



Abg. Eduardo Del Pozo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio No. 289-EP-2018

Quito, 24 de septiembre de 2018

Licenciado
Eddy Sánchez
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente.

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **24 SEP 2018** Hora **13:20**

Nº. HOJAS **~2167**

Recibido por: *[Firma]*

[Firma]
[Firma]
[Firma]
[Firma]

De mi consideración:

Por ser de la Competencia de la Comisión de Movilidad, adjunto al presente el Oficio No. SPA-MEP-2018-4111, y sus respectivos anexos (9 fojas), los mismos que tienen relación con el "Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el MDQ".

Atentamente,

[Firma manuscrita]

Abg. Eduardo Del Pozo Fierro
VICEALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Anexo.: Lo indicado

SA/MS

[Firma]
25/09/18
10403

2018-124167



Oficio No. SPA-MEP-2018-4111
DM Quito,

13 SEP 2018

Verónica Arias
13/09/2018

Señor
Diego Cevallos
Secretario General del Concejo Metropolitano
Presente.-

Ticket GDOC 2018-124167

De mi consideración:

Para su conocimiento y fines pertinentes, adjunto al presente se servirá encontrar el Oficio No. SA-POL-PLA-2018-3476, suscrito por la señora Verónica Arias, Secretaria Metropolitana de Ambiente, mediante el cual remite el alcance al "Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el DMQ", para ser puesto en conocimiento de la Comisión respectiva.

Sin otro particular por el momento me despido de usted.

Atentamente,

María Eugenia Pesantez

María Eugenia Pesantez
Secretaria Particular
Despacho Alcaldía

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 13 SEP 2018 Hora: 11:00

SECRETARÍA CONCEJALÍA	Recibido: <i>[Signature]</i>	Nº. HOJAS
	Fecha: 2018-09-14	Recibido por: <i>[Signature]</i>
	Hora: _____	
	Firma: <i>[Signature]</i>	

EDUARDO DEL POZO
VICEALCALDE

QUITO
ALCALDÍA

Adjunto: 8 FOJA UTIL-TRAMITE ORIGINAL
Ejemplar 1: Secretario General del Concejo Metropolitano

ACCION	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	V. Maldonado	GDA	20180906	<i>[Signature]</i>
Revisión:	M. Guerrero	GDA	20180906	<i>[Signature]</i>

13/09/2018
15/1/20 90

Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el DMQ

Impreso por Mariela Perrone Reed (mariela.perrone@quito.gov.ec), 15/08/2018 - 14:02:15

Estado	abierto	Antigüedad	55 m
Prioridad	3 normal	Creado	15/08/2018 - 13:06:26
Cola	ALCALDIA METROPOLITANA	Creado por	Bonilla Reyes Daniel Alejandro
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	SECRETARIA DE AMBIENTE		
Propietario	Mariela Perrone Reed		

Objetos enlazados

Hijo: Ticket#2018-124170: Proyecto de ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del [...]

Información del cliente

Nombre: SECRETARIA DE
Apellido: AMBIENTE
Identificador de usuario: Ing. Verónica Árias
Correo: veronica.arias@quito.gov.ec
Teléfono: 2430588
Fax: 2430572
Calle: Río Coca E6-85 e Isla Genovesa
Ciudad: Quito
País: Ecuador

*1 Secretaría General
22 ago 2018*

Artículo #3

De: "Mariela Perrone Reed" <mariela.perrone@quito.gov.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 15/08/2018 - 14:02:07 por agente
Tipo: nota-interna
Adjunto (MAX 8MB): 3476_DR_MAUICIO RODAS ALCALDE.PDF (4,2 Mbytes)

se envía oficio 3476 para su conocimiento y fines pertinentes, saludos



No TRÁMITE 15:39
FECHA DE EMISIÓN: 15 AGO 2018
REVISOR: [Firma]
IMPRESOR: [Firma]

Oficio No. SA-POL-PLA-2018-3476

DMQ, 15 de agosto de 2018

GDOC: 2018-124167

Asunto: Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el DMQ

Doctor

Mauricio Rodas

Alcalde

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Venezuela N5-10 y Chile

Presente.-

De mi consideración:

Adjunto a la presente sírvase encontrar el "Proyecto de Ordenanza Metropolitana para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el DMQ", una vez que se han incorporado las observaciones formuladas durante el proceso de socialización de la misma, llevado a cabo el día 29 de mayo de 2018.

Los informes técnicos correspondientes reposan ya en el proyecto inicial ingresado a la Comisión.

Atentamente,


SECRETARÍA DE
AMBIENTE
ALCALDÍA

Verónica Arias

SECRETARIA DE AMBIENTE

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CC: Gianni Frixone, Procurador Metropolitano, GDOC: 2018-124170

Elaborado	D. Bonilla	POL/MP	15-08-2018	
Revisado	M. Perrone	POL/MP	15-08-2018	
Aprobado	S. Sandoval	SA		

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA PARA LA
DESCARBONIZACION PAULATINA DEL TRANSPORTE Y FOMENTO DEL
TRANSPORTE CON TECNOLOGIA LIMPIA EN EL DISTRITO METROPOLITANO
DE QUITO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con Ordenanza Metropolitana No. 041 expedida el 22 de febrero de 2015, el Concejo Metropolitano de Quito aprueba la ejecución del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito (PMDOT). Este plan tiene un horizonte de trabajo para el período 2015-2025 y consta de varios ejes de trabajo entre los cuales se incluye los específicos con movilidad y medio ambiente. Dentro de este documento, en la política M2 del eje “Quito Ciudad Inteligente – La Movilidad, factor de articulación” se menciona que la misma está dirigida a: *“Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente”*.

Esta política está orientada a proponer una solución a la *“alta contaminación ambiental y de ruido por tecnologías antiguas en vehículos privados y públicos, así como la falta de calidad del combustible (diésel y gasolina) afectan negativamente en la salud humana y destruyen el medio ambiente”*. Entre los indicadores de cumplimiento de esta política, se establece el registro del número de viajes que se realizarán en unidades de transporte público eléctrico o híbridos respecto al total de viajes realizados en unidades diésel.

Adicionalmente, en el PMDOT, dentro del eje: Quito Ciudad Inteligente- ---Ambiente, la política A3: *“Garantizar la sostenibilidad local del territorio enfocado a la reducción y compensación de la huella de carbono y a la resiliencia del DMQ frente al cambio climático”*. Esta política tiene como objetivo la reducción de la huella de carbono mediante promoción de capacidades de resiliencia y potencialización de proyectos de reducción de emisiones.

En este sentido, de acuerdo a la información provista por la Unidad de Investigación, Análisis y Monitoreo de la Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, el análisis general de la calidad del aire durante el año 2017 muestra que durante el 88% de las semanas del año el aire se mantiene en condiciones aceptables, mientras que el 12% en estado de precaución y ninguna semana ha llegado a niveles de alerta, alarma o emergencia. Sin embargo, tomando en cuenta datos del año 2017, el principal problema del aire de Quito continúa siendo el material particulado PM2.5 y PM10, contaminantes emitidos principalmente por fuentes de combustión como automóviles, quemas a cielo abierto, incendios forestales e industria y partículas sedimentables que constituye el polvo resuspendido de la ciudad. Por otro lado, La huella de carbono de la ciudad de Quito 2015 es de 5.772.962 ton CO₂e, de las cuales, el 52% corresponde al sector transporte¹.

El Acuerdo de Cambio Climático de París, suscrito en el año 2015, es el principal compromiso vinculante suscrito en el marco de Naciones Unidas, para responder globalmente frente a las causas y consecuencias del cambio climático. Fue asumido de forma unánime por los países, con el objetivo de generar capacidades para enfrentar los impactos del cambio climático, y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para que la temperatura del planeta no suba en más de 1,5 grados centígrados. En este marco Quito es miembro de redes internacionales de ciudades en la lucha contra el cambio climático como el C40, Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía, ICLEI y CGLU.

¹ 2015, Secretaría de Ambiente del DMQ

En octubre del 2017, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) se adhirió al compromiso “*Declaración de C40 por unas Calles Libres de Combustibles Fósiles*” donde la ciudad se compromete a tomar acciones tendientes a reducir las emisiones vehiculares, y entre estas propuestas para alcanzar ese objetivo se menciona la transición de reemplazo de vehículos que usan combustibles fósiles hacia tecnologías limpias. Según esta Declaración, las ciudades deben generar una transición para reducir el uso de combustibles, mediante la adquisición de buses con tecnología cero emisiones a partir del 2025 y asegurando que determinados sectores de las ciudades sean cero emisiones netas de carbono para el 2030. Adicionalmente, para reforzar este compromiso, el DMQ también es signatario de la carta de Compromiso para Planificar la Acción Climática *Fecha límite 2020: Cómo las Ciudades Harán el Trabajo* (Deadline 2020: How Cities Will Get The Job Done) para implementar el Acuerdo de París de Cambio Climático, con el objetivo de estructurar un plan de acción climática (o una serie de planes) que definan una hoja de ruta consistente y ambiciosa para un aporte local y proporcional al cumplimiento del Acuerdo de París; tanto en la necesidad de reducir las emisiones de gases con efecto invernadero, como en la respuesta de adaptación a los impactos del cambio climático. El referido Plan deberá estar conformado y en marcha antes del año 2020, lograr una neutralidad local de carbono y una capacidad de resiliencia climática antes del 2050 y establecer una meta de control de estas trayectorias en el 2030.

Por otro lado, existe un avance importante del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Quito, el que es parte de la evaluación denominada NAMA de Movilidad Sostenible, que involucra a tres ciudades del país. La NAMA (Acciones Nacionales Voluntarias de Mitigación, Nationally Appropriate Mitigation Actions, por sus siglas en inglés) es un mecanismo establecido en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático para evidenciar las propuestas programáticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, enfocada en el levantamiento de recursos económicos para su implementación. Esta evaluación se coordina con el Ministerio de Ambiente, e incluye las políticas de movilidad sostenible previstas para los próximos años en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca.

A nivel de ciudades, El Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía, es la principal iniciativa mundial que consolida el compromiso climático de las ciudades y los gobiernos locales en la lucha frente a las causas y consecuencias del cambio climático, en el marco del Acuerdo de París. El referido Pacto es el producto de acuerdos de varias redes de ciudades que apoyan este objetivo, entre ellas ICLEI, CGLU y C40; y el soporte de importantes organizaciones como la Comisión Europea y la Agencia de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU Hábitat). El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito participa activamente en estas redes y ocupa representaciones de liderazgo.

Dentro del Plan Ambiental Distrital del DMQ, se incluye el “*Programa de mitigación de cambio climático del DMQ*”, que tiene como objetivo aportar a la meta de reducción del 5% de la huella de carbono del DMQ en relación a su crecimiento proyectado, a partir del 2019 en los siguientes sectores: movilidad sostenible, construcción sostenible, servicios públicos y compensación, y huella de carbono. En lo referente a movilidad sostenible, el programa menciona como objetivo “*Reducir la huella de carbono a través del mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público, el manejo de tránsito, y la promoción de medios de transporte alternativos*”.

Entre las acciones que el DMQ debe realizar para cumplir estos compromisos, es necesaria la introducción de tecnología eléctrica de movilidad con el fin de reemplazar vehículos a combustión e ir a un proceso de descarbonización que sustituya a los combustibles fósiles por tecnologías limpias amigables con el ambiente. Los vehículos eléctricos no presentan emisiones directas al ambiente pues su impacto dependerá de la matriz energética de la cual se proveen de electricidad. Actualmente, a nivel nacional, alrededor del 60% de energía eléctrica que se

produce proviene de energías renovables² y según las perspectivas a futuro, las mismas representarán el 90% la matriz energética en el país³, lo cual potencia el beneficio de reducción de emisiones contaminantes que se puede lograr a través de vehículos eléctricos.

Estas reducciones de emisiones contribuyen tanto a las metas locales, como a las metas nacionales que conformarán la NDC de Ecuador (Contribuciones Nacionales Determinadas, en referencia a los compromisos frente al Acuerdo de París de Cambio Climático, 2016). Promover esta transición hacia una movilidad más limpia, se complementa por efectos positivos en la salud de la población relacionados con el decrecimiento en los costos asociados en el sistema de salud por tratamiento de enfermedades cardiorrespiratorias, debido a la contribución al mejoramiento de la calidad de aire por la reducción de emisiones contaminantes dañinas para la salud, como por ejemplo de material particulado 2.5 y monóxido de carbono.

La implementación de proyectos de movilidad limpia genera beneficios adicionales por la reducción de ruido emitido por fuentes móviles. En los vehículos a gasolina en ambiente urbano, es decir, a velocidades menores a 50km/h, su principal fuente de ruido es el funcionamiento del motor, especialmente por los constantes arranques en condiciones de alta densidad de tráfico o por semáforos. Al contrario, los vehículos eléctricos tienen ausencia de vibraciones, que en términos de seguridad y salud ocupacional⁴ representa una gran ventaja para las personas cuya principal actividad económica depende de la movilización constante en vehículos, como son los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre a nivel urbano. Además, los automóviles eléctricos tienen menor cantidad de piezas⁵ y no requieren aceite para motor, solamente grasas y lubricación secundaria⁶, lo cual implica un impacto positivo al ambiente por la reducción de necesidad de tratamiento de aceites lubricantes.

En conclusión, las propuestas locales que se generen para la implementación de opciones de movilidad limpia en el Distrito Metropolitano de Quito, permitirán el cumplimiento de metas climáticas locales establecidas en el PMDOT y PAD así como los compromisos internacionales firmados por el DMQ. La movilidad limpia mejoraría la calidad de aire de la ciudad, potenciando la reducción de emisiones contaminantes y aprovechando la matriz energética del país. Este impacto positivo ofrece beneficios complementarios para la salud de la ciudadanía al reducir la incidencia de enfermedades cardiorrespiratorias y ocupacionales, además de la pacificación de calles por la reducción de ruido vehicular.

Para el cumplimiento de los objetivos comprometidos por la ciudad, las propuestas de movilidad limpia deben estar orientadas a demostrar la factibilidad de operación de este tipo de vehículos con el fin de facilitar su masificación. Estos beneficios se traducen en una disminución de egresos económicos al país en subsidios a combustibles y costos de tratamiento de salud.

² 2016, Estadística Anual y Multianual del Sector Eléctrico Ecuatoriano, Agencia de Regulación y Control de Electricidad; <http://www.regulacionelectrica.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/08/Estad%C3%ADstica-anual-y-multianual-sector-el%C3%A9ctrico-2016.pdf>

³ 2016, Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, Plan Maestro de Electricidad 2016-2025 <http://www.energia.gob.ec/biblioteca/>

⁴ 2001, Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Capítulo: "Vibraciones", <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/EnciclopediaOIT/tomo2/50.pdf>

⁵ 2017, Principales diferencias entre el Mantenimiento de un coche eléctrico frente al tradicional, <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/comunicados/mantenerse-electrico-cuesta-menos-mecanico/20170612135552014442.html>

⁶ 2017, McKinsey, Impact of electric vehicles on lubricants demand, <https://www.mckinseyenergyinsights.com/insights/impact-of-electric-vehicles-on-lubricants-demand/>

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO

- Que,** la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 14 consagra “(...) *el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumak kawsay;*
- Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”;*
- Que,** la Constitución reconoce como un derecho fundamental de las personas, en el artículo 66 numeral 27: “*El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.*”;
- Que,** la Constitución, establece en su artículo 72, inciso segundo, que el Estado debe establecer mecanismos eficaces y medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas.
- Que,** el artículo 83 numeral 6 de la norma ibídem obliga a los ecuatorianos a: “*Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible.*”;
- Que,** el artículo 226 de la Constitución, dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema;
- Que,** el artículo 227 de la Norma Suprema 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 artículo 238 de la norma ibídem señala: “*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,** los artículos 264 y 266 de la Constitución, determinan que los gobiernos municipales y los gobiernos de los distritos metropolitanos tendrán competencia exclusiva para: “*Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana; Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal*”;
- Que,** el artículo 396 de la Constitución prevé “*El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas.*”;

- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece en su artículo 4 literal d) que es fin de los gobiernos autónomos descentralizados: *“La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de medio ambiente sostenible y sustentable”*;
- Que,** el artículo 5 del COOTAD que trata de la autonomía de los gobiernos autónomos descentralizados prescribe que: *“La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional. (...)”*;
- Que,** en concordancia normativa con la Constitución, el COOTAD en sus artículos 55 literal f), 73, 84 literal q), 85, y, 130, determina como competencia exclusiva de los gobiernos distritales autónomos descentralizados la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;
- Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad, 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 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: *“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; 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 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 29 dispone que: *“(...) los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad*

con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.”;

- Que,** el mismo cuerpo normativo en su artículo 40 prescribe “*Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de: MEDIO AMBIENTE.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos*”;
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 0194 "Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Bicicleta y la Caminata como Modos de Transporte Sostenibles en el DMQ", sancionada el 22 de diciembre de 2018 en su artículo 11, señala que la Secretaría de Movilidad y Secretaría de Ambiente, en el ámbito de sus atribuciones, promoverán, impulsarán y fomentarán el uso de vehículos limpios.
- Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 0170, sancionada el 22 de junio de 2017, contempla el Régimen de funcionamiento del sistema de estacionamientos y terminales terrestres del Distrito Metropolitano de Quito, donde se establece el uso, tarifas, atención prioritaria, determinación de señalética, entre otros conceptos, de los mismos;
- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana reformativa No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, el Concejo Metropolitano estableció el “*Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito*”, y en su artículo innumerado 1 dispuso que: “*Se sujetarán a las disposiciones del presente Título las Operadoras legalmente constituidas y autorizadas a la prestación del servicio, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los usuarios del servicio, así como los proveedores de vehículos, taxímetros, sistemas de control y aplicativos móviles; y, autoridades metropolitanas en el ámbito de sus competencias.*”
- Que,** el artículo innumerado 16 de la Ordenanza Metropolitana No. 177, ibídem, señala en su segundo inciso: “*Las Operadoras de transporte en taxi que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones dentro de su flota autorizada, podrán requerir a la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos y/o estacionamientos en zonas de circulación de alta demanda, zonas sensibles, zonas especiales turísticas de la ciudad y estaciones de transferencia de pasajeros, según su clase de servicio. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.*”
- Que,** la Disposición General Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 177 ibídem, dispone: “*La Secretaría de Medio Ambiente en coordinación con la Secretaría de Movilidad, determinarán un esquema de incentivos para reconocer a las Operadoras que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones, en reconocimiento a los beneficios socio ambientales derivados de la reducción de emisiones y reducción de ruido. Este reconocimiento podrá hacerse a través de condecoraciones y/ o reconocimientos públicos conforme las ordenanzas vigentes. El Alcalde Metropolitano dispondrá a las unidades administrativas correspondientes, el análisis de los incentivos económicos o descuentos en tasas por servicios, a los que podrán acceder los Operadores que hayan habilitado dentro de su flota vehículos eléctricos o vehículos que generen cero emisiones.*”

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 201, sancionada el 08 de febrero de 2018, establece:
“Art. 26. Promoción Ambiental.- El Administrador del Sistema establecerá un Plan de Incentivos que prevea, entre otros, la circulación en sitios de tratamiento especial y con alta demanda, a los operadores del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros que adquieran vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.

En el Subsistema de Transporte Metrobus-Q para las unidades de capacidad intermedia que operan en las rutas troncales, se dará prioridad a la adquisición de vehículos que utilicen energía alternativa amigable con el medio ambiente.”

En ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y el Código Municipal;

RESUELVE:

Expedir la siguiente: **ORDENANZA METROPOLITANA PARA LA DESCARBONIZACION PAULATINA DEL TRANSPORTE Y FOMENTO DEL TRANSPORTE CON TECNOLOGIA LIMPIA EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Art. 1. Objeto.- La presente Ordenanza Metropolitana tiene por objeto facilitar la transición de la movilidad basada en combustibles fósiles hacia una movilidad con tecnología limpia, mediante la determinación de incentivos en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas, personas naturales y jurídicas, que, en ejercicio de sus actividades comerciales y cotidianas, hagan uso de vehículos con tecnología cero emisiones, en apego a las disposiciones contenidas en la normativa metropolitana vigente.

Art. 2.- Sujeción.- Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza, los ciudadanos y ciudadanas, personas naturales y jurídicas, que en ejercicio de sus actividades comerciales y cotidianas, hagan uso de vehículos con tecnología cero emisiones, dentro de los límites territoriales del Distrito Metropolitano de Quito, así como las Autoridades Metropolitanas que en el ámbito de sus competencias se encuentren en el deber de garantizar el acceso efectivo a las acciones de fomento e incentivos previstos en el presente cuerpo normativo.

Art. 3.- Principios: En la transición de la movilidad a base de combustibles fósiles hacia una movilidad con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito, las Autoridades metropolitanas garantizarán que el acceso a los incentivos correspondientes se ajuste a los principios de:

- a) Responsabilidad, generando políticas, regulaciones y controles para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley, reglamentos y normas ambientales aplicables.
- b) Calidad, exigiendo el cumplimiento de los parámetros de niveles de servicio establecidos en el DMQ.
- c) Estandarización, garantizando que los vehículos con tecnología cero emisiones, cumplan con las normas y reglamentos técnicos vigentes.
- d) Ambiente, promoviendo la aplicación de nuevas tecnologías que disminuyan la emisión de gases contaminantes y el empleo de medios de transporte, limpios, ecológicamente amigables y sujetos a los mayores estándares ambientales disponibles para el mercado local.
- e) Prevalencia del transporte público sobre el transporte particular, con medidas que incentiven el uso del transporte público y desincentiven el uso del transporte privado o particular.
- f) Restricción razonable y progresiva del uso de vehículos que consumen combustibles fósiles, por su impacto negativo sobre el medio ambiente.

- g) Libre competencia en la comercialización de vehículos con tecnología cero emisiones, con su correspondiente servicio y soporte técnico, preventivo y correctivo, y venta de repuestos y demás servicios relacionados.

Art. 4.- De los Vehículos: Podrán acceder a los incentivos determinados en la presente Ordenanza Metropolitana, las personas naturales o jurídicas, titulares de vehículos cero emisiones.

Para la debida aplicación de estas disposiciones, respecto a los vehículos que sean destinados a la prestación del servicio de transporte público y comercial dentro del DMQ, las Autoridades Metropolitanas competentes verificarán que los vehículos objeto de los incentivos propuestos, correspondan únicamente a carrocerías y modelos que han cumplido en su totalidad con los procesos de homologación vehicular en los términos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás requisitos exigidos por la autoridad competente a nivel nacional.

Art. 5.- De los tipos de servicio: Para el establecimiento de los incentivos en beneficio de las personas naturales y jurídicas, que en ejercicio de sus actividades comerciales y/o cotidianas, hagan uso de vehículos con vehículos cero emisiones, para su movilización dentro de los límites territoriales del Distrito Metropolitano de Quito, se establecen las siguientes clases de servicio de transporte terrestre:

- a) **Público:** Servicio de transporte terrestre que se brinda en forma colectiva y/o masiva en beneficio de la ciudadanía, por parte de los Operadores que son parte de los distintos Subsistemas que integran el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito.
- b) **Comercial:** Aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo;
- c) **Particular:** Servicio que satisface necesidades de movilización de los propietarios de los vehículos, sea para el desempeño de sus actividades cotidianas, sin fines de lucro, o en el marco de sus actividades comerciales.

Art. 6.- Estaciones de carga.- Se autoriza y dispone el establecimiento y la operación de estaciones de carga media y/o rápida para vehículos cero emisiones, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas de arquitectura y urbanismo vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito. Tanto las entidades u organismos públicos, así como las personas de naturaleza privada, podrán prestar este servicio en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito determinará oportunamente los lugares en los cuales se podrá instalar y operar este tipo de infraestructura, de acuerdo a los instrumentos de planificación territorial vigentes.

Se promoverá el acceso a por lo menos una estación de carga media en los estacionamientos de centros comerciales, centros de exposiciones, hoteles y otros estacionamientos según su capacidad.

Art. 7.- Incentivos para el uso de vehículos cero emisiones: Para fomentar la utilización de vehículos cero emisiones, y en los distintos tipos de servicio definidos en esta Ordenanza, las personas naturales y jurídicas, que, en ejercicio de sus actividades comerciales y cotidianas, hagan uso de éstos dentro de los límites territoriales del Distrito Metropolitano de Quito, podrán aplicar a los siguientes incentivos:

- a) Exoneración de la tasa por concepto de la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria, conforme la normativa legal vigente y durante toda la vida útil del vehículo. Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos de Revisión Técnica Vehicular, deberán cancelar los valores correspondientes por concepto de las revisiones adicionales que se deban efectuar;
- b) Facilidades y atención preferencial durante el proceso de matriculación vehicular por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces. Los propietarios de los vehículos cero emisiones y que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito, estarán exentos de acogerse a la calendarización establecida, pudiendo realizar el trámite de matriculación vehicular para el automotor que genere cero emisiones, en cualquier mes del año;
- c) Exención de las medidas de restricción a la circulación de vehículos motorizados debidamente establecidas, salvo disposición expresa en contrario.

Art. 8.- Fomento en transporte público: Además de los incentivos previstos en el artículo precedente, las Operadoras de transporte público que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos cero emisiones dentro de su flota autorizada, podrán requerir ante la autoridad metropolitana competente la atención prioritaria en el otorgamiento de rutas o zonas de circulación de alta demanda. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.

Art. 9.- Fomento en transporte comercial.- Además de los incentivos previstos en los artículos precedentes, las Operadoras de transporte comercial reguladas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que durante los procesos de renovación o cambio de unidad soliciten la habilitación de vehículos cero emisiones, dentro de su flota autorizada, podrán requerir ante la autoridad metropolitana competente la atención prioritaria en la ubicación de parqueaderos y/o estacionamientos en zonas de circulación de alta demanda, zonas sensibles, zonas especiales turísticas de la ciudad y estaciones de transferencia de pasajeros, según su clase de servicio. Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o quien haga sus veces determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición.

Art. 10. Sobre la Gestión de las Baterías.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de sus autoridades de control competentes, velará porque las personas naturales o jurídicas que fabriquen, comercialicen, importen y/o distribuyan vehículos cero emisiones o vehículos híbridos eléctricos enchufables, así como sus baterías, presenten planes de gestión de las mismas en virtud del principio de responsabilidad extendida del productor.

Art. 11. Incentivos para Fabricación de vehículos con tecnología cero emisiones.- Las fábricas de vehículos cero emisiones, que se instalen en el Distrito Metropolitano de Quito, tendrán como beneficio tributario la disminución del cincuenta por ciento de las tasas y tarifas municipales. Este beneficio tiene una duración de diez años improrrogables contados a partir de la instalación y funcionamiento de las mismas.

En caso de que las fábricas combinen la producción de vehículos cero emisiones con otros vehículos, el beneficio tributario se aplicará exclusivamente respecto de la actividad de producción de vehículos con tecnología cero emisiones.

Este beneficio también lo tendrán las personas naturales o jurídicas que instalen y/o operen estaciones de carga rápida en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 12.- Planes de financiamiento: La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito podrá promover asociaciones público privadas que permitan a los operadores de transporte público y/o comercial el acceso a mecanismos de financiamiento blando para la adquisición de vehículos cero emisiones, en términos que permitan la renovación progresiva del parque automotor que circula en el Distrito Metropolitano de Quito.

En ningún caso el Distrito Metropolitano de Quito podrá otorgar financiamiento para la adquisición de vehículos, pudiendo únicamente promover mecanismos y alianzas para que la empresa privada lo otorgue directamente a las operadoras de transporte público y comercial.

Art. 13.- Compromisos Locales de Cambio Climático.- Además del beneficio directo del transporte con tecnología limpia en el mejoramiento de la calidad del aire y en el desarrollo local sostenible, se reconoce la contribución de ésta iniciativa, como una acción climática para el manejo de la huella de carbono del Distrito. Éstas emisiones, que también contribuyen a la problemática de cambio climático, se enmarcan en las metas metropolitanas de reducción de la huella de carbono, y deben cumplir con los compromisos nacionales e internacionales que establecen una tendencia de crecimiento controlado de no superar la huella de carbono per cápita de 3 ton CO₂/año hasta el año 2030; y en una posterior tendencia de decrecimiento sostenido irreversible, que viabilice el objetivo de cero emisiones de carbono al año 2050. Se ratifican los compromisos de cambio climático asumidos en materia de movilidad sostenible y carbono, que fundamentan la sustitución progresiva de unidades de transporte con tecnología cero emisiones, en sus diferentes modalidades.

Art. 14.- Comisión Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible.- Se conforma la Comisión Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible que tendrá como responsabilidad generar una agenda de trabajo anual para el cumplimiento de los Compromisos Locales de Cambio Climático, en materia de transporte sostenible. La Comisión estará integrada por la Secretaría de Ambiente quien la presidirá, Secretaría de Movilidad, Administración General, Agencia Metropolitana de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y las empresas metropolitanas que requieran ser convocadas para operativizar el referido plan. Podrán además ser convocada entidades técnicas y representantes de las organizaciones de la sociedad civil. La Comisión se reunirá regularmente de forma trimestral, y con mayor frecuencia cuando lo requiera; y deberá generar un informe técnico de avance respecto a la agenda de trabajo anual, que se remitirá en los meses de enero y julio a la Alcaldía. La agenda de trabajo anual deberá ser presentada y aprobada antes del último trimestre de cada año para su incorporación en los planes operativos anuales institucionales, en lo que corresponda.

Art.- 15.- Monitoreo de la Huella de Carbono del Sector Transporte.- La Huella de Carbono del Distrito se calculará con una periodicidad bianual, y será coordinada por la Secretaría de Ambiente. Para el cálculo del sector transporte, se utilizará la información proporcionada por la Secretaría de Movilidad, instancia que mantendrá una base de datos del número de vehículos que circulan en el territorio, su cilindraje, tipo de combustible, y kilometraje anual. Además, es necesaria la información del número de viajes realizados y clasificados en cada modalidad, con especial enfoque en la cuantificación del número de viajes de las modalidades con tecnología cero emisiones. La Secretaría de Ambiente emitirá el Inventario de Huella de Carbono, con los respectivos resultados y las observaciones del avance de cumplimiento de las trayectorias de emisiones para el sector transporte.

Art. 16.- Centro Histórico Libre de Emisiones.- Se define al Centro Histórico de Quito, en su área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad, como la primera área del Distrito que conformará un plan y un conjunto de acciones a implementar, para un escenario meta de cero emisiones de carbono del sector transporte público al año 2020. Las acciones de este plan, también serán integradas en la agenda de trabajo anual de la Comisión Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible, que integrará al Instituto Metropolitano de Patrimonio, para la planificación de las acciones que se deriven en ésta área de intervención. Los corredores del Sistema Metropolitano de Transporte que circulen por el área declarada en el Centro Histórico de Quito, serán los priorizados para el recambio a flotas con vehículos cero emisiones.

DISPOSICIONES REFORMATARIAS

PRIMERA.- Refórmese el “Artículo... (39).- Exenciones” de la Ordenanza Metropolitana 119 sancionada el 26 de mayo del 2016, agregándose a continuación del literal d), un literal con el siguiente texto:

“e) Quienes coloquen publicidad móvil en vehículos cero emisiones y que se encuentren debidamente autorizados para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi para el Distrito Metropolitano de Quito.”

SEGUNDA.- Inclúyase un inciso final en el “Artículo... (4).- Clasificación” de la Ordenanza Metropolitana No. 177, sancionada el 18 de julio del 2017, con el siguiente texto:

“Para el caso de vehículos cero emisiones, se faculta la prestación del servicio comercial en taxi, sea convencional o ejecutivo, sin restricciones territoriales dentro del Distrito Metropolitano de Quito, los mismos que deberán encontrarse previamente homologados y serán identificados con signos y franjas distintivas y diferenciadas, de conformidad a la Regla Técnica emitida por la Secretaría responsable de la movilidad, o quien haga sus veces.”

TERCERA.- A continuación del artículo innumerado 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 336, sancionada el 20 de diciembre del 2012, inclúyase un artículo innumerado con el siguiente texto:

“Art. (...).- Exenciones de la tasa.- Están exentos del pago de la tasa por el servicio de Revisión Técnica Vehicular, correspondiente a la primera revisión, los vehículos cero emisiones debidamente autorizados a la prestación del servicio de transporte comercial y público dentro del Distrito Metropolitano de Quito. En caso de no aprobar la revisión técnica vehicular correspondiente, se aplicará en la segunda revisión los valores dispuestos en esta Ordenanza para la primera revisión según el tipo de vehículo; y, de ser el caso, los valores para la tercera, cuarta y revisión adicional.”

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Para el cumplimiento y la debida ejecución de lo dispuesto en la presente Ordenanza Metropolitana reformativa, encárguese a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Tránsito, adoptar las medidas administrativas necesarias y la socialización de lo aquí dispuesto.

SEGUNDA.- La Secretaría de Movilidad establecerá las características de los distintivos de identificación que deberán portar los vehículos cero emisiones, incluyendo aquellos vehículos de uso comercial, público y particular.

TERCERA.- A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Ordenanza Metropolitana, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá renovar su flota de transporte público únicamente con vehículos cero emisiones.

CUARTA.- Con el objeto de cumplir las metas en materia de cambio climático, a partir del año 2025, todas las unidades que ingresen a prestar el servicio de transporte público, así como aquellas que ingresen a prestar el servicio de taxi, deberán cumplir con las especificaciones técnicas de vehículos cero emisiones, lo cual permitirá contar con una flota de transporte público cero emisiones hasta el año 2040.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- 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 de Uso de

Suelo del Concejo Metropolitano, la propuesta de reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

SEGUNDA.- En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad actualizará la Regla Técnica aplicable al servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de incluir un distintivo y color de franja que diferencie a los taxis que correspondan a vehículos cero emisiones.

TERCERA.- La Secretaría de Ambiente incluirá dentro de los parámetros de calificación de la Distinción Ambiental Metropolitana, el reemplazo de vehículos de combustión fósil por vehículos cero emisiones.

CUARTA.- Lo previsto en el artículo 7 será aplicable para vehículos híbrido eléctrico enchufables para transporte privado y/o comercial, únicamente por un plazo de 5 años después de la fecha de publicación de la presente ordenanza.

QUINTA.- En el plazo de 180 días contados a partir de la fecha de aprobación de la estructura tarifaria a ser aplicada en el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, en los términos contenidos en la Ordenanza Metropolitana No. 201 sancionada el 08 de febrero del 2018, las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte público, así como aquellas que prestan el servicio de transporte comercial de taxi, deberán presentar ante la Secretaría de Movilidad los planes de renovación vehicular con la sustitución de unidades a combustión por unidades eléctricas, que deberá contener desde el año 2020 la renovación de al menos un automotor cero emisiones cada año, el número de flota vehicular a ser reemplazada, cronograma de adquisición y renovación, así como el modelo de operación de las nuevas unidades a ser habilitadas.

La Secretaría de Movilidad coordinará las acciones interinstitucionales que sean necesarias para la implementación de los planes propuestos y de su avance informará al Concejo Metropolitano de forma periódica.

Las operadoras que incumplan con los plazos y requerimientos, antes citados, de renovación, no podrán efectuar trámite discrecional alguno hasta subsanar el incumplimiento efectuado.

ANEXO 1

GLOSARIO

Estaciones de carga: Puntos de carga con energía eléctrica para vehículos eléctricos, híbridos eléctricos enchufables u otro vehículo cero emisiones que disponga de la opción de recarga de este tipo. Según su velocidad de recarga se clasifica en:

Nivel de carga/denominación común	Voltaje (v)	Poder típico (kW)	Lugar recomendado de instalación
Nivel 1 (Lenta)	120V AC	1.2-1.8 kW	Residencial
Nivel 2 (Media)	200-240V AC	3.6-22 kW	Residencia, lugar de trabajo, lugares públicos
Rápida (Electrolineras)	400V DC	50kW o más	Lugares públicos, entre ciudades

Vehículos cero emisiones: vehículos de transporte particular, comercial o público que no generan emisiones contaminantes desde una alguna fuente de poder a bordo, tales como los vehículos eléctricos, vehículos de pila de combustible u otros.

Vehículo eléctrico: Vehículo que opera con electricidad almacenada en baterías y que tiene un motor eléctrico en vez de un motor de combustión interna.

Vehículo de pila de combustible: Vehículo cero emisiones que opera con hidrógeno comprimido acumulado en una pila de combustible que produce electricidad para activar el motor.

Vehículo híbrido eléctrico enchufable: Vehículo similar a los híbridos tradicionales pero está equipado con una batería más avanzada y de mayor capacidad que permite al vehículo ser enchufado y recargado a una fuente externa de energía eléctrica adicionalmente al reabastecimiento con combustibles fósiles. Este tipo de vehículos se considera como una tecnología transicional de cero emisiones.