

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
MOVILIDAD**

27 DE AGOSTO DE 2014

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veintisiete días del mes de agosto del año dos mil catorce, siendo las 9h10, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejala Daniela Chacón; concejales: Eduardo Del Pozo, y, Eddy Sánchez quien preside la sesión.

Además se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad; Ing. Marcelo Narváez y Sr. José Aguirre, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Jorge Caicedo y Mónica Gallegos, funcionarios del despacho del concejal Patricio Ubidia; Sras. Carmen Idrovo y Ana Isabel Cáseres, funcionarias del despacho del concejal Sergio Garnica; Sres. Hernán Altamirano y Nathalie Allauca, funcionarios del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario.

Se da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado, incluyendo por pedido de la concejala Daniela Chacón, el conocimiento del proyecto de ordenanza reformativa a la ordenanza metropolitana No. 305, reformativa de la sección cuarta, capítulo noveno, título segundo, libro primero del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución de la Comisión al respecto.

La comisión apoya la moción de la concejala Chacón y decide que el referido punto será tratado como primero del orden del día.

- 1. Conocimiento del proyecto de ordenanza reformativa a la ordenanza metropolitana No. 305, reformativa de la sección cuarta, capítulo noveno, título segundo, libro primero del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución de la Comisión al respecto.**

Concejala Daniela Chacón: Manifiesta que el objetivo de la presente ordenanza es impulsar el uso del auto compartido, a partir del análisis de lo que han sido los efectos de la medida pico y placa, ciertamente esta medida ha causado un efecto contrario, debido a que actualmente la tasa de ocupación del vehículo ha pasado de 1,69% a 1.72%, en un período de cuatro años.

Por lo anteriormente expuesto y pensando en la responsabilidad ciudadana sobre la racionalización del uso del automóvil, pone en consideración de la Comisión, el presente proyecto de ordenanza, a fin de incluir una excepción, la misma que consiste en exonerar de la medida pico y placa, a aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos.

Por otro lado, solicita que por Secretaría se dé lectura al proyecto de ordenanza con la exposición de motivos correspondiente. Los referidos documentos se adjuntan al acta como anexo No. 1.

La comisión avoca conocimiento y emite los siguientes comentarios:

Concejal Eduardo Del Pozo: Sugiere que se elimine la palabra "carpool"; además solicita que se revise el nombre de la ordenanza 305, a fin de que con dicho nombre se realice la reforma correspondiente.

Concejal Eddy Sánchez: Señala que en lo referente al antepenúltimo considerando es pertinente señalar la tabla actual del número de viajes al hipercentro; y, que se incluya en la exposición de motivos los valores de contaminación ambiental que existen por el uso del automóvil.

RESOLUCIÓN:

La Comisión, **resuelve:** emitir dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 0305, reformatoria de la sección IV, Capítulo IX, Título II, del Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito; en virtud de lo cual, solicita al Dr. Rómulo García Sosa, Procurador Metropolitano, que emita su criterio legal respecto del proyecto en mención, para conocimiento del Cuerpo Edilicio.

- 2. Conocimiento del informe No. 2014-02866 de 19 de agosto de 2014 de la Procuraduría Metropolitana, relacionado con el proyecto de ordenanza reformatoria de la ordenanza metropolitana No. 279 que establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

Por Secretaría se da lectura al informe No. 2014-02866 de 19 de agosto de 2014 de la Procuraduría Metropolitana, el mismo que se adjunta al acta como anexo No. 2.

La Comisión, avoca conocimiento de las observaciones realizadas por la Procuraduría Metropolitana y solicita a la Secretaría de Movilidad que incorpore dichas observaciones en el proyecto de ordenanza, a fin de que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate.

3. Presentación a cargo del Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad, del informe técnico y jurídico respecto de la delimitación del servicio de taxis urbanos periféricos.

Ing. Jean Pol Armijos, Secretario de Movilidad: Manifiesta que en lo referente al marco legal, es importante conocer que la ordenanza que regula la referida delimitación, es la ordenanza No. 0047 de 15 de abril de 2011, que establece el régimen administrativo para prestación de servicio de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, en la cual se detalla los límites existentes para la prestación del servicio de taxis convencional, urbano y periférico. Por lo cual señala que es necesario realizar una reforma a la ordenanza en mención.

Ante lo expuesto, señala que la propuesta de delimitación de la Secretaría a la cual representa, es la siguiente:

Límite Sur:

Avenida Guayarnal Ñan

Límite Este

Gradián Maldonado hasta la calle Alamor

En lo referente a los límites del norte de la ciudad, creen que no es necesario realizar ninguna modificación.

Concejal Eddy Sánchez: Expresa que se encuentra de acuerdo con los límites expuestos, sin embargo, no considera pertinente el límite de la avenida Morán Valverde, puesto que esta avenida se une con la avenida Mariscal Sucre.

Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad: Señala que con el objeto de establecer límites que no contravengan con las necesidades de los ciudadanos es necesario realizar un estudio más profundo de la situación de delimitación.

Concejal Eddy Sánchez: Indica que en función de la necesidad de realizar estudios técnicos, que se ajusten a la realidad de la ciudadanía, es indispensable que la Secretaría de Movilidad presente un nuevo informe dentro de tres semanas.

La comisión acoge la sugerencia del concejal Sánchez.

4. Varios.

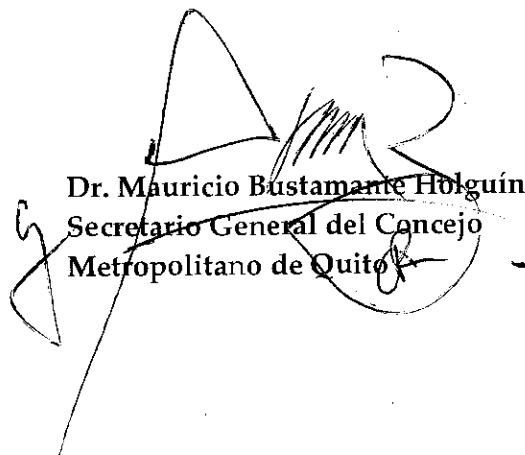
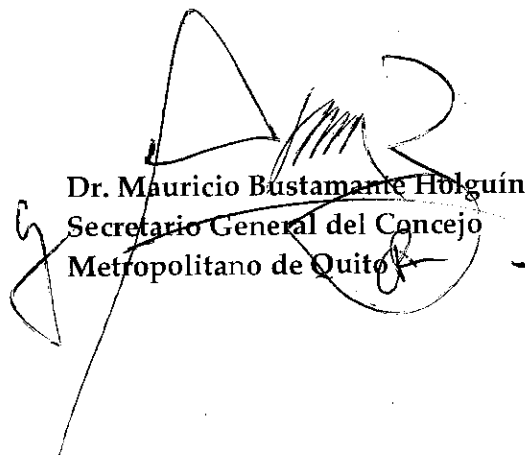
Concejal Eddy Sánchez: Solicita a la Secretaría de Movilidad, que remitan lo más pronto posible, la resolución del proceso de cierre de la regulación de taxis 2011, para conocimiento de los miembros de la Comisión.

Siendo las 10h15, 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
de Movilidad

MVT

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1



Daniela Chacón Arias
Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito

Comisión
4

2014-059824

Quito, 25 de agosto del 2014
Oficio No. 252-VCMQ-14

Dr. Mauricio Bustamante
Secretario General del Concejo Metropolitano
Presente.-

De mi consideración:

Adjunto a la presente el proyecto de Ordenanza reformatoria a la Ordenanza Metropolitana 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, junto con el informe técnico que al respecto ha elaborado la Secretaría de Movilidad.

En este sentido, y con la finalidad de que se le dé el trámite legal correspondiente, solicito a usted muy comedidamente se digne remitir este proyecto junto con su informe a la Comisión competente en función de la materia.

Agradezco de antemano la atención a la presente.

Atentamente,

Daniela Chacón Arias
**VICE-ALCALDESA DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

DCHA/JJA/

**CONCEJO
METROPOLITANO
SECRETARIA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS**

FECHA: 26 AGO 2014

HORA: 15:15

FIRMA RECEPCIÓN: JJA

NUMERO HOJA: 31

Exposición de motivos

Uno de los mayores problemas para la movilidad en el hipercentro de la ciudad de Quito es la cantidad de vehículos que ingresan diariamente desde Cumbayá, Tumbaco, el Valle de los Chillos, Calderón, Mitad del Mundo, y los extremos norte y sur de la ciudad. Dichos vehículos, en su gran mayoría, ingresan al hipercentro con muy pocos ocupantes, es decir, subutilizados. Es importante recordar que el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025 establece como uno de sus ejes básicos *"La racionalización del uso del vehículo privado, dirigido a lograr un impacto crucial que es el disminuir el número de vehículos en las calles cuyo exceso es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental y cuya tendencia es aumentar a niveles absolutamente inmanejables"*, objetivo que no ha sido alcanzado a pesar de la implementación de la medida de restricción a la circulación vehicular Pico y Placa, vigente desde hace cuatro años, de cuyas evaluaciones se ha determinado que la tasa de ocupación de 1,69 personas/vehículo antes de la esa medida, apenas se incrementó a 1,72 personas/vehículo, lo que significa una ocupación media del 34%, considerando que la capacidad máxima de un automóvil es de 5 personas.

De otra parte, en los últimos 5 años, el parque vehicular ha continuado creciendo vertiginosamente en un promedio que oscila entre el 7 y 9% anual, situación que ha ido mermando los efectos positivos conseguidos con la medida Pico y Placa en sus inicios, pues cada año se incorporan al tráfico alrededor de 35.000 nuevos vehículos livianos, sin contar con las motocicletas y vehículos de transporte público, hecho que va saturando la capacidad de la red vial principal y secundaria, principalmente de la ciudad de Quito y sus vías de acceso.

Conviene entonces, buscar e implementar nuevas medidas de gestión de tráfico que permitan ir en pos de los objetivos de la movilidad sustentable expuestos en el Plan Maestro de Movilidad vigente. Una de esas medidas es la promoción del *carpool*, o auto compartido, que consiste en la práctica de compartir el automóvil con otros ciudadanos con los que se comparta origen o destino, y tiene como objetivo lograr una disminución en los vehículos particulares que circulan en la ciudad, disminuyendo en consecuencia el tráfico, las emisiones de gases contaminantes y los niveles de ruido producidos por los automotores.

Si bien la medida Pico y Placa no ha logrado hasta el momento alcanzar los objetivos relacionados con la actividad de compartir el vehículo, durante su vigencia han surgido iniciativas privadas que promocionan y gestionan el *carpool*, las que se aplican en centros educativos universitarios y algunas empresas con resultados muy interesantes, pero al no tener una difusión a nivel metropolitano, su cobertura es limitada.

En ese contexto, el reto para la Administración Municipal es motivar a la ciudadanía a compartir el auto para optimizar su uso y coparticipar en la mejora de la fluidez del tráfico

y la contaminación ambiental, para lo cual considera que una manera efectiva de alcanzar esos objetivos y en esa escala, es plantear a través de la presente ordenanza la exclusión de la medida Pico y Placa para aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos en sus desplazamientos de origen a destino, como incentivo a una decisión ciudadana particular que traerá beneficios para toda la comunidad.

La presente ordenanza busca también fomentar la cultura de responsabilidad ciudadana, otorgando a los quiteños la posibilidad de ser protagonistas en las soluciones a los problemas de movilidad que afectan a la ciudad.

Es por las consideraciones precedentes que corresponde al Concejo Metropolitano de Quito aprobar la Ordenanza reformativa a la Ordenanza Metropolitana 0305, reformativa de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, implementando así la práctica del auto compartido en la ciudad.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva para *"planificar, construir y mantener la vialidad urbana"*.
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece como competencia de los gobiernos municipales *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** en concordancia con la Constitución de la República, la letra f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales: *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de conformidad con el numeral 2 del artículo 2 de la ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, en concordancia con la disposición general séptima del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, ha venido ejerciendo legalmente desde el año 1993 las competencias de planificación, regulación, y coordinación de todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su territorio.
- Que,** el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito aprobado por el Concejo Metropolitano en sesión del 8 de abril del 2009 indica como una de sus políticas que *"Todas las decisiones que sobre el tema de movilidad tome el Concejo Metropolitano, la Alcaldía Metropolitana o a la entidad a cargo de la gestión del SMM (Sistema Metropolitano de Movilidad), se basarán y enmarcarán en las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad del DMQ"*.
- Que,** el citado Plan Maestro de Movilidad establece como uno de sus ejes básicos: *"La racionalización del uso del vehículo privado dirigido a lograr un impacto crucial: disminuir el número de vehículos en las calles, cuyo exceso (...). Es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental"*.
- Que,** el tráfico en el hipercentro de Quito se ve afectado por el gran número de vehículos que ingresan diariamente desde los valles que circundan a la ciudad central y desde los extremos norte y sur de la ciudad.
- Que,** el Distrito Metropolitano de Quito necesita alternativas de movilidad que permiten incrementar el índice de utilización de los vehículos particulares, disminuyendo así, en consecuencia, el número de vehículos particulares que circulan por la ciudad, la optimización de su ocupación y del espacio vial.

PM

Que, lograr una disminución en los vehículos particulares que circulan en la ciudad no repercute en forma favorable únicamente en el tráfico, sino también en las emisiones de gases contaminantes y los niveles de ruido producidos por los automotores.

En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en los artículos 7, 57, literal a) y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE:

La Ordenanza Metropolitana que reforma la Ordenanza Metropolitana 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

Artículo Único.- Inclúyase en el "Artículo I. 472 (6).- Excepción.-", de la Ordenanza Metropolitana 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, un último literal con el siguiente texto:

"i) Aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos en sus desplazamientos de origen a destino final".

Disposiciones generales:

Única.- Encárgase a la Secretaría de Comunicación de la difusión y socialización de la presente medida.

Disposición Transitoria:

Única.- La Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito, se encargará de emitir la reglamentación necesaria para la aplicación y control de la presente medida, en un plazo no mayor a 90 días desde la sanción de la presente ordenanza.

Disposición Final:

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial de la Municipalidad.



0034

Secretaría de
Movilidad

Oficio No. SM **0001324**
Quito, 26 AGO. 2014

Doctora
Daniela Chacón Arias
Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito
Presente

De mi consideración:

En atención a su requerimiento, en el sentido de que se analice la propuesta de promocionar el auto compartido (carpooling), con la finalidad de optimizar el uso de los vehículos privados y de la red vial, exonerando esta práctica de la medida Pico, adjunto remito el Informe Técnico que contiene los criterios y el pronunciamiento de esta Secretaría.

Atentamente,

Ing. Jean Pol Armijos L.
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Elaborado por:	Marcelo Naváez	
----------------	----------------	--



Secretaría de
Movilidad

Informe Técnico

ANÁLISIS DE LA DE LA PROPUESTA DE APLICACIÓN DE LA MEDIDA DE TRÁFICO "CARPOOLING" CON LA DE PICO Y PLACA

Secretaría de Movilidad
25.07.2014

1. Antecedentes

La medida de restricción a la circulación vehicular "pico y placa" aprobada por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito mediante la Ordenanza No. 305 de 12 de marzo del 2010 y su Reglamento mediante la Resolución de Alcaldía No. A 0017 del 27 de abril de 2010, inició su aplicación el lunes 3 de mayo del 2010.

La medida "pico y placa" regula el tránsito prohibiendo la circulación vehicular en el área urbana más consolidada de la ciudad de Quito durante las horas de mayor tráfico (horas pico), establecidas entre las 07h00 y las 09h30 y entre las 16h00 a 19h30 de los días ordinarios de la semana (lunes a viernes). La restricción opera en función del último dígito de la placa del vehículo, de acuerdo a lo planteado en la Tabla No. 1 de la citada Resolución.

Tabla No. 1
Programación de la restricción vehicular

Día de la semana	Vehículos con restricción (último dígito de la placa)
Lunes	1 y 2
Martes	3 y 4
Miércoles	5 y 6
Jueves	7 y 8
Viernes	9 y 0
Sábados	Ninguno
Domingo	Ninguno
Feridos	Ninguno

Los vehículos que tienen restricción para circular son los particulares y oficiales: autos, camionetas, todoterrenos, incluyendo las motocicletas. Sí pueden transitar los buses de todo tipo (de servicio público, escolar e institucional, turístico y por cuenta propia), los taxis, los vehículos de seguridad pública, los de servicios de emergencia (como ambulancias o motobombas), los de personas con discapacidades, y los conducidos por personas adultas mayores.

Entre los objetivos que originaron la implementación de la medida "pico y placa" está el de: *"Motivar a los ciudadanos a la adopción de cambios en sus patrones de movilidad, orientándolos a la intermodalidad y la sustentabilidad y seguridad en sus desplazamientos como un ideal del futuro, creando conciencia y responsabilidad en los ciuda-*

danos sobre los efectos de la agresiva motorización y sus impactos negativos en la calidad de vida”.

De este objetivo se derivaron otros que fueron promovidos de manera sugestiva por parte de la Municipalidad, tales como la oportunidad de compartir los autos privados con aquellas personas como familiares, vecinos o compañeros de trabajo, de forma que la circulación de esos automotores sea más eficiente en la ocupación de la red vial, consumo de combustible y alternativas de desplazamiento para aquellas personas que tengan la restricción en determinado día, y que aquella práctica sea recíproca en aquellos grupos que se identifiquen y conformen. Sin embargo, de las evaluaciones que se tuvieron en los primeros semestres de aplicación de esa medida, la tasa de ocupación no se incrementó más allá del 2%, crecimiento bajo comparado con las expectativas fijadas, siendo la tasa promedio registrada de 1,72 personas por vehículo, cuya capacidad potencial es de 5 personas, es decir alrededor del 35% de ocupación. Este indicador es superior en los taxis, cuyo incremento fue de alrededor del 6%, pero su ocupación registrada fue de apenas el 1,05 personas por taxi sin considerar al conductor. En la Tabla No. 2 se muestra la evolución de este indicador.

Tabla No. 1

Evolución de la tasa de ocupación en los vehículos livianos en torno a la aplicación de la medida Pico y Placa

Fases de Evaluación	Autos	Incremento respecto de la Fase I	Taxis	Incremento respecto de la Fase I	Motos	Incremento respecto de la Fase I
Fase I - Abril 2010 (antes de la medida)	1,69		0,99		1,22	
Fase II - Agosto 2010 (3 meses después del inicio de la medida)	1,81	7,1%	1,05	6,1%	1,2	-1,6%
Fase III - Noviembre 2010 (7 meses después)	1,71	1,2%	1,07	8,1%	1,23	0,8%
Fase IV - Mayo 2011 (1 año después)	1,72	1,8%	1,05	6,1%	1,17	-4,1%

De otra parte, la alternativa de desplazarse en transporte público en los días de restricción no ha sido un indicador que permita evaluar los efectos de la medida “pico y placa”, ya que los niveles de ocupación durante los períodos “pico” se han mantenido similares, esto es, a su máxima capacidad en la gran mayoría de las rutas de los diferentes subsistemas del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), por lo cual no ha sido posible determinar los incrementos que pudieron haberse dado por efectos de la medida “pico y placa”.

2. Propuesta de incremento de la ocupación en los autos - Carpooling

Toda vez que el objetivo de crear la cultura de “compartir el vehículo no ha tenido el efecto esperado a causa de la restricción vehicular, y considerando que el índice de ocupación no supera en promedio el 35% en los vehículos livianos, se ha propuesto implementar medidas que coadyuven al cumplimiento de ese objetivo mediante la aplicación de otra medida denominada “**carpooling**” o “**auto compartido**” en el contexto del Pico y Placa.



2.1. Definición¹

El uso de automóvil compartido o uso compartido de automóvil, también conocido por los términos en inglés *Carpool* o *Carpooling*, es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. Con esta práctica se pretende reducir la congestión de tránsito en las grandes ciudades así como facilitar los desplazamientos a personas que no dispongan de coche propio. Además, supone una notable disminución de emisiones de CO₂, al reducir el número de coches en las vías. A su vez, favorece las relaciones sociales entre personas que realizan los mismos recorridos.

2.2. Objetivos

- Ser más eficientes en la utilización de la red vial al movilizar más personas en los vehículos livianos al elevar su índice de ocupación.
- Mejorar las posibilidades de movilidad para los ciudadanos con una modalidad atractiva y de un buen nivel de servicio.
- Disminuir la utilización innecesaria de vehículos particulares.
- Disminuir el tráfico motorizado.
- Incrementar y mejorar las relaciones sociales.
- Elevar el nivel productivo de la ciudad.

2.3. Características

Para el caso de la ciudad de Quito, la medida "carpooling" se implementaría en un escenario que tiene connotaciones especiales, pues se aplicaría conjuntamente con la medida "pico y placa", situación que reviste dificultades operativas más complicadas de lo que implicaría su sola aplicación. En ese sentido, la propuesta plantea la siguiente modalidad:

- Exonerar de la medida "pico y placa" a los autos que lleven en su viaje de origen a destino tres o más personas adultas.

Esto significa que si el conductor deja pasajeros antes de llegar a su destino es sujeto de ser sancionado por la reglamentación del "pico y placa", condición operativa que permite de manera viable efectuar un adecuado control, caso contrario sería inviable su aplicación.

- La exoneración se aplicaría para cada viaje, sea de ida o de regreso independientemente.

3. Efectos que pueden generarse

- No existe un estudio que permita determinar el número de vehículos que podrían exonerarse del "pico y placa" por efecto del "carpooling"; de todas maneras, cualquiera sea esa cantidad, implicaría un incremento adicional de vehicu-

¹ Wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/Uso_compartido_de_autom%C3%B3vil.

los en la red vial de Quito pero con una alta ocupación superior a 3 personas por vehículo, situación que permite maximizar la utilización del espacio vial.

- Un mayor número de personas podrán desplazarse en mejores condiciones de confort y eficiencia de tiempo de viaje.
- El control demandará de mayor prolijidad operativa y dotación logística por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

4. Experiencias de Carpooling en Quito

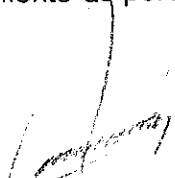
Al margen de la propuesta analizada, como efecto de la medida Pico y Placa aplicada en Quito, surgieron desde la iniciativa privada proyectos de carpooling, mismos que vienen desarrollándose con características propias sobre la base de experiencias en otros países, desarrollando sus propias plataformas informáticas que son la clave fundamental para su concreción. Su trabajo ha estado dirigido principalmente a los sectores universitarios y empresariales. Sin embargo, su oferta no ha tenido impacto a nivel de ciudad por las limitaciones de promoción.

Estas iniciativas se encuadran dentro de los objetivos de la movilidad sustentable, base de la política de la movilidad metropolitana, las cuales pueden cumplir más ampliamente su objetivo si se las fortalece con una posible excepción de la medida Pico y Placa.

5. Conclusiones y recomendaciones

La medida "carpooling" técnicamente es viable de aplicarse bajo las condiciones y características indicadas en el análisis precedente, por lo que se recomienda su implementación. Ello implica la modificación de la Ordenanza No. 305 referida a la restricción de circulación Pico y Placa.

Para el efecto es necesario que la AMT realice un análisis del requerimiento de personal operativo de control y su respectiva estrategia de actuación.


Elaborado por: Marcelo Narváez Padilla

ANEXO No. 2

- fore convenio de D. Municipal



PROCURADURÍA METROPOLITANA

Expediente No. 2014-02866

Licenciado
Eddy Sánchez
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
MOVILIDAD**
Ciudad.-

13 AGO 2014

De mi consideración:

En atención al oficio No. SG 0587 de la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante el cual solicita informe legal de esta Procuraduría Metropolitana, sobre el proyecto de reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 279 que establece el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito, manifiesto a usted lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- a) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0247 de 11 de enero de 2008, se sustituyó la Sección IV del Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Con Ordenanza Metropolitana No. 0279 de 07 de septiembre de 2012, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 0247 y se estableció el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0362 de 22 de febrero de 2013, se reformó a la Ordenanza Metropolitana No. 0247 y se estableció el proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial de carga liviana en el área urbana y en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

Orlando Rosado
 19-08-2014
 [Stamp: CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO]

pc

- d) Con Ordenanza Metropolitana No. 0536 de 31 de marzo de 2014, se reformó a la Ordenanza Metropolitana No. 0247 que sustituyó la Sección IV del Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

II. CONSIDERACIONES:

Con respecto a la exposición de motivos:

Se entiende de forma general a la exposición de motivos, como el texto colocado frente a una Ordenanza en el que se explica su contenido y se exponen las razones y fundamentos de la misma. La razón de ser de la exposición de motivos deriva de la necesidad de evitar la arbitrariedad en la sanción de las normas y en la obligación de exponer las razones que han llevado a su expedición. En ese sentido, en general, la exposición de motivos es la fuente más fiable para entender el sentido y finalidad de una Ordenanza.

En el proyecto remitido, la exposición de motivos consta como diapositivas presentadas en Power Point, sobre la base de lo antes señalado, se considera que la exposición de motivos del presente proyecto debe ser modificada y así, ser similar en la forma a las Ordenanzas recién sancionadas.

Con respecto a los considerandos de cualquier acto normativo:

Los considerandos, son las bases normativas que justifican una Ordenanza u otro acto normativo, en los mismos se establece la competencia del órgano que expide el acto concreto y las razones legales que justifican su expedición.

III. ANÁLISIS Y CRITERIO:

Una vez revisado el proyecto de Ordenanza remitido esta Procuraduría Metropolitana, se realizan las siguientes observaciones:

- i) La exposición de motivos como antes se indicó, no puede constar en diapositivas, sino que debería constar como un texto que precede a la Ordenanza.
- ii) Se recomienda que en los considerandos se haga mención de los artículos pertinentes de la Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito, Ley Orgánica Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial así como su reglamento,

Ordenanza Metropolitana No. 247 y otros, ya que se estima que los considerandos en el proyecto son insuficientes, por cuanto no contienen las normas en base de las cuales se expediría la Ordenanza, ni las razones jurídicas que permiten actuar de tal forma.

iii) De conformidad con el artículo 4 del proyecto de Ordenanza, se pretende sustituir la referencia de proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional "2012", por "2014". Sobre la base ello, se debería modificar la Disposición General Séptima de la Ordenanza Metropolitana No. 0247 que fue reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 0247, por cuanto se hace referencias al proceso de regularización del servicio de transporte terrestre comercial, escolar e institucional 2012. Por esta misma razón, se debería reformar la Disposición General Décima Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

En atención a ello, en el artículo 4 del proyecto de Ordenanza se debería ampliar su contenido a la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

iv) Por lo dicho en el numeral anterior, se debería cambiar el título del proyecto de ordenanza, toda vez que también se debería reformar a la Ordenanza Metropolitana No. 0247.

v) En todos los artículos del proyecto se debe considerar que los artículos de la Ordenanza Metropolitana No. 0279 que se pretende reformar son innumerados, por ello, cualquier referencia debe ser realizada de la siguiente forma: "*sustitúyase el artículo innumerado [...]*"

vi) En el numeral ii. del artículo 2 del proyecto de ordenanza, se debería eliminar la referencia que se hace a la promesa de compraventa, para demostrar la titularidad del vehículo, ya que legalmente una promesa no demuestra titularidad de un vehículo.

vii) Se estima conveniente que el numeral iv. del artículo 2 del proyecto sea modificado de la siguiente manera: "*No adeudar ningún valor al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y al Servicio de Rentas Internas (SRI)*".

viii) Es pertinente que se incluya un numeral más en el artículo 2 del proyecto, por el cual se incorpore otro requisito que se menciona como documentación a ser presentada en el siguiente artículo del proyecto, el texto del requisito, de considerarlo pertinente, puede ser el siguiente: "*Haber cumplido los requisitos generales de circulación del vehículo en el Distrito Metropolitano de Quito.*"

244

- ix) En el texto del artículo 3 del proyecto se debe aclarar que la letra b) a la que se hace mención es la del numeral 2 del artículo 16.
- x) El texto de la Ordenanza en su parte final, debe incorporar los requisitos de forma de todas las Ordenanzas que expide el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones que se adopten con relación al proyecto materia de este informe, son de competencia de las autoridades de gobierno, legislativas y de administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,

Dr. Rómulo García Sosa
PROCURADOR METROPOLITANO



py