

2024, IT-SM-DMPPM-030

ANÁLISIS DEL PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO –DELIVERY"Dirección Metropolitana de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad
19.03.2024**1. ANTECEDENTES**

En referencia al Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0459-M de 07 de marzo de 2024 mediante el cual la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito certifica que: "(...) la Comisión de Movilidad, en Sesión Extraordinaria No. 010, llevada a cabo el día miércoles 06 de marzo de 2024, durante el tratamiento del segundo punto del orden del día: "1. Recibir al señor Alcalde Pabel Muñoz López, para que presente el contenido del Proyecto de Ordenanza denominada "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO – DELIVERY"; Indicando que: "(...) resolvió:

Dar por conocido e iniciar el tratamiento y proceso de socialización del Proyecto de Ordenanza presentado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Pabel Muñoz.

Solicitar que, en el término de 8 días, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 67.62 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se emitan los informes técnicos y jurídicos con relación a la viabilidad del Proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO –DELIVERY", por parte de la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Agencia Metropolitana de Coordinación de Comercio...".

En atención a dicha disposición emanada de la Comisión de Movilidad, se genera el presente Informe Técnico.

2. DESARROLLO**2.1. Plataformas tecnológicas**Las plataformas de intermediación tecnológica usadas en Delivery

En artículo publicado en El Universo¹ (eluniverso.com, 2022) se expresa que, en los últimos años, existen más aplicaciones disponibles en el mercado nacional que ofrecen el "servicio de entrega de comida a domicilio", los cuales durante la pandemia de COVID-19 se ha identificado un crecimiento de usuarios de hasta un 300%. La diversidad de apps para atender la creciente demanda, van desde aplicaciones existentes en el mercado, y de los propios locales han desarrollado sus aplicaciones.

Según el estudio realizado en el 2022 denominado: Estudio de Impacto de las Plataformas Digitales en Ecuador², determina que existen 35.268 repartidores y conductores de las 5 principales plataformas tecnológicas. Este mismo estudio determina que, la mayoría de conductores son hombres entre 26 y 30 años de edad bachilleres y que tiene de 3 a 4 dependientes.

2.2. Normativa

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud OMS (2022), la movilidad, es la capacidad de moverse o caminar con libertad y facilidad, algo fundamental para desarrollar las actividades cotidianas y vivir de forma independiente.

Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial del Ecuador.

Art. 30.5 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad vial, establece que,

¹ <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/las-apps-de-entrega-de-comida-a-domicilio-que-podemos-usar-en-ecuador-nota/>

² https://qrcgcustomers.s3-eu-west-1.amazonaws.com/account16187848/32701806_1.pdf?0.07864848332127061

los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

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;

Art. 62A.- De la regulación y autorización de plataformas digitales. - Las plataformas digitales, constituyen herramientas tecnológicas para la optimización de la gestión del transporte terrestre establecido en la presente Ley, con excepción del servicio de transporte particular.

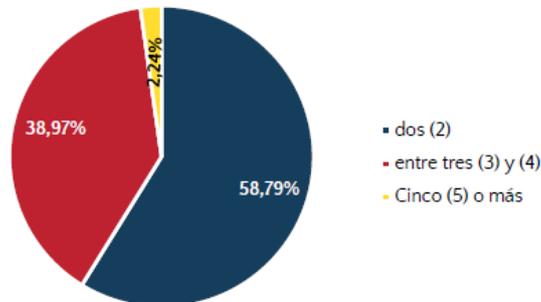
La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, dentro de su jurisdicción y en el ámbito de su competencia, regularán y autorizarán el funcionamiento de las mismas, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.

Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ 2022-2042

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, en su componente 4 Plan de Transporte Comercial de Carga, establece lo siguiente:

Mediante la encuesta realizada en hogares fue posible identificar la población que cuenta con motocicletas y bicicletas en el DMQ y presentan servicios de mensajería, entregas, entre otros. Es decir que su modo de transporte presenta una fuente de ingresos en el hogar. De esta manera se identificó que el 12% de la población que cuenta con estos modos de transporte realizando actividades de carga al interior del DMQ lo cual representa más de 13.000 etapas de viaje (...)

Figura 1-4 Distribución modal vehículos de carga EODI 2022



Fuente: Elaboración propia, 2022

Teniendo en cuenta que la AMT mantiene un registro vehicular de los tipos de vehículos que ofrecen transporte comercial al interior del DMQ, se evidencia que, de un total de 36.268 vehículos, 3.296 corresponden a vehículos de carga liviana pertenecientes a 703 operadoras en total. Así mismo es posible diferenciar entre las unidades que operan en sector urbano y rural como se presenta en la Tabla 1-1.

Tabla 1-1 Unidades de carga liviana AMT

| Servicio | Unidades | Operadoras |
|----------|----------|------------|
| Urbanas | 1.100 | 102 |
| Rurales | 2.196 | 52 |

Fuente: sistema centralizado de vehículos de servicio público Gestión movilidad – transporte, 2022.

Finalmente, en la Tabla 1-2 se incluyen de manera resumida las 4 zonas principales de generación de carga identificadas en el DMQ.

Tabla 1-2 Zonas de generación de carga identificadas en el DMQ

| Actividad | Zonas de mercado | Zonas de centros comerciales y entretenimiento | Zonas industriales | Zonas industriales aledañas al aeropuerto |
|-----------------------------------|-------------------|--|-----------------------------------|---|
| Actividad principal | Viveres e insumos | Vestuario, viveres y manufacturas | Vestuario, viveres y manufacturas | Vestuario, viveres y manufacturas |
| Topografía | Plano | Plano | Plano | Irregular |
| Tamaño de establecimientos | Pequeño a mediano | Mediano a grande | Grande | Grande |
| Tiempos de operación | 7:00 – 18:00 | 10:00 – 23:00 | 7:00 – 18:00 | 7:00 – 18:00 |

| Actividad | Zonas de mercado | Zonas de centros comerciales y entretenimiento | Zonas industriales | Zonas industriales aledañas al aeropuerto |
|-------------------------------|------------------------------|--|--|--|
| Infraestructura vial | Principalmente en un sentido | Principalmente uno y dos sentidos | Principalmente uno y dos sentidos | Principalmente uno y dos sentidos |
| Parqueo | Parqueo en vía y privado | Parqueo en vía y privado | Parqueo privado principalmente | Parqueo privado principalmente |
| Operaciones logísticas | Vehículos Pequeños (2 Ejes) | Vehículos Pequeños y medianos (2 – 3 Ejes) | Vehículos medianos y grandes (Más de 3 ejes) | Vehículos medianos y grandes (Más de 3 ejes) |

Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 3-3 Tipologías de transporte de carga sostenibles

3. REVISIÓN PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DEL SERVICIO DE ENTREGAS A DOMICILIO –DELIVERY"

De la revisión del proyecto de Ordenanza Metropolitana, en cuanto a la parte técnica se indica lo siguiente:

En el Capítulo III, Clases y características de vehículos que se empleen en la prestación del servicio, Art. 9.- Clases y características de los vehículos, se menciona la palabra Scooters, el cual no es un término genérico sino una marca comercial. Por lo que, se deberá utilizar el término vehículo de micromovilidad eléctrica.

En el capítulo IV, Art. 11.- *Obligaciones de las y los Prestadores*, la Secretaría ratifica que los prestadores de servicio deben cumplir en su totalidad la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, las resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito y las disposiciones de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4. CONCLUSIÓN

- La entrega a domicilio o Delivery, es una modalidad que no está debidamente regulada a nivel nacional en la Ley de Tránsito, se debería analizar la pertinencia de incluirlo en el Reglamento de la Ley de tránsito y el uso de plataformas tecnológicas.
- Estudios privados demuestran que existe una gran cantidad de repartidores por lo que, se hace vital la regulación y control en la prestación de su servicio.
- Dentro del PMMS 2022-2042, se analiza el transporte de mercaderías y se realizan las acotaciones referentes a la implicación de la “cadena logística en el DMQ y zonas circundantes”. Se analiza de igual forma el uso de plataformas para las “entregas a

domicilio”; en la pirámide de la movilidad de igual forma, se establece la jerarquización de la “logística” como el movimiento de bienes y mercancías.

- El servicio Delivery, no se lo realiza de forma exclusiva en motos, sino en otros medios de transporte en los que se incluye: bicicleta, micromovilidad eléctrica y otros: en este sentido se requiere que la normativa también abarque estos modos de transporte.

5. RECOMENDACIONES

- a) Remitir el presente informe técnico a la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad, con la finalidad de que se proceda a realizar el respectivo análisis e informe jurídico requerido por la comisión de movilidad.
- b) Impulsar por medio de los entes pertinentes la regulación de las plataformas de intermediación tecnológica, mismas que mantienen la información de los prestadores del servicio, y de esta forma regular a los prestadores.
- c) Desde el punto de vista de seguridad vial los conductores de motocicletas son usuarios vulnerables, porque registran la mayor cantidad de siniestros de tránsito. Por lo que. Se recomienda que la normativa tenga esta consideración.

Por lo antes indicado, esta dirección considera pertinente la emisión de la normativa analizada debido a la ausencia de regulación, formalización en el sector y necesidad de mejorar la seguridad vial.

| Actividad | Responsable | Cargo | Firma |
|---------------------------------|-----------------------------|--|--------------|
| Elaborado por: | MSc.Arq. Geovanny Mullo | Especialista de Servicios Municipales | |
| Revisado y aprobado por: | MSc.Ing. Galo Cardenas V | Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad | |
| Para: | Ing. Alex Pérez C.. | Secretario de Movilidad | |