

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
MIÉRCOLES 16 DE DICIEMBRE DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil quince, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 10h30, se instalan en sesión ordinaria, los concejales miembros de la comisión: Sra. Gissela Chalá; Abg. Sergio Garnica; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales:

Abg. Andrea Flores, Secretaria de Movilidad subrogante; y, Dra. Mónica Gallegos, funcionaria del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al punto único del orden del día, el mismo que es aprobado.

Conocimiento de las observaciones presentadas en el primer debate del Proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma a la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, sancionada el 24 de octubre de 2008, sustitutiva de la Sección Cuarta, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, y, resolución al respecto.

Abg. Andrea Flores, Secretaria de Movilidad, subrogante: Señala que el proyecto de ordenanza sustituye únicamente el texto del primer inciso del artículo I.469, el cual corresponde al cuadro de vida útil de los vehículos. Aclara que no se puede reemplazar todo el artículo, porque hay más incisos dentro del mismo que no corresponden al tema referido.

El proyecto de ordenanza se adjunta al acta como anexo 1.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita que se proceda a tomar votación nominal sobre el texto conocido en la Comisión.

Por Secretaría se procede a tomar votación nominal:

Concejal / a	A Favor	En contra	Blanco	Ausente
Lic. Eddy Sánchez	✓			
Abg. Daniela Chacón Arias				✓
Abg. Sergio Garnica	✓			

Abg. Eduardo del Pozo				✓
Sra. Gissela Chalá	✓			

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer las observaciones realizadas el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma a la Ordenanza No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, sancionada el 24 de octubre de 2008, sustitutiva de la Sección Cuarta, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en la sesión de Concejo Metropolitano de Quito realizada el 10 de diciembre de 2015; **resuelve:** aprobar el proyecto en referencia y emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano de Quito conozca, en segundo debate, el proyecto en referencia.

Siendo las 10h45, y habiéndose tratado el único punto del orden del día, 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**

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

Marisela C.

ANEXO 1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El numeral 25, del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato.

El artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que dicha ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

El artículo 16 *ibídem* determina que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; y faculta, en el artículo 20 numeral 2), al Directorio de esta entidad, establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Así mismo, la Décima Quinta Disposición General de la citada Ley señala que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; esto en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento a la misma Ley, que señala que *“Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente.”*

En ejercicio de esta facultad legal, mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

El citado cuadro de vida útil, de cumplimiento obligatorio para los Municipios, no guardaba armonía con las nuevas tecnologías de transporte, principalmente con aquellas implementadas para la movilización masiva de pasajeros, por cuánto no se establecía el límite de años que una unidad con otras tecnologías que no causan mayor desgaste en sus componentes y que actualmente circulan en los BRT'S de todo el mundo, puede tener

para la prestación del servicio de transporte público. La situación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, conforme han transcurrido los años, ha ido presentando diferentes cuadros en cuanto al funcionamiento de las unidades debido a algunos factores como: la situación de las vías, el tiempo de operatividad, la frecuencia de uso de las unidades, crecimiento de la población, mayor demanda de las unidades de transporte, entre otros, factores que hacen que la unidad se deprecie y consuma el tiempo de vida útil de las mismas. A pesar de estas condiciones los indicadores y cifras contempladas en los informes técnicos de mantenimiento y operatividad que genera habitualmente la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y las Operadoras de transporte convencional, refleja que las unidades se encuentran en condiciones aptas para someterse al proceso de revisión técnica vehicular dispuesto por Ley, para seguir operando y dando servicio a las y los ciudadanos.

Sin embargo de aquello, conforme lo citado, tanto en la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, como en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, limita la vida útil de los buses de transporte público en el ámbito intracantonal a 20 años.

Bajo esta premisa, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito puso en conocimiento del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, la necesidad de incluir en el Cuadro de Vida Útil a las unidades articuladas y biarticuladas para el servicio de transporte de pasajeros, diferenciándolas de otro tipo de vehículo, considerando que la duración de los motores eléctricos, híbridos y de nuevas tecnologías, es mucho mayor a la de los de combustión interna, por cuanto la fricción que existen en sus componentes es mucho menor, motivo por el cual su mantenimiento es más fácil de realizar y en un tiempo más espaciado, debiendo incluir en el cuadro de vida útil una nueva clasificación que se ajuste a las condiciones de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, bajo las siguientes consideraciones:

1. En el cuadro contenido en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, no se constata los tipos de vehículos que actualmente operan en los corredores viales a cargo del Municipio.
2. Si bien la vida útil de un vehículo de transporte es considerada como el tiempo en el cual la unidad de transporte prestará servicio manteniendo los más altos niveles de seguridad, fiabilidad, conservación del ambiente y rentabilidad, esta condición puede ser corroborada con la Revisión Técnica Vehicular, bajo los parámetros y condiciones con los que los Centros autorizados la ejecutan.
3. El servicio de transporte público y comercial, en el ámbito intracantonal, conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), es una modalidad de competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, responsables de planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los

servicios de transporte público de pasajeros y bienes, y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal.


En atención a este requerimiento, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, aprobó el nuevo "REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR"; reformado con Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, en el que definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, acorde a la clasificación vehicular determinada en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656:2012.

Con los antecedentes expuestos, al amparo de las disposiciones legales y reglamentarias citadas, es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Resoluciones emitidas por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, correspondiéndole al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el proyecto de Ordenanza Metropolitana por el cual se sustituiría el Cuadro de Vida útil de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público y comercial del DMQ, acorde las disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación y control del transporte terrestre en el territorio nacional.

ORDENANZA METROPOLITANA No. XX
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. ICXX-2015 del mismo año, expedidos por la Comisión de Movilidad

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "... 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal. (...)", sin perjuicio del ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD);
- Que,** el literal f) del artículo 55; y, el literal q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- Que,** el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** el artículo 20 de la LOTTTSV, numeral 2, establece entre las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: *"Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;"*
- Que,** el primer inciso del artículo 30.4 de la citada Ley Orgánica 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,** la Décima Quinta Disposición General de la LOTTTSV dispone que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento General a la misma Ley, que señala: *"Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente."*
- Que,** mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT del 12 de septiembre de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil vigente para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, que incluye aquellas destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.
- Que,** mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito aprobó el nuevo *"REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR"*, cuya reforma expedida mediante Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional.
- Que,** el Artículo 1.469 de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo del mismo año, reformado mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, regula la vida útil de los automotores que conforman el Sistema de Servicio de Transporte Público para el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** es necesario que las disposiciones adoptadas por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, guarden armonía con las regulaciones adoptadas por la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.
- Que,** la Secretaría de Movilidad del DMQ, emitió informe técnico favorable respecto a la extensión de la vida útil de las unidades del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros; y,

En ejercicio de las atribuciones conferidas por el literal a) del Art. 57, literal b) del Art. 58 y literal a) del Art. 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA NO. 266, DE 24 DE OCTUBRE DE 2008, SUSTITUTIVA DE LA SECCION IV CAPITULO IX, TITULO II, LIBRO I DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:

Artículo 1.- Sustitúyase el texto del primer inciso del Artículo 1.469 por el siguiente:

"Artículo 1.469.- Para los Informes Previos favorables a la constitución jurídica, emisión de títulos habilitantes de las operadoras de transporte terrestre y en los registros de cambio de socio o accionista, cambio de socio o accionista y unidad, cambio de unidad e incremento de cupos en las operadoras, se observará el siguiente cuadro de vida útil de los automotores y lo señalado en las siguientes letras:

MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHÍCULO	VIDA ÚTIL TOTAL
<i>Taxis convencionales</i>	<i>Automóvil</i>	<i>15 años</i>
<i>Taxis ejecutivos</i>	<i>Automóvil</i>	<i>10 años</i>
<i>Carga Liviana</i>	<i>Camioneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Escolar e Institucional</i>	<i>Autobús (Bus, minibús o microbús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Furgoneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Intracantonal Urbano y Rural</i>	<i>Autobús (Bus o minibús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Articulado - Biarticulado</i>	<i>25 años</i>

Artículo 2.- De la ejecución y socialización de la presente Ordenanza encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y a la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Artículo 3.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito