

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
03 DE OCTUBRE DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los tres días del mes de octubre del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h15 se instalan en sesión extraordinaria, los Concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias; Abg. Sergio Garnica Ortiz; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Hernán Paredes, Antonio Chamorro y Kalinka Aguirre, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Julio Puga, Tatiana Sampedro y Guillermo Altamirano, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sres. Iván Alvarado y Bolívar Muñoz, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Sr. Gustavo Hinostraza, funcionario de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros; Sres. Verónica Arias, Mariela Perrone, María José Molina, Daniel Bonilla y Richard Baquezea, funcionarios de la Secretaría de Ambiente; Sra. Estefanía Paredes, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; Sres. Mónica Gallegos y Fernando Arias, funcionarios del despacho del Concejal Eddy Sánchez.

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

- 1. Conocimiento y discusión del proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.**

Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente: Realiza la presentación del proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito, señalando

como antecedentes que la comunidad científica ha alertado que los gases de efecto invernadero han incrementado sustancialmente en el planeta y que alcanzaran el punto de no retorno; el cambio climático será catastrófico e irreversible. Presenta gráficos del cambio climático y la evaluación de amenazas climáticas.

En la exposición de motivos señala los objetivos del Acuerdo de París, entre los que destaca mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 grados Celsius, por encima de los niveles preindustriales, y continuar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 grados Celsius, niveles al 2030. Además indica que el rol de las ciudades es crucial para contribuir a las metas nacionales y globales, pero además por que son las primeras en enfrentar los impactos del cambio climático. Quito cuenta con una Estrategia al 2025 de CC, tiene sus inventarios de emisiones al día y hay acciones concretas. Además, la asistencia técnica para el proceso de actualización de Plan de Acción Climático de Quito a largo plazo (2050) alineado a las metas del Acuerdo de París.

Como antecedentes ambientales indica que las propuestas locales que se generen para la implementación de opciones de movilidad eléctrica en el Distrito Metropolitano de Quito, permitirán el cumplimiento de metas climáticas locales establecidas en el PMDOT y Plan Ambiental Distrital, así como de los compromisos internacionales firmados por el DMQ en grupos tales como el C40, Acuerdo de París y NAMA. Además, la movilidad eléctrica tiene un impacto positivo en la calidad del aire disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero que afectan globalmente al cambio climático, a la salud de la ciudadanía.

Manifiesta que el objeto de la Ordenanza es el de 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. Realiza además la presentación del articulado que conforma la Ordenanza, las disposiciones generales, transitorias y el glosario.

Manifiesta que el día martes 29 de mayo de 2018 la Secretaría de Movilidad en conjunto con la Secretaría de Ambiente socializaron el proyecto de Ordenanza para la Descarbonización Paulatina del Transporte; al evento se invitó a varias entidades incluyendo instituciones municipales, asociaciones, gremios, universidades y sociedad civil. Asistieron cerca de 23 organizaciones, sin contar con las entidades municipales.

Indica que las observaciones se formularon verbalmente durante el evento, así como de manera escrita. Estas fueron recogidas, sistematizadas y analizadas. Se determinó cuáles eran observaciones viables y se las incluyó en el texto de Proyecto de Ordenanza para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el Distrito Metropolitano de Quito.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 1.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que es necesario incluir un informe financiero sobre incentivos tasas y similares. Solicita que a la Secretaría de Ambiente que incluya ese informe en el expediente de la Ordenanza, para conocimiento de la Comisión en una próxima discusión y se analicen las observaciones planteadas por los señores Concejales.

Sale de la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (11h30)

2. Conocimiento y discusión del proyecto de Ordenanza reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 170, referente al Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que la Comisión ya ha emitido un informe para que el Concejo Metropolitano conozca en segundo y definitivo debate el proyecto de Ordenanza reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 170, referente al Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito; sin embargo, era necesario contar con el informe de socialización de la Agencia de Coordinación Distrital del Comercio.

Cnel. Luis Montalvo, Director de la Agencia de Coordinación Distrital del Comercio: Manifiesta que el día lunes 1 de octubre se realizó la socialización del proyecto de Ordenanza con los representantes de los distintos mercados del Distrito; con el siguiente texto:

“Los parqueaderos de los Mercados, Ferias y Plataformas de propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, no forman parte de la presente Ordenanza Metropolitana y se administrarán de conformidad con lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 253 o la que para la materia se encuentre vigente.”

Concejala Daniela Chacón Arias: Solicita que en el dictamen que se prepare para conocimiento del Concejo Metropolitano, se haga constar el informe de socialización.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita que por Secretaría se proceda a tomar votación sobre el presente proyecto de Ordenanza, para enviarlo a conocimiento del Concejo Metropolitano.

Por Secretaría se procede a tomar votación de la moción del Concejal Eddy Sánchez.

Registro de votación				
Concejal	A favor	En contra	Blanco	Ausente

Eddy Sánchez	1			
Daniela Chacón	1			
Sergio Garnica				1
Eduardo del Pozo	1			
Patricio Ubidia				1
Votación total:	3			2

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, junto con las observaciones formuladas dentro del primer debate; y, los informes técnicos, financieros y legales, en sesión extraordinaria realizada el 03 de octubre de 2018 y con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca en segundo debate el proyecto de Ordenanza Reformatoria del artículo 12 de la Ordenanza Metropolitana No. 0170, referente al Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito.

Siendo las 11h40, se clausura la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica		1
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	3	2

Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión

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

REGISTRO ASISTENCIA – TOTAL SESIÓN

NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
Lic. Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión	1	
Abg. Daniela Chacón Arias	1	
Abg. Eduardo Del Pozo	1	
Abg. Sergio Garnica	1	
MSc. Patricio Ubidia		1
TOTAL	4	1

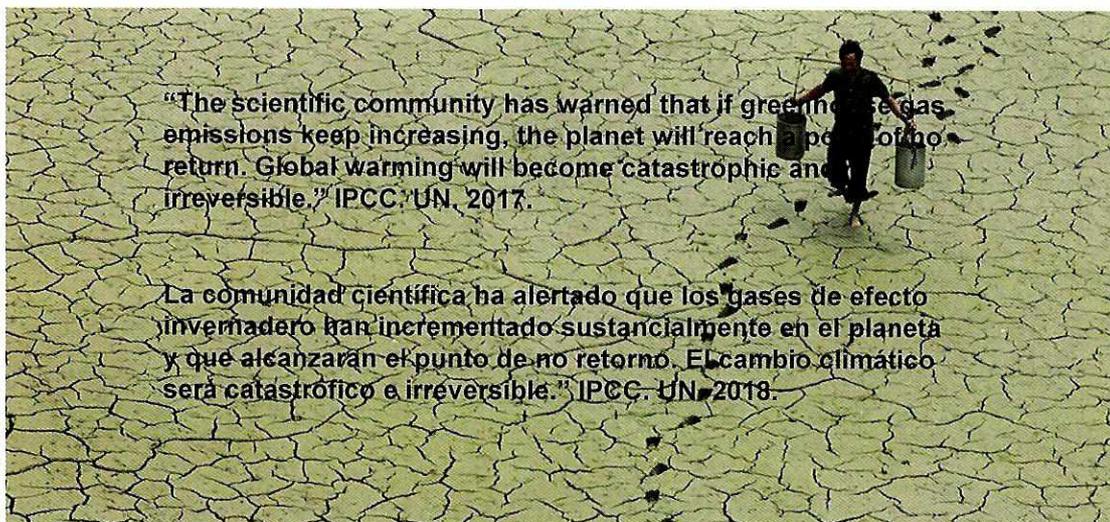
Elaboración:	M.Caleño	GC	2018.10.08	
Revisión:	RDelgado	GC	2018.10.08	

ANEXO 1

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



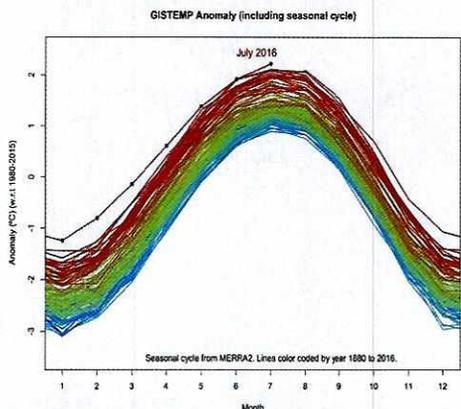
Antecedentes



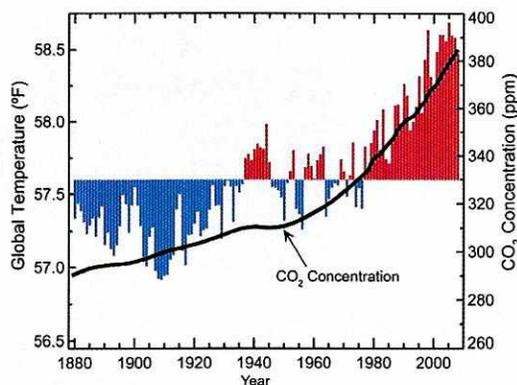
"The scientific community has warned that if greenhouse gas emissions keep increasing, the planet will reach a point of no return. Global warming will become catastrophic and irreversible." IPCC, UN, 2017.

La comunidad científica ha alertado que los gases de efecto invernadero han incrementado sustancialmente en el planeta y que alcanzarán el punto de no retorno. El cambio climático será catastrófico e irreversible." IPCC, UN, 2018.

Cambio Climático Global



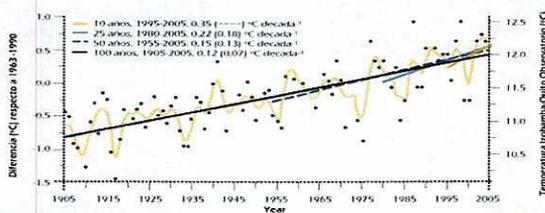
Fuente: NASA GISS/Gavin Smith



Fuente: NOAA/NCDC

EVALUACION DE AMENAZAS CLIMÁTICAS

1. Variación en la Temperatura

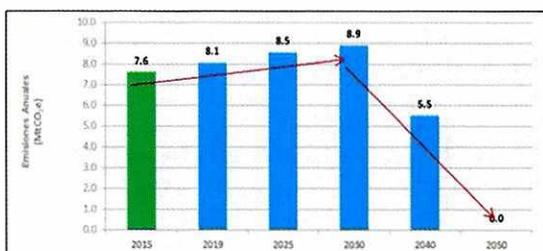


Incremento en los últimos 100 años
La tendencia ha sido de 1.2 C

Exposición de Motivos



- Objetivos del Acuerdo de París: "mantener el aumento de la temperatura media global muy por debajo de los 2 grados [Celsius] por encima de los niveles preindustriales, y continuar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 grados [Celsius] niveles al 2030".
- El rol de las ciudades es crucial para contribuir a las metas nacionales y globales, pero además por que son las primeras en enfrentar los impactos del cambio climático.
- Quito cuenta con una Estrategia al 2025 de CC, tiene sus inventarios de emisiones al día y hay acciones concretas.
- Asistencia técnica para el proceso de actualización de Plan de Acción Climático de Quito a largo plazo (2050) alineado a las metas del Acuerdo de París: Fecha limite al 2020.



Ambiciosa Reducción de la Huella de Carbono con Cero Emisiones Netas al 2050

Neutralización de los Impactos del Cambio Climático en el DMQ



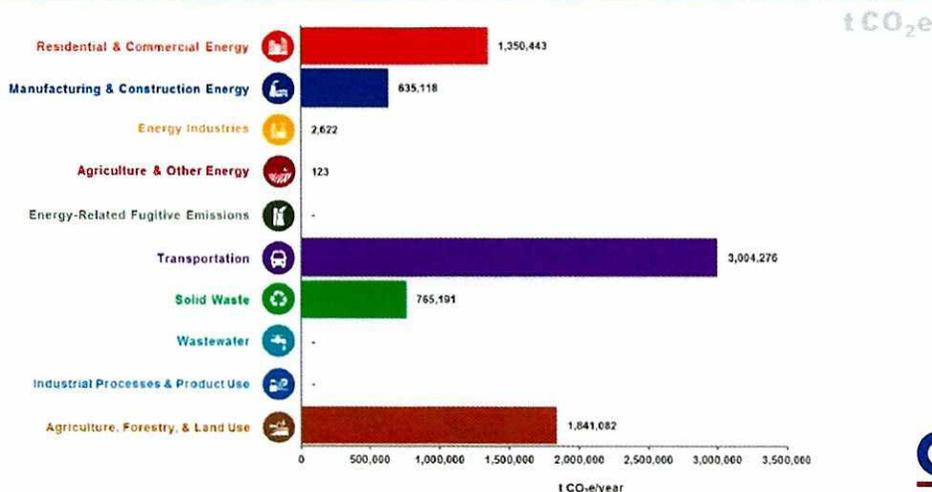
LÍNEA BASE

Inventario Huella de Carbono 2015

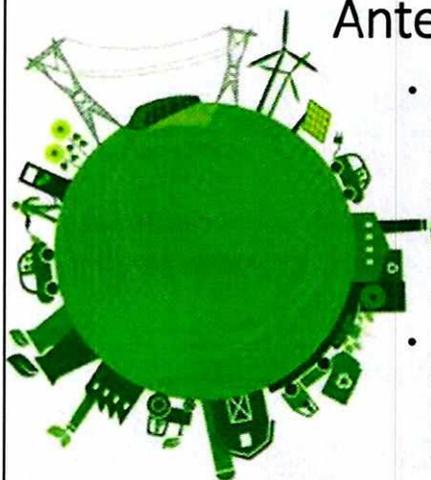


2015 Base Year Community Emissions by Sector

Note: Click on icons below for definitions of the emission sector or sub-sector.



Antecedentes Ambientales



- Las propuestas locales que se generen para la implementación de opciones de movilidad eléctrica en el Distrito Metropolitano de Quito, permitirán el cumplimiento de metas climáticas locales establecidas en el PMDOT y Plan Ambiental Distrital, así como de los compromisos internacionales firmados por el DMQ en grupos tales como el C40, Acuerdo de París y NAMA.
- La movilidad eléctrica tiene un impacto positivo en la calidad del aire disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero que afectan globalmente al cambio climático, a la salud de la ciudadanía.



Antecedentes de Movilidad

- Ordenanza Metropolitana No. 177, Disposición General Segunda: *“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.”*
- Ordenanza Metropolitana No. 201: *“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.”*



Proyecto de Ordenanza

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.

QUITO
ALCALDÍA

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;

QUITO
ALCALDÍA

Art. 7.- Incentivos para el uso de vehículos cero emisiones.-



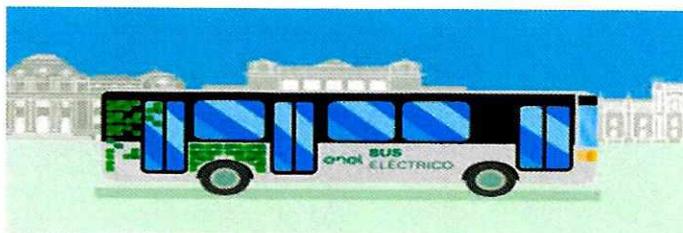
b) Facilidades y atención preferencial durante el proceso de matriculación vehicular por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces. Los propietarios de los vehículos cero emisiones y que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito, estarán exentos de acogerse a la calendarización 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.

QUITO
ALCALDÍA

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.



QUITO
ALCALDÍA

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.

QUITO
ALCALDÍA



Transporte y Cambio Climático

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 Reformatorias

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.”



Disposiciones Reformatorias

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



Disposiciones Transitorias

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.



Socialización del Proyecto de Ordenanza

El día martes 29 de mayo de 2018 la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Ambiente socializaron el Proyecto de Ordenanza para la Descarbonización Paulatina del Transporte. Para el evento se invitó a varias entidades incluyendo a instituciones municipales, asociaciones, gremios, universidades y sociedad civil. Asistieron cerca de 23 organizaciones (sin contar con las entidades municipales).



Entidades que Asistieron a la Socialización

1	Aekia (KIA)
2	Agencia de Regulación y Control de Electricidad (Arconel)
3	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)
4	Banco Interamericano de Desarrollo BID
5	Banco Procrédit
6	B4Future
7	BYD
8	Cámara de Transporte Urbano de Quito
9	Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE)
10	Trans-Alfa
11	Unión de Operadoras de Taxis de Pichincha – UPROTAPI
12	Unión de Operadoras de Transporte en Taxis de Pichincha - UCTTP
13	Universidad Politécnica Salesiana

14	CCICEV / EPN
15	Ciudadanistas
16	Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha
17	Conquito
18	Consejo Nacional de Competencias
19	E-Tran
20	EMIX Consulting
21	Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador – FENACOTIP
22	Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador (FEDOTAXIS)
23	Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional del Ecuador (FENATEI)
24	Universidad San Francisco de Quito



Formato de Hoja de Asistencia

Tema de la reunión SOCIALIZACIÓN PROYECTO CIENDEMS



Fecha 29 DE MAYO DEL 2018

NOMBRE	INSTITUCION	TELÉFONO	E MAIL	FIRMA
WILSON CHAMORRO	SEC. ENV	098166517	wilson.chamorro@quito.gob.ec	<i>[Firma]</i>
Uribeo Guiza	SEC. MOV	09815211897	uribeo.guiza@quito.gob.ec	<i>[Firma]</i>
Reneo Benitez	EPH-TPR	09173626552	reneo.benitez@eph.gob.ec	<i>[Firma]</i>
Reneo Sánchez?	UPS	099985451	rsanchez@ups.edu.ec	<i>[Firma]</i>
JOSÉ PAEZ	CNJC	099809276	jose.paez@competencias.gob.ec	<i>[Firma]</i>
Juan José	BMT	091203435	jose@bmt.com.ec	<i>[Firma]</i>
Ulises Moreno	PMT	0935953607	ulises.moreno@bmt.com.ec	<i>[Firma]</i>
JUAN PICO	UPROTAPI	099712100	juan.pico@uprotapi.com	<i>[Firma]</i>
Luis Silva	INEM	091153366	luis.silva@inem.gob.ec	<i>[Firma]</i>
Daniela	FENACOTIP	098152113	daniela@fenacotip.com	<i>[Firma]</i>
PATRICIO GUANO H	FENATEI	0997630512	patricio.guano@fenatei.com	<i>[Firma]</i>
Diana Funes	FENATEI	0998025186	diana.funes@fenatei.com	<i>[Firma]</i>
FRANCISCO	UPROTAPI	0991541100	francisco@uprotapi.com	<i>[Firma]</i>



Formulación de Observaciones

- Las observaciones se formularon verbalmente durante el evento, así como de manera escrita. Estas fueron recogidas, sistematizadas y analizadas.
- Se determinó cuáles eran observaciones viables y se las incluyó en el texto de Proyecto de Ordenanza para la Descarbonización Paulatina del Transporte y Fomento del Transporte con Tecnología Limpia en el DMQ.
- A continuación presentamos de manera general el contenido del Proyecto de Ordenanza, una vez que se han incorporado dichas observaciones.

