

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
5 DE DICIEMBRE DE 2018**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los cinco días del mes de diciembre del año dos mil dieciocho, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h17 se instalan en sesión ordinaria, 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	3	2

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Alfredo León Banderas, Kalinka Aguirre y Hernán Paredes, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Sres. Julio Puga, Tatiana Sampredo, David Argüello, Paulina Carvajal y Pedro Abril, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Ing. Mauricio Peña, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte Público de Pasajeros; Sres. Verónica Arias, Mariela Perrone, Daniel Bonilla, Richard Baquezea, María José Molina y Sebastián Sandoval, funcionarios de la Secretaría de Ambiente.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día. El Concejel Sergio Garnica solicita que se incluya como segundo punto del orden del día el informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito respecto al proceso de regularización de taxis.

Por Secretaría se procede a tomar votación de la moción para incluir en el orden del día el tema propuesto por el Concejel Sergio Garnica.

Registro de votación				
Concejel	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

Con la modificación aprobada se procede al tratamiento del orden del día.

1. **Análisis, discusión y resolución del proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitan de Quito y que autoriza su delegación al sector privado; y, resolución al respecto.**

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta que la Secretaría de Movilidad ha preparado un nuevo texto acogiendo las observaciones formuladas por los señores Concejales en sesiones anteriores. Y, considerando que el proyecto cuenta con informes técnicos y legales de sustento, solicita que se emita dictamen favorable para conocimiento del Concejo Metropolitan, en primer debate.

El proyecto de ordenanza se adjunta al acta como anexo No. 1.

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 y los informes técnicos y legales, en sesión ordinaria realizada el 05 de diciembre 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, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitan conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza que regula la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitan de Quito y que autoriza su delegación al sector privado.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitan.

2. **Informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito respecto al proceso de regularización de taxis.**

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Realiza la presentación del informe relacionado con el proceso de regularización de taxis señalando como antecedentes la Ordenanza Metropolitana No. 0232 y la resolución del Concejo Metropolitano No C 314. Informa sobre la entrega y recepción de los documentos presentados por los aplicantes “no idóneos” para convalidación y/o subsanación. Señala además que se creó un manual para el usuario y un formulario de subsanación y/o convalidación; además, se implementó un espacio físico para la fase de subsanación. Informa además sobre el proceso para notificaciones a los postulantes y los oficios de comunicación a entidades para ser observadores del proceso, sobre las capacitaciones al personal y a los abogados contratados para el proceso, las acreditaciones otorgadas a los observadores y visitantes, sobre la visita de observadores al proceso de subsanación y/o convalidación; las medidas de seguridad, el control de bitácoras, el control de cámaras, el custodio de documentación recibida.

Respecto al desarrollo del proceso presenta el calendario de presentación de los postulantes, los turnos entregados a los postulantes, el número de expedientes entregados por los aplicantes, el proceso de evaluación de la calidad del servicio y sus resultados, la apertura pública de cajas.

Presenta los resultados del proceso de subsanación y/o convalidación e informe sobre las notificaciones a los postulantes, el número de aplicantes y la cantidad de idóneos y no idóneos.

Como conclusiones del proceso señala que mediante oficio No. AMT-2018-1148, de fecha 06 de noviembre de 2018; remitido al Secretario de General del Concejo Metropolitano de Quito y al Secretario de Movilidad de Distrito Metropolitano de Quito, se indica que no se puede seguir con el proceso de regularización de taxis hasta que no concluya el proceso de subsanación y/o convalidación. Y, mediante oficio No. AMT -2018-1276, de fecha 28 de noviembre de 2018; remitido al Secretario de General del Concejo Metropolitano de Quito, al Procurador Metropolitano, y al Secretario de Movilidad, a la Presidenta de la Comisión de Vigilancia de Proceso de Taxis y al Presidente de la Comisión de Movilidad, se indica que se requiere un plazo de 90 días para que los aplicantes del proceso de subsanación y/o convalidación tengan los mismos derechos que el resto de aplicantes.

Respecto a los requerimientos para continuar con el proceso de regularización de taxis 2017-2018, señala que a los ciudadanos que han obtenido informe favorable de idoneidad en el proceso de convalidación y/o subsanación, se les concederá el plazo de 30 días, para adherirse en calidad de incremento de cupo o como informe previo de constitución jurídica de una nueva compañía y/o cooperativa.

Además, señala que es necesario:

Reformar la Disposición Transitoria Sexta, numeral 5, acápite VII de la Ordenanza Metropolitana No. 177 de 11 de julio de 2017, en la que se concede el plazo de 90 días a

los aplicantes para presentar su solicitud de manera libre y voluntaria para pertenecer a una operadora legalmente autorizada o por constituirse.

Reformar el párrafo segundo del Art. 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 195 de fecha 14 de diciembre de 2017, en la que se concede el plazo de 90 días, a los aplicantes calificados como idóneos para presentar su solicitud libre y voluntaria.

Reformar el Anexo I de la Resolución No. SM-0012-2017 de 01 de agosto de 2017, acápite III, numeral 2, informes motivados de idoneidad, en el que se le concede al aplicante el plazo de 90 días, para presentar ante la AMT la petición correspondiente, plazo en el cual el Concejo Metropolitano deberá aprobar el mecanismo que deberá adoptar la AMT para la asignación de cupos en el proceso de regularización de taxis 2017-2018.

Luego de cumplidos los 30 días antes referidos, se concede a la Agencia Metropolitana de Transito el plazo de 60 días adicionales, para emitir las respectivas resoluciones de incrementos de cupos y de informes previos de constitución jurídica, previo el mecanismo que defina el Concejo Metropolitano para cubrir la demanda de 8693 cupos, en el proceso de regularización de taxis en mención.

Reformar la Ordenanza Metropolitana No. 232 de 31 de agosto de 2018, la cual establece en su "Artículo 1.- en el inciso cuarto del artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 195, sancionada el 22 de diciembre de 2017, suprimase la frase "31 de agosto de 2018" por la siguiente "90 días plazo para ejecutar y culminar la etapa de emisión de resolución de informe previo de constitución jurídica.", concediéndose a la AMT el plazo de 60 días para la emisión de resoluciones de informes previos de constitución jurídica e incrementos de cupos.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 2.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Solicita al Ing. Puga que indique ¿qué sucederá si el Concejo decidió que de conformidad con el producto de una empresa consultora se asignen 8.693 títulos habilitantes?, ¿cuál será la salida para esa expectativa que se ha generado?

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Indica que eso ya se había advertido. Manifiesta que para reformar los cupos se debería realizar una nueva consultoría porque la Ordenanza 177 se basó en una consultoría y un estudio técnico, la Secretaría de Movilidad tendría que hacerlo.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Indica que además de la preocupación de los plazos, hay que considerar qué se hará para entregar los cupos y qué va a pasar con la diferencia.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Si es que se sigue manteniendo lo que establece la Ordenanza, los que resten tendrán que quedarse para un nuevo proceso.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Indica que en la Comisión se estableció un orden de prelación.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Manifiesta que el orden de prelación fue para la entrega de idóneos, pero ese proceso no se efectivizó porque en el cambio de la ordenanza no se aceptó los 8693 idóneos, sino los 10.200. La prelación hablaba de los idóneos, no de la entrega de cupos.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Indica que el orden de prelación, como método de asignación de cupos está vigente.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Aclara que el orden de prelación fue para los idóneos.

Concejala Daniela Chacón Arias: Pide que se verifique la ordenanza porque el orden de prelación no se aplicaba para la asignación de cupos. Además solicita que se informe cuál es la propuesta de la Administración para la asignación de cupos, porque el Concejo Metropolitano puede tener un criterio para determinar la asignación, pero debe existir una propuesta de la Administración para este proceso.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Señala que falta coordinación entre la Agencia de Tránsito y la Secretaría de Movilidad, para establecer las propuestas respecto a este proceso. Indica que ya se presentó un informe con 3 propuestas y el Concejo deberá analizar. Indica además que de acuerdo a lo manifestado la semana anterior por el Procurador Metropolitano, la Comisión no necesariamente debía conocer. Y, el mecanismo, plazo y número es responsabilidad del Concejo en base al informe presentado por las instancias técnicas.

Solicita que se verifique si efectivamente el artículo respecto de la prelación fue derogado.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Manifiesta que en este momento es complicado dar de baja a los aplicantes con la prelación, a estas alturas es imposible. Señala que se debería hacer un nuevo estudio.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Propone que, en virtud de lo manifestado por el Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito, se defina un mecanismo para realizar una consultoría sin dejar de observar lo establecido la Ley Orgánica de Contratación Pública. Debería realizarse un nuevo estudio en un plazo de no menos de 6 meses para que se tome por parte del Concejo la mejor decisión, mientras tanto que

se suspenda el proceso y una vez recibido el producto que se generen nuevos instrumentos legales para el desenlace de este tema.

Dr. Pedro Abril, funcionario de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Indica que la Agencia Metropolitana de Tránsito desde el inicio ha sido un ente ejecutor, acogiéndose a todas las normas, disposiciones, ordenanzas, resoluciones y demás, que han sido puestas desde el inicio y sobre la marcha; se acogen a las disposiciones de la Secretaría de Movilidad o del Concejo Metropolitano de Tránsito, pero no se puede sugerir un mecanismo porque la Agencia no tenía esa competencia desde el inicio.

Abg. Kalinka Aguirre, funcionaria de la Secretaría de Movilidad: Indica que desde el análisis jurídico de la Secretaría de Movilidad, se ha evidenciado que la Secretaría tiene una inhabilidad legal en tanto las Ordenanzas 232 y la 195 establecen que concluido el proceso y de existir un remanente o de existir un excedente, se puede realizar una nueva consultoría para determinar si la demanda ha crecido o no ha crecido en el Distrito Metropolitano de Quito y que permita asumir ese número de cupos, de ser el caso, con la posibilidad de que esos cupos pueda incluso reducirse. Además señala que están en un proceso de observación por la Contraloría General y quizás ese puede ser también un tema de observación de esa entidad. Señala que el artículo 15 de la Ordenanza 177 establece una prohibición de 15 años para que el ente rector y el ente ejecutor realicen consultorías para determinar si se tiene que aumentar o no el parque automotor. Esas imposibilidades legales que tiene la Secretaría de Movilidad no pueden ser subsanadas, además la Agencia Metropolitana de Tránsito a pesar de ser un ente ejecutor, puede manifestar las políticas que debe satisfacer, entonces es necesario un tema de coordinación, antes que uno de disposición, entre las dos entidades.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Señala que al momento la única salida jurídica con la que se cuenta es el estudio de cupos, y habla de 8693 y el tema de prelación, entonces, se debe terminar el proceso con ese número. Después el Concejo puede decidir qué hacer con los remanentes.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Respecto a lo manifestado por el Secretario de Movilidad, indica que esa es una posición mucho más afinada que difiere de lo manifestado por la AMT que manifiesta que se debería suspender el proceso y definir qué hacer con todos los cupos. El propósito de la Comisión es que las instancias técnicas propongan herramientas para abonar al Concejo a fin de que tome una decisión sobre este tema.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Indica que la Agencia no pide que se postergue el proceso, lo que piden es una ampliación de plazo y que se defina el mecanismo para que esa entidad pueda ejecutarlo, además señala que no procede la prelación.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que son dos recomendaciones que debe realizar la Secretaría de Movilidad con la AMT para la resolución, la una es el mecanismo de asignación para los 8693; manifiesta que no se debería realizar una nueva consultoría porque ya se aprobó un informe técnico y es en función de ese informe que se debe determinar un mecanismo transparente, justo, imparcial, objetivo, abierto, para la asignación de esos cupos; y, la otra, una propuesta para el tema del remanente.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Indica que el Concejo tuvo la oportunidad de establecer el orden de prelación para dejar fuera los no idóneos antes de ser calificados como idóneos. En ese momento se calificaron a 12.000 como idóneos y ahora no hay un mecanismo para entregar los cupos.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que los más de 2000 que entraron en el proceso de subsanación debían entrar en la primera fase y ahí había que hacer el mecanismo de prelación.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Señala que la consultoría ya manifestó que había 13.000 taxis históricos, pero la demanda de taxis en Quito es solamente de 8.000, entonces será necesario un instructivo para dejar fuera a 5.000 taxis.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta que es imposible que los Concejales y el equipo de sus despachos puedan generar criterios técnicos, eso debe realizarlo las instancias técnicas.

Señala que ya se ha enviado una comunicación al Alcalde solicitándole que convoque una sesión para tratar este tema. Solicita que cuando sea necesario, la Secretaría de Movilidad exponga ante el Cuerpo Edificio este tema en armonía y con coordinación total de los temas, para eso, pide que se generen alternativas de solución.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Pide que se dé fin a este proceso, indicando que no se debería dejar este tema pendiente para la siguiente administración municipal.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Señala que su posición es que los 8693 son los que se deben aplicar; y, una de las alternativas o mecanismos de cómo se va a hacer, es que se replique el orden de prelación.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Indica que el remanente debería entrar a otro estudio.

Ing. Julio Puga, Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito: Señala que se han vencido los plazos del proceso y lo que se está solicitando es la ampliación del mismo,

independientemente de que se apruebe el mecanismo, son necesarios 30 días para que puedan continuar con el proceso los que tienen el informe de idóneo.

Concejala Daniela Chacón Arias: Señala que la decisión debe ser conjunta, no solamente reformar el plazo.

Abg. Jofre Cadena, funcionario de la Procuraduría Metropolitana: Señala que en estos temas no cabe el silencio administrativo porque se está desarrollando un proceso reglado por la Administración. Los plazos no se cumplieron pero eso es otro tema.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta que la preocupación de la Comisión es que las soluciones parciales no son viables.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Indica que presentará al Concejo las propuestas para que sea el Cuerpo Edificio quien sugiera recomendaciones.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Señala que otra propuesta sería recibir el proyecto para que la Comisión emita dictamen para conocimiento del Concejo Metropolitano.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Pide que se presenten todas las alternativas con el texto de reforma, para plantear alternativas al Concejo Metropolitano.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que en el caso de ampliación de plazo es necesario que la difusión y la comunicación a los aspirantes sea extremadamente clara, señalando que los 30 días que se están dando para que los taxis que fueron subsanados y convalidados se integren, pero eso no quiere decir que van a obtener finalmente el cupo. Es muy importante informar bien porque lo contrario genera falsas expectativas.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Solicita a la Comisión que se emita un comunicado al Alcalde manifestando que se ha receptado el informe por pedido de la AMT y que estamos a la espera de que se convoque, en el menor tiempo posible a sesión del Concejo para resolver lo pertinente.

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, en sesión ordinaria realizada el miércoles 5 de diciembre de 2018, una vez receptado el informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito, incluido en el orden del día de la Comisión por pedido del Director Agencia, Ing. Julio Puga, en relación al proceso de regularización de taxis, resolvió insistir al señor Alcalde, Dr. Mauricio Rodas Espinel, en el pedido formulado mediante oficio No. SGC-3843 de 28 de noviembre de 2018, y en la necesidad de que se convoque una sesión del Concejo Metropolitano de Quito en el menor tiempo posible, a efectos de resolver la problemática en relación al proceso de regularización de taxis.

3. Análisis, discusión y resolución del proyecto de Ordenanza Metropolitana para la descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Manifiesta que la Secretaría de Ambiente ha elaborado un texto acogiendo las observaciones formuladas por los señores Concejales en sesiones anteriores. Señala además que se ha incluido en el expediente el informe tributario enviado por la Administración General. Y, considerando que el proyecto cuenta con informes técnicos y legales de sustento, solicita que se emita dictamen favorable para conocimiento del Concejo Metropolitano, en primer debate.

El proyecto de ordenanza se adjunta al acta como anexo No. 3.

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 y los informes técnicos y legales, en sesión ordinaria realizada el 05 de diciembre 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, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza para la

descarbonización paulatina del transporte y fomento del transporte con tecnología limpia en el Distrito Metropolitano de Quito.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Siendo las 11h15, se suspende 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	3	2

Elaboración:	M.Caleño	GC	2018.12.07	
Revisión:	RDelgado	GC	2018.12.07	

ANEXO 1

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el marco legal nacional vigente, las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que incluyen la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular, se encuentran a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

En el Distrito Metropolitano de Quito, actualmente, la prestación del mencionado servicio se realiza a través del modelo de delegación; sin embargo, el plazo del contrato de concesión con el actual operador está próximo a cumplirse; razón por la cual, se hace necesaria la expedición de una Ordenanza que permita la armonización de la normativa seccional con las disposiciones legales nacionales vigentes; y, que a su vez, regule el procedimiento a través del cual el Municipio realizará, en adelante, la prestación de este servicio público. Para lo cual es necesario considerar lo dispuesto en los informes técnicos, económicos y jurídicos referentes a este tema.

Para cumplir con las potestades establecidas, la Agencia Metropolitana de Tránsito en el 2017 contrató al Ing. Roberto Custode Pasquel para que realice la consultoría "Estudios para la Armonización del Sistema de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria del Distrito Metropolitano de Quito a la nueva Legislación Nacional y a los Requerimientos Técnicos Actuales", para que sirva de base técnica para la futura contratación.

El informe de consultoría determina que:

"El volumen de inversión requerido para la implementación por cuenta propia de los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, es de alrededor de US\$ 10'000.000. Las tarifas de RTV que actualmente se encuentran vigentes en el Ecuador, consideran una recuperación paulatina de los valores de inversión, bajo un esquema de amortización a 10 años. En este caso, se debería considerar que, si el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito realiza esta inversión, contablemente al final de la actual gestión el mismo se consideraría un déficit, pues no habría transcurrido aún el tiempo necesario para su amortización. (...)

La operación de una planta de RTV es un proceso complejo y costoso, por lo que, al valor de inversión, la autoridad debería sumarle un rubro para la contratación de un operador especializado que acompañe y capacite al personal operativo de planta durante un período de tiempo determinado. Esta inversión volvería aún más costosa la implementación y operación del sistema.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Los costos variables de una planta de RTV a menudo son altos y no pueden ser previstos presupuestariamente. Esta característica hace que la operación de la planta desde la esfera tradicional del sector público sea en la práctica inviable, pues el riesgo de paralización frecuente de las plantas sería muy elevado. Una alternativa podría ser la de conformar una empresa pública que desarrolle este trabajo, pero dadas las características de sus procesos de contratación (que deben cumplir con las disposiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), vuelven igualmente compleja su actuación y generarían un riesgo significativamente alto de detención del servicio, por falta de repuestos e insumos para las líneas de RTV.(...)"

Actualmente, los Centros de Revisión Técnica Vehicular funcionan con al menos 168 empleados, distribuidos en seis centros, conforme se detalla a continuación:

Cargo o Función	Formación Profesional	Cantidad de funcionarios
Jefe de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Supervisor de Centro	Ingeniero mecánico o afín	6
Inspector de línea	Ingeniero o tecnólogo en mecánica automotriz	60
Conductores	Chofer profesional	48
Guardias de seguridad	Bachiller capacitado	18
Personal de limpieza	Bachiller capacitado	12
Digitadores	Bachiller capacitado	18
TOTAL		168

Sin embargo, este número de funcionarios puede variar conforme a las necesidades del servicio, en el caso que incrementa la demanda y por consiguiente las líneas a implementarse.

La corrida económica de la Consultoría referente a la Revisión Técnica Vehicular ha establecido como puntos fundamentales para considerar la delegación del servicio de Revisión Técnica Vehicular a un privado las siguientes:

1. Inversión inicial de al menos catorce millones seiscientos dos mil setecientos veinte dólares de los Estados Unidos de América (USD. 14'602,720.00), valor que contempla actualización de los equipos y actualización de la plataforma informática, maquinaria, sin considerar la reinversión que se desea implementar para mejorar el servicio al usuario en los Centros de Revisión Técnica Vehicular.
2. Esta delegación de este servicio generará un beneficio al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de 31%, esto es, el valor que el porcentaje que recibirá el

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Municipio por cada tasa generada por concepto de Revisión Técnica Vehicular. Es así como se percibirá el 50,32% correspondiente a la tarifa neta sobre este canon, debido que al 31% inicial que percibirá se incrementará el valor correspondiente al impuesto al valor agregado (IVA), percibiendo en el primer año tres millones setecientos sesenta y dos mil ciento ocho dólares de los Estado Unidos de América (USD. 3'762,108.00).

3. El canon del 31% le genera al operador una tasa interna de retorno (TIR) del 15,28%, evitando así el riesgo que esto puede implicar al prestador del servicio de Revisión Técnica Vehicular.
4. Adicional a esto, el delegatario de este servicio deberá cumplir con reinversiones a lo largo del contrato, que deberá ser establecidas contractualmente y cumplimiento obligatorio.

La inversión inicial será recuperada a partir del décimo año de operaciones, contemplando las tasas del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, (dispuestas por la Ordenanza Metropolitana 0336). A esta inversión se deberá incluir los gastos de operación como son pago de servicios básicos, mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento/calibración de los equipos, entre otros. Considerando que para el mantenimiento preventivo/ correctivos de los equipos de las líneas de inspección, se necesita de una variedad amplia de repuestos e insumos, los mismos que deberán ser adquiridos mediante procesos de contratación pública determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Este tipo de procesos de contratación pueden convertirse en perjudiciales para la operación de los centros, debido que el retraso de la compra de los suministros podría implicar una paralización o retraso en la prestación del servicio al usuario.

Considerando esto, se determina que al concluir los 10 años del contrato de delegación el Municipio habrá percibido cincuenta y siete millones novecientos cuarenta y siete mil seiscientos sesenta y seis dólares de los Estados Unidos de América (USD. 57'947,666.00) líquidos, excluyendo las reinversiones propuestas contractualmente.

Conforme a lo antes expuesto, el Municipio del Distrito metropolitano de Quito, no tiene la capacidad técnica ni económica para brindar el servicio de Revisión Técnica Vehicular en el DMQ, siendo pertinente ampararse en lo dispuesto en el artículo 74 y subsiguientes del Código Orgánico Administrativo.

Por último, el informe jurídico elaborado por la Procuraduría Metropolitana de Quito, establece que *"emite criterio favorable para que el Concejo Metropolitano en ejercicio de sus competencias, (...)"*

EL CONCEJO METROPOLITANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que, el artículo 226 de la Constitución de la República, determina que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución;
- Que, el artículo 227 de la Constitución de la República, establece 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, los artículos 238 y 240 de la Constitución de la República, reconocen a los gobiernos autónomos descentralizados, la autonomía política, administrativa y financiera, y que ejercen facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;
- Que, el numeral 5 del artículo 264 de la Constitución de la República en concordancia con artículos 55 letra e) y 186 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, determina que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen competencia para crear, modificar, exonerar o suprimir tasas y tarifas por el establecimiento o ampliación de los servicios públicos de su responsabilidad;
- Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República y el artículo 55 letra f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, asignan competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados municipales para planificar regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;
- Que, el artículo 394 de la Constitución de la República determina que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;
- Que, el artículo 283, inciso segundo del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, faculta a los gobiernos autónomos descentralizados de manera excepcional, a delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada, mediante acto normativo del órgano competente, cuando el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respectivo no cuente con capacidad técnica y económica de gestionar

ORDENANZA METROPOLITANA No.

directamente un servicio público, y que dicha falta de capacidad deberá ser debidamente justificada por la autoridad ejecutiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ante el órgano legislativo correspondiente; además, determina que la selección deberá realizarse mediante concurso público;

Que, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio de Inversiones dispone que la modalidad de delegación procesos podrá ser la concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la Ley, observando para la selección del delegatario, determina que los procesos de desmonopolización, privatización y delegación se llevarán a cabo mediante varias modalidades, entre ellas, la de delegación de servicio público u obra pública;

Que, el Capítulo III, Sección III del Título V del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula el procedimiento de revisión técnica vehicular que se deben observar en los centros de revisión técnica vehicular que operen en el Distrito.

Que, el artículo 20, numeral 11 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que el Directorio de dicha Agencia, tiene la atribución de establecer y fijar las tasas para la prestación de servicios públicos en materia de transporte terrestre, según análisis técnicos de los costos reales de la operación.

Que, el artículo 29 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina las funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Que, la Sección # del Capítulo II del Título IV del Libro Cuarto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene las disposiciones relativas al servicio público de revisión técnica vehicular;

Que, el artículo 30.5 letra j) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, la de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

Que, el artículo 74 del Código Orgánico Administrativo, Delegación de gestión excepcional a sujetos de derecho privado, determina que cuando se deba satisfacer el interés público, colectivo o general y el Estado no pueda cubrir esta

ORDENANZA METROPOLITANA No.

demanda, este podrá delegar a un sujeto privado para que gestione la provisión de estos servicios públicos.

Que, el artículo 76 del Código Orgánico Administrativo, Gestión delegada mediante contrato, mismo que determina que esta delegación se deberá realizar a través de concurso público.

Que, el Título IV del Libro IV del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece las disposiciones aplicables al proceso de revisión técnica vehicular, de carácter general que deben ser observadas por los GADs en el ejercicio de su competencia en esta materia.

Que el artículo 307 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que la revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados, según el ámbito de sus competencias, verifica las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto.

Que el artículo 309 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, prescribe que el certificado de revisión técnica vehicular es uno de los requisitos determinados para el otorgamiento de la matrícula respectiva, y para operar dentro del servicio de transporte público y comercial.

Que el artículo 315 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al establecer que los Centros de Revisión Técnica Vehicular deben disponer de las características técnicas y administrativas establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito, determina que éste es un servicio público, sobre el cual se debe mantener el respectivo nivel de calidad.

Que, mediante Decreto Ejecutivo N° 810, publicado en el Registro Oficial N° 494 de 19 de julio de 2011 se emitió el Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, el cual en su artículo 1 establece que el Estado, dentro del ámbito de sus competencias y con arreglo a las normas determinadas en el mismo, podrá delegar a empresas privadas o de la economía popular y solidaria la facultad de proveer y gestionar de manera integral, servicios públicos del sector transporte; y, en su artículo 4 determina que las modalidades de delegación podrán ser las de concesión o autorización.

Que, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los

ORDENANZA METROPOLITANA No.

gobiernos autónomos descentralizados municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución; y de acuerdo al artículo 4 de este cuerpo normativo se estableció que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito pertenece al modelo de Gestión A;

Que, de acuerdo al artículo 14 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones comunes a todos los modelos de gestión las de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y de gestión para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales;

Que, mediante Resolución N° 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias resolvió ratificar la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que fue transferida de manera obligatoria y definitiva mediante la Resolución N° 006-CNC-2012;

Que, de acuerdo al artículo 20 numerales 2 y 3 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones específicas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que se encuentran comprendidos dentro del modelo de Gestión A, las de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre; así como la de controlar el funcionamiento de estos centros;

Que, el artículo 8 inciso tercero de la Resolución No. 70-DIR-2015-ANT de 11 de diciembre de 2015, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Transito determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que asumen las competencias otorgadas por el Consejo Nacional de Competencias en materia de tránsito, podrán autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular; y, en su artículo 9 determina que los centros de revisión técnica vehicular podrán ser delegados, concesionados, contratados o autorizados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales con base a la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Código Orgánico Administrativo y demás leyes que sean pertinentes;

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es un ente público municipal, creado mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, la Agencia Nacional de Tránsito emitió las Certificaciones de Ejecución de Competencias a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial mediante Resolución N° 001-DE-ANT-2013 de fecha 7 de enero de 2013, para matriculación de vehículos a partir de enero de 2013; Resolución N° 040-DE-ANT-2013 de 22 de julio de 2013 para el Control Operativo a partir del 2 de agosto de 2013; y, Resolución N° 051-DE-ANT-2012 de 27 de septiembre de 2012 para Títulos Habilitantes;

Que, mediante Resolución 0006-2013 de 22 de abril de 2013, expedida por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, se creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre comercial, cuenta propia y particular, así como, el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución;

Que, la Resolución N° 095-DIR-2016-ANT emitida el 27 de octubre de 2016, establece el plazo de doce meses a partir de la fecha de su expedición, para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Mancomunidades competentes para efectuar el Proceso de Revisión Técnica Vehicular implementen y pongan en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular;

Que, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con el servicio de revisión técnica vehicular contratado con el sector privado desde el año 2002 y que el resultado de dicha relación contractual ha sido conveniente para los intereses de la ciudad, la seguridad vial y la protección de la salud de sus habitantes, habiendo sido la primera ciudad en el país que implantó el sistema obligatorio de revisión técnica vehicular;

Que, la Resolución No. 073 de noviembre de 2017 de la ANT amplió el plazo en 18 meses para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados cuenten con la revisión técnica vehicular, plazo que se cumplirá en el mes de mayo de 2019;

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 87 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE:

**LA ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO
DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE
QUITO Y QUE AUTORIZA SU DELEGACIÓN AL SECTOR PRIVADO**

TÍTULO PRIMERO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

PRINCIPIOS GENERALES

Art. 1.- Objeto.- La presente Ordenanza tiene por objeto regular la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y establecer las disposiciones para la ejecución de este procedimiento en el Distrito Metropolitano de Quito, a través del cual, la autoridad metropolitana competente, verifica las condiciones técnico mecánicas de seguridad, ambiental y confort de los vehículos a motor, a través de los centros de revisión técnica vehicular autorizados.

La presente Ordenanza tiene también por objeto autorizar y establecer las condiciones para la prestación del servicio público a través de la modalidad de delegación al sector privado, en cualquiera de las modalidades previstas en el ordenamiento legal vigente.

El servicio regulado por esta Ordenanza, goza de las presunciones de constitucionalidad, legitimidad y ejecutoriedad.

Art. 2.- Ámbito de aplicación.- El ámbito de aplicación de la presente Ordenanza es la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano Quito, por tanto, están sujetas todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de unidades de transporte terrestre, públicas o privadas, que circulen habitualmente en esta jurisdicción, independientemente de su lugar de matriculación.

Art. 3.- Conceptos básicos.- Para efectos de la presente Ordenanza, se establecen los siguientes conceptos:

- a) Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito: Es la unidad de gestión estratégica desconcentrada, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional adscrita a la Secretaría de Movilidad, que ejerce las potestades y competencias de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial asignadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme a las disposiciones constitucionales, legales y administrativas; y, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad, aprobadas por la máxima autoridad del Municipio. La Agencia actúa a través de los órganos que la conforman y tiene las prerrogativas de las que goza el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Metropolitana de Tránsito o por sus siglas AMT.

- b) Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito

ORDENANZA METROPOLITANA No.

de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal, troncales nacionales, en coordinación con los GADS.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Nacional de Tránsito o por sus siglas ANT.

- c) **Autoridad delegataria:** Es la institución de la administración pública que ejerce la competencia en determinada materia y que delega a un prestador privado la prestación de los servicios públicos relacionados con aquella.
- d) **Autorización:** Es la modalidad de delegación a la iniciativa privada o de la economía popular y solidaria, otorgada, bajo modalidad concursable, por el Estado o en su caso, por el delegatario/concesionario privado con la finalidad de prestar servicios con un operador de servicios del transporte y actividades afines, previamente registrado y habilitado como tal por el organismo competente, a quien se le otorga el derecho a ocupar y explotar, en forma privativa, temporal y bajo ciertas condiciones, zona, bienes o facilidades afectas a la prestación del servicio público del transporte.
- e) **Centros de Revisión Técnica Vehicular:** Son unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar el proceso de revisión técnica vehicular obligatoria y emitir los documentos correspondientes en la materia; los cuales operan en el Distrito Metropolitano de Quito, con base a la autorización concedida por la Agencia Metropolitana de Tránsito y demás Organismos competentes, previo concurso público.

Para efectos de la presente Ordenanza, se los denominará por las siglas CRTV.

- f) **Defecto Vehicular:** Es un desperfecto, daño, inoperatividad, o ausencia de piezas o funcionalidades del vehículo, que constituye incumplimiento de las normas técnicas de revisión técnica vehicular y que se sanciona de conformidad con la presente Ordenanza y con las normas aplicables expedidas por las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- g) **Delegatario:** Es la persona natural o jurídica del sector privado a quien la Administración Pública delega la prestación de un servicio público, bajo las condiciones estipuladas en los instrumentos legales correspondientes. El delegatario podrá ser una persona jurídica cuyos socios o accionistas cumplan los requisitos exigidos en los pliegos, una asociación en cuentas de participación, una sociedad de hecho, un compromiso de asociación o un consorcio.
- h) **Normas Técnicas de Revisión Técnica Vehicular:** Son las normas que emite la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Seguridad Vial; el Servicio Ecuatoriano de Normalización; y normas de gestión de calidad ISO pertinentes sobre aspectos técnicos en materia de revisión técnica vehicular. La norma ISO será exigible siempre que la Ordenanza y los Pliegos de Licitación así lo establezcan.

- i) Pliego Tarifario de Tasas: Es el listado de las tasas que, por la prestación de los servicios públicos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, recauda la autoridad metropolitana competente, teniendo como referencia al pliego tarifario emitido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y actualizado anualmente por la autoridad metropolitana competente.
- j) Revisión Técnica Vehicular: Mecanismo de verificación mediante un conjunto de procedimientos técnicos normalizados, con la finalidad de determinar que los vehículos motorizados terrestres que transitan dentro del Distrito Metropolitano de Quito, cumplan las normativas técnicas y mecánicas, así como las condiciones mínimas de seguridad, calidad y protección ambiental. Comprende los procedimientos de revisión mecánica y de seguridad; control de emisión de gases contaminantes y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y, revisión de especificaciones requeridas para el servicio público de transporte comercial, por cuenta propia y particular.

Para efectos de la presente Ordenanza, se denominará a este proceso por las siglas RTV.

- k) Secretaría de Movilidad: Es la entidad rectora del ámbito de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito; tiene a su cargo, la generación de políticas que contribuyan al desarrollo de la ciudad en materia de infraestructura vial, transporte público, tránsito y seguridad vial.

Art. 4.- Organismo de Control: La Secretaría de Movilidad será el ente encargado de controlar el cumplimiento de las obligaciones dispuestas en el contrato de delegación del servicio de Revisión Técnica Vehicular al sector privado. Para esto, el delegatario deberá presentar anualmente un informe económico, técnico y administrativo que justifique la gestión realizada, mismo que deberá ser aprobado por la Secretaría de Movilidad o caso contrario se podrá considerar como una causal de terminación anticipada del contrato.

Art. 5.- Organismo Responsable.- La planificación, regulación, gestión y control del servicio público que determina esta Ordenanza, estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, conforme lo determina la Resolución A 0006, de 22 de abril de 2013, o la autoridad metropolitana que cumpla sus funciones, la cual será responsable de cumplir y hacer cumplir las normas previstas en esta Ordenanza y de

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ejecutar todas las atribuciones que le competen, directamente o por intermedio de un delegatario contratado por los mecanismos que establece la Ley.

TÍTULO SEGUNDO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y MATRICULACIÓN

Capítulo I Conceptos básicos

Art. 6.- Carácter Obligatorio de la RTV.- La revisión técnica vehicular en un Centro de Revisión Técnica Vehicular autorizado, será de cumplimiento obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de vehículos automotores, públicos o privados que circulen de forma habitual dentro del Distrito Metropolitano de Quito, independientemente de su lugar de matriculación.

En el Distrito Metropolitano de Quito, no podrán circular vehículos a motor que no hubieren cumplido con el procedimiento de revisión técnica vehicular en el año correspondiente, sea en un CRTV de esta jurisdicción o de cualquiera a nivel nacional.

Art. 7.- Sistema integrado de revisión técnica vehicular y matriculación.- El delegatario deberá adquirir para el Municipio un sistema que unifique la revisión técnica vehicular con matriculación, de manera segura, optima y ágil para el usuario.

Art. 8.- Normas Técnicas Aplicables al proceso de Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular se efectuará sujetándose a las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de Aplicación; las normas técnicas que expida la Agencia Nacional de Tránsito; las Ordenanzas Municipales del Distrito Metropolitano de Quito sobre la materia; los reglamentos e instructivos técnicos que expida la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Tránsito u otra autoridad administrativa competente; y, las normas que sobre la materia expida el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN y que la Agencia Metropolitana de Tránsito, considere de aplicación necesaria, cumpliendo con los índices de calidad que establezca la legislación vigente.

Capítulo II Elementos de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 9.- Elementos de la Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular comprenderá:

- a) Verificación de la documentación que identifique al vehículo y la legalidad de su propiedad o tenencia;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- b) Inspección visual
- c) Inspección mecánica y de seguridad;
- d) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles;
- e) Revisión de idoneidad, en los casos específicos que se determinen; y,
- f) Otros que se determinen por Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad metropolitana competente.

Art. 10.- Legalidad, propiedad o tenencia del vehículo.- Todo proceso de revisión técnica vehicular iniciará con la verificación de la documentación del vehículo que avale su legalidad, propiedad o tenencia. En caso de comprobarse que el vehículo reporta alguna irregularidad, como problemas aduaneros o judiciales que afecten el derecho a la revisión, o que se encuentra reportado como robado, hurtado o extraviado, el mismo será retenido y puesto a órdenes de las autoridades competentes.

Art 11.- Inspección Visual.- A través de la inspección visual se examina los elementos de carrocería, ruidos o vibraciones anormales, holguras o puntos de corrosión, soldaduras mal realizadas en determinados componentes, fisuras, roturas o adaptaciones anti técnicas, entre otros, y se verifica su conformidad.

Art. 12.- Revisión Mecánica y de Seguridad.- La revisión mecánica y de seguridad se realiza a través de aparatos e instrumentos mecánicos, electromecánicos y electrónicos, para verificar el correcto funcionamiento de los mecanismos y sistemas de los vehículos, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica se realiza sobre el motor, sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de transmisión, sistema eléctrico, hidráulico, carrocería, neumáticos, chasis, sistema de escape, velocímetro, taxímetro, elementos de seguridad y de emergencia.

Art. 13.- Control de contaminación.- El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido de los vehículos tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles establecidos dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 14.- Normas aplicables al control de la contaminación.- El control de la contaminación se realizará en consideración a las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- a. El Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en específico las disposiciones contenidas en el Libro III, Título VI, Capítulo I "De la contaminación acústica", Capítulo II, "De la contaminación por emisión de gases de combustión";
- b. Las normas sobre la materia que constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria;
- c. Las normas sobre la materia expedidas por la autoridad legislativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- d. Las normas sobre la materia expedidas el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN);
- e. Los reglamentos e instructivos técnicos expedidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente.

Art. 15.- Control de emisión de gases o de opacidad- El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad se realizará considerando las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

- a. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:99 "Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diésel Mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;
- b. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:99 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o "Ralentí", Prueba Estática", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;
- c. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 349:2003 "Revisión Técnica Vehicular. Procedimientos.", publicada en el Registro Oficial No. 745 del 15 de enero del 2003 y sus correspondientes actualizaciones.

Art. 16.- Medición de la calidad del aire.- La Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la autoridad metropolitana competente en materia ambiental, establecerá la coordinación necesaria para desarrollar políticas conjuntas para la gestión de fuentes móviles, en base a los resultados de medición de la Red Metropolitana de Monitoreo Atmosférico de Quito que permita determinar los niveles

ORDENANZA METROPOLITANA No.

de sustancias tóxicas en el aire, directamente vinculadas a las emisiones de los vehículos automotores.

Art. 17.- Control del ruido.- El control del ruido se realizará considerando las normas que sobre la materia constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria, así como las contenidas en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza.

Art. 18.- Control de material particulado.- Conforme a lo dispuesto en la disposición tercera de la Ordenanza Metropolitana 0189 sancionada el 16 de noviembre de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito previo a un análisis de factibilidad, implementación y de medidas alternas a la medición del parámetro de material particulado con diámetro aerodinámico menor a 2,5 micras, implementará la medición semestral de los vehículos de transporte público y comercial bajo estos parámetros.

Art. 19.- Idoneidad de los vehículos que prestan servicio público o comercial.- Para efectos de esta Ordenanza, se entenderá por idoneidad, el cumplimiento de requisitos mínimos con los que deben contar los vehículos que prestan servicio público o comercial dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de identificar y clasificar los vehículos de transporte público o comercial, según el ámbito de servicio; y, prevenir fallas técnicas o mecánicas en resguardo de la seguridad de los usuarios, la población en general y el medio ambiente.

La revisión de idoneidad se circunscribirá al examen de una serie de elementos y características propias del servicio o la actividad que desempeñen.

Serán aplicables en este aspecto, las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; los reglamentos e instructivos dictados por la Agencia Nacional de Tránsito, la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Tránsito; y, a lo determinado en las normas técnicas INEN referentes a la materia.

Capítulo III

Resultados de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 20.- Resultados.- Una vez concluido el proceso de revisión técnica vehicular, se obtienen los datos de información de identificación del vehículo, línea de inspección, código del defecto, valor medida, calificación y posición del defecto encontrado, los cuáles son registrados en una aplicación informática que califica los datos y los compara con una tabla de umbrales para defectos no visuales y con un sistema de valoración de defectos visuales. Una vez calificados y generados los defectos, se procederá a discriminar el estado de la revisión e imprimir los documentos pertinentes.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

El resultado de una revisión puede ser:

- a) Aprobada: Sin defectos o con un conjunto de defectos con calificación menor al límite de no aprobado.
- b) Condicional: Con un conjunto de defectos con calificación mayor al límite de no aprobado. El vehículo debe regresar a cualquiera de los Centros de Revisión y Control Vehicular, dentro de un tiempo perentorio de treinta días habiendo reparado aquellos defectos que lo hicieron reprobado.
- c) Rechazada: Cuando un vehículo ha obtenido la calificación de condicional en las cuatro oportunidades de revisión permitidas, deduciendo que el o los defectos no pueden ser reparados; por lo que su circulación, presenta un gran riesgo para la seguridad pública y debe ser retirado.

Estos criterios también se aplican al conjunto de valores y defectos pertenecientes a la categoría que regula los aspectos normados para vehículos de transporte público, tales como colores, tipografías, identificaciones, tacógrafos, carteleras, entre otros. Si la constatación física es superada se le extenderán los documentos habilitantes al vehículo, de otra forma el vehículo debe ser reparado o subsanado y regresar para ser objeto de una nueva constatación.

La tabla de límites de aprobación y no aprobación; así como la calificación de los defectos, se encuentra detallada en el Instructivo Técnico de Revisión Técnica Vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 21.- Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.- Al momento en el que el vehículo apruebe la revisión técnica vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito entregará el adhesivo de aprobado, el mismo que contará con todas las seguridades para su destrucción en caso de que se intente retirarlo y con dispositivos de identificación del vehículo. El vehículo deberá salir del CRTV con el adhesivo colocado en el parabrisas o en un lugar visible en caso de motocicletas o similares, no pudiendo el propietario del vehículo exigir que el adhesivo no le sea colocado.

El adhesivo contará con un número secuencial único y podrá incluir tecnología que permita reconocer la identidad del vehículo.

Art. 22.- Resultado Condicional de Revisión Técnica Vehicular.- En caso de que un vehículo obtuviere calificación condicional por no haber aprobado alguno de los elementos de la revisión, el CRTV emitirá un documento con la determinación específica del o los defectos detectados en el vehículo, los cuáles deben ser reparados y sometidos a una nueva revisión para su aprobación, dentro de los plazos estipulados en esta Ordenanza.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Art. 23.- Tipos de Revisión Técnica Vehicular.- Las revisiones serán ordinariamente totales y excepcionalmente parciales.

En la revisión total se verifican todos los elementos detallados en el artículo 7 de esta Ordenanza, mientras que en la revisión parcial se verifican solamente los elementos que no fueron aprobados en la revisión anterior. También son susceptibles de revisión, los elementos que, a pesar de haber sido aprobados en la revisión anterior, presenten defectos e deficiencias evidentes.

Todas las revisiones sean estas totales o parciales, contarán a efecto de establecer el cumplimiento máximo de cuatro oportunidades dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular.

En casos específicos definidos por la Secretaría de Movilidad, el sistema de revisión técnica vehicular podrá contemplar procesos abreviados para vehículos que necesiten varias revisiones técnicas vehiculares al año.

Art. 24.- Segunda Revisión.- La segunda revisión será parcial y versará sobre los defectos detectados en la primera revisión, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará una inspección que genera resultados y puede ocasionar que el vehículo obtenga aprobación condicional nuevamente.

La segunda revisión se debe realizar dentro del plazo de treinta días posteriores a la primera revisión y no tendrá costo alguno; sin embargo, si se realiza después de vencido el plazo, el valor de la tasa será del cien por ciento y la revisión técnica vehicular será total; además, se aplicará una multa de diez dólares de los Estados Unidos de América por cada mes de retraso, que tiene por objeto coaccionar al propietario del vehículo para que someta a revisión el mismo, toda vez que su circulación constituye un riesgo para la seguridad pública. Ésta es una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por concepto de incumplimiento al calendario de matriculación de los vehículos de acuerdo al último número de placa.

La multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicará por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Art 25.- Tercera Revisión.- En caso de que un vehículo no aprobare la segunda revisión, podrá ser revisado por tercera vez, dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la segunda revisión, previo el pago del cincuenta por ciento de la tasa de revisión técnica vehicular. Solo serán revisados los defectos que no hubieren aprobado, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará la revisión.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Si la tercera revisión no se realizare dentro del plazo de treinta días subsiguientes al de la segunda revisión, el valor de la tasa será del ciento por ciento y la revisión será total; además se aplicará la multa mensual acumulativa conforme a los parámetros establecidos en el artículo anterior.

Art. 26.- Cuarta Revisión.- Si la tercera revisión no fuere aprobada, el vehículo podrá ser revisado por cuarta ocasión, la cual deberá realizarse dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la tercera revisión. En este caso, se realizará una revisión total y el valor de la tasa será del cien por ciento.

Si el vehículo no superare la cuarta revisión técnica, será rechazado definitivamente, y no podrá ser matriculado ni circular dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, debiendo la autoridad metropolitana correspondiente iniciar el proceso administrativo de conformidad a lo establecido en la normativa metropolitana vigente y el COA.

Art. 27.- Emisión de certificados.- Los certificados de revisión técnica vehicular aprobada, así como los documentos que contengan los resultados de condicional o rechazado, deberán ser proporcionados y firmados por la autoridad administrativa competente y el Jefe del CRTV quien será un Ingeniero automotriz, ingeniero mecánico o similar, debidamente autorizado y capacitado.

Art. 28.- Control en vía pública.- La Agencia Metropolitana de Tránsito está obligada a realizar inspecciones semanales de revisión técnica vehicular en la vía pública, para lo cual en primera instancia deberá verificar si el vehículo tiene el adhesivo de aprobación pegado en el parabrisas. Además, podrá realizar mediciones de gases de combustión y material particulado, con equipos adecuados para el efecto.

En caso de detectarse vehículos que, habiendo o no aprobado la revisión técnica vehicular en el período correspondiente, no cumplan con los parámetros de emisiones exigidos o que tengan algún defecto visual, serán citados para que, dentro de los siguientes cinco días hábiles a partir de la notificación, se presenten a una nueva revisión técnica vehicular en cualquiera de los Centros de Revisión Técnica Vehicular autorizados.

El incumplimiento de la citación ocasionará una multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD) por desacato a la orden de la autoridad, además de una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de América (10 USD) que tiene por objeto coaccionar al propietario del vehículo para que someta el mismo al proceso de revisión técnica vehicular, ya que su circulación constituye un riesgo para la seguridad pública. Ésta constituye una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por concepto de incumplimiento al calendario de matriculación de los vehículos de acuerdo al último número de placa.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Estas multas serán multiplicadas por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicarán por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Capítulo IV Defectos Vehiculares

Art. 29.- Defectos Vehiculares.- Los defectos que presentaren los vehículos automotores serán calificados según su nivel de peligrosidad:

- a) Defectos Tipo I.- Son aquellos que no involucran un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, pero que podrían, posteriormente, convertirse en defectos Tipo II o Tipo III, debido al deterioro natural o provocado. No son reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión.
- b) Defectos Tipo II.- Son aquellos que implican un riesgo potencial para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, si es que están sumados a otros defectos de la misma especie. Serán reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión pudiendo desaparecer o cambiar a Tipo I o III.
- c) Defectos Tipo III.- Son aquellos que representan un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, lo que a su vez genera la obligación de llevar nuevamente el vehículo a un CRTV para comprobar que el defecto haya sido corregido.

Art. 30.- Acumulación de defectos.- La concurrencia de varios defectos Tipo II en una categoría o en el conjunto total del vehículo puede aumentar el riesgo de falla mecánica en el mismo, por lo que se considera que la aparición de dos o más defectos calificados como Tipo II en una misma categoría equivale a un defecto Tipo III.

Capítulo V Periodicidad y Calendario

Art. 31.- Periodicidad de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular deberá ser realizada por los vehículos particulares una vez por año; y, al menos dos veces al año por los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público de transporte comercial y de pasajeros, conforme lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 0189 de 04 de diciembre d 2017, disposición general quinta, en concordancia con la Ordenanza Metropolitana 213, artículo 11.375.1, inciso segundo.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Los vehículos nuevos están obligados a someterse a la revisión técnica vehicular total a partir del segundo año de su fabricación; sin embargo, en aquellos dos años de exoneración, deberán obtener el certificado de revisión de la documentación de identificación del vehículo y de legalidad de su propiedad o tenencia, para lo cual pagarán la tasa correspondiente a este servicio.

Art. 32.- Calendario de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular se realizará de conformidad con el calendario de matriculación vehicular establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, de acuerdo al último dígito de la placa del vehículo.

Art. 33.- Multa por incumplimiento del calendario de revisión técnica vehicular.- En caso de retraso en la presentación del vehículo dentro del calendario establecido para la revisión técnica vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito cobrará una multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD), que será recaudada mediante los mismos mecanismos establecidos para el pago de la tasa del servicio.

Esta multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, multiplicada por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extrapesados.

El valor de esta multa será cobrada por la Agencia Metropolitana de Tránsito y constituye una multa diferente a la establecida por la Agencia Nacional de Tránsito por incumplimiento del calendario para realizar el proceso de matriculación del vehículo, la cual es recaudada por el Servicio de Rentas Internas y no pertenece a los ingresos de la Agencia Metropolitana de Tránsito, por cuanto, forma parte de los ingresos por la matriculación que se distribuyen de conformidad con la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias.

TITULO TERCERO DELEGACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO

Capítulo I

Atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Secretaría de Movilidad

Art. 34.- Autorización para delegar servicios públicos.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la entidad competente, al amparo de lo establecido en la normativa nacional vigente, está autorizada para delegar la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular a una persona natural o jurídica del sector privado. La delegación incluye el proceso de construcción, mantenimiento, operación y funcionamiento de los centros de revisión técnica vehicular, ejecución del procedimiento, emisión de certificados y registro de datos en el sistema informático determinado en el artículo 316 del Reglamento de Aplicación de la Ley de Transporte

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a cuenta del delegatario, quien en contraprestación recibe un porcentaje de la tasa que, por la prestación de este servicio público, cobra la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 35.- Atribuciones de la Secretaría de Movilidad.- La Secretaría de Movilidad será responsable de realizar el proceso de concurso público y selección del delegatario, así como de realizar el control y fiscalización de la delegación en todas sus fases; actuará como Ente Delegante o Entidad Contratante, con todos los derechos y obligaciones inherentes al titular de la competencia.

Art. 36.- Marco Legal.- El proceso para la delegación del servicio público de revisión técnica vehicular, se regirá por lo dispuesto en la Constitución de la República; Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, Código Orgánico Administrativo; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento; Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte; Resolución N° 006-CNC-2012, Resolución No. 70-DIR-2015-ANT, Resolución 095-DIR-2016-ANT, la presente Ordenanza y demás normas que fueren aplicables.

Art 37.- Delegación de gestión excepcional del servicio público de revisión técnica vehicular.- La delegación del servicio público de revisión técnica vehicular que la Secretaría de Movilidad, titular de la competencia, a través de concurso público que realizará a un operador privado, se efectuará de forma excepcional, en función de informes previos que determinan la incapacidad tanto técnica como económica para gestionar directamente la prestación del servicio público; además, de informes que sustentan la conveniencia del proceso de delegación por haber considerado: el costo del servicio público, diferenciación y valoración de la tasa y de la tarifa, beneficio social generado, reparto de costos, reparto de la inversión, fórmula de equilibrio económico financiero de la delegación y obligaciones sociales.

Art 38.- Formas de delegación.- La delegación de la prestación del servicio público se podrá realizar a través de las figuras de concesión o autorización previstas en el Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte, la cual será decidida por la autoridad metropolitana competente para dar inicio al concurso público.

Capítulo II

Concurso público para la delegación del servicio público de revisión técnica vehicular al sector privado

Art. 39.- Conformación de la Comisión Técnica.- Para llevar a cabo el concurso público de delegación del servicio público de revisión técnica vehicular se conformará una Comisión Técnica, con los siguientes miembros:

- a) Secretario de Movilidad, quien la presidirá, o su delegado;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

- b) Director General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, quien haga sus veces o su delegado;
- c) Administrador General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, o su delegado.

Los miembros de la Comisión Técnica tienen la obligación legal y moral de excusarse del ejercicio de la función de miembro de la Comisión, apenas conozcan de alguna situación o circunstancia que razonablemente pueda considerarse que afecta o pudiere afectar su independencia o imparcialidad.

Art. 40.- Atribuciones de la Comisión Técnica.- La Comisión Técnica será responsable de revisar y ejecutar el concurso público para la delegación al sector privado del servicio de revisión técnica vehicular en todas sus etapas.

Todas las resoluciones respecto del proceso serán tomadas por la Comisión Técnica, por mayoría de votos; salvo su inicio, cancelación, declaratoria de desierto, adjudicación e impugnaciones, decisiones que le corresponden a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad.

Art. 41.- Secretaría y Soporte Administrativo.- La Comisión Técnica contará con un Secretario/a que brindará todo el soporte necesario para ejecutar procedimientos administrativos en las fases del concurso público.

Art 42.- Etapas del Proceso.-El concurso público para la delegación del servicio público, tendrá las siguientes etapas:

1. Aprobación de pliegos
2. Convocatoria y publicación de los pliegos
3. Etapa de preguntas y aclaraciones
4. Presentación y apertura de ofertas
5. Etapa de verificación de requisitos mínimos
6. Etapa de convalidación de errores
7. Evaluación de la oferta técnica
8. Evaluación de oferta económica
9. Adjudicaciones
10. Impugnaciones
11. Suscripción del Contrato

Cumpliendo el siguiente cronograma:

Concepto	Días Término
Fecha de Publicación	1
Fecha Límite para formular preguntas y solicitar	15

ORDENANZA METROPOLITANA No.

aclaraciones	
Fecha Límite de Respuestas y Aclaraciones	8
Fecha Límite de Entrega de Oferta Técnica y Económica	20
Fecha de Apertura de Ofertas	1
Fecha límite para solicitar convalidaciones	7
Fecha límite para presentación de convalidaciones	10
Fecha estimada de calificación de oferentes	5
Fecha estimada de Adjudicación	6
Fecha estimada de firma de contrato	15
Total	88

Art. 43.- Aprobación de Pliegos.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, aprobará los pliegos del concurso público para la delegación del servicio, los mismos que deberán contemplar los aspectos requeridos para las distintas modalidades de delegación que constan en el Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte.

Art. 44.- Convocatoria y Publicación de Pliegos.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad realizará la convocatoria a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, asociaciones, consorcios o compromisos de asociación, que reúnan los requisitos exigidos en los pliegos, a participar en el proceso; para lo cual realizará publicaciones en los periódicos de mayor circulación en la ciudad y en la página web de la Secretaría de Movilidad. Se realizará la publicación de los pliegos o se indicará la forma de obtenerlos, además del calendario del proceso.

Art. 45.- Preguntas y Aclaraciones.- Dentro del plazo establecido en el calendario del concurso público, los oferentes podrán formular preguntas y solicitar aclaraciones. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones en ningún caso pueden modificar el objeto del proceso ni reformarlo en sus aspectos sustanciales.

La Comisión Técnica podrá realizar aclaraciones o precisiones de oficio, en caso que considerare indispensable hacerlo. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones constarán en un acta, y las mismas serán notificadas a todos los oferentes

Art 46.- Cancelación del Procedimiento.- Hasta setenta y dos horas antes de concluida la fecha para presentación de las ofertas técnicas, la Comisión Técnica, en caso de haberse encontrado errores insalvables en los pliegos aprobados o por no convenir a los intereses institucionales seguir adelante con el proceso, o por causas debidamente justificadas, emitirá un informe a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, recomendando la cancelación del concurso público. La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad de encontrarse de acuerdo con el informe de la Comisión Técnica, dentro de las cuarenta y ocho horas previas a la fecha máxima para

ORDENANZA METROPOLITANA No.

presentación de las ofertas técnicas podrá cancelar el mismo, sin que se genere derechos de indemnización de ningún tipo a los oferentes o potenciales oferentes.

Art. 47.- Presentación de las Oferta.- Dentro del plazo señalado en el calendario del proceso, los oferentes presentarán sus ofertas en sobre cerrado el cual contendrá los documentos habilitantes generales, la propuesta técnica y la propuesta económica por separado, de igual manera en sobres cerrados.

Por ningún concepto se aceptarán ofertas luego de vencida la fecha y hora máxima de presentación de ofertas establecida en los pliegos.

Una hora después de la fecha y hora máxima de presentación de ofertas técnicas, se procederá a la apertura de los sobres presentados, en acto público donde estarán presentes los delegados de los oferentes y se procederá a entregar el sobre que contenga la documentación sobre requisitos mínimos para revisión de la Comisión Técnica.

Los sobres que contengan las propuestas técnica y económica serán entregados para custodia de la Secretaría de la Comisión, para que, en la etapa de evaluación correspondiente, convoque a los oferentes que continúen en el proceso para la apertura de los sobres en acto público; y, las ofertas que no hayan pasado a dichas fases, serán devueltas a los participantes en sobre cerrado.

Art. 48.- Etapa de verificación de requisitos mínimos.- La Comisión Técnica verificará que los participantes y sus ofertas cumplan los requisitos mínimos solicitados en los pliegos para proseguir en el proceso. Esta evaluación se realizará mediante la modalidad "cumple - no cumple".

Art. 49.- Etapa de convalidación de errores.- Los oferentes cuyas ofertas tuvieren errores de forma, que puedan ser convalidados, serán notificados por la Secretaria de la Comisión Técnica que les otorgará un término prudencial para que procedan a realizar dicha convalidación.

En la notificación se señalará con precisión el error en que han incurrido, y se determinará las acciones a tomarse para convalidar los errores encontrados.

Los oferentes notificados que no presentaren las convalidaciones solicitadas, o las presenten de manera incompleta, serán descalificados. Los oferentes que presenten las convalidaciones completas serán habilitados para la evaluación de la oferta técnica, previo informe de la Comisión Técnica.

Art. 50.- Evaluación de Ofertas Técnicas.- Las ofertas técnicas recibidas serán evaluadas por la Comisión Técnica dentro del plazo señalado en el calendario del

ORDENANZA METROPOLITANA No.

proceso. La Comisión Técnica podrá contar con subcomisiones de apoyo para efectos de la revisión de los distintos aspectos de las ofertas.

Los oferentes que reunieren todos los requisitos exigidos en los pliegos, serán inmediatamente habilitados para la evaluación de su propuesta económica.

Art. 51.- Evaluación de Ofertas Económicas.- Para la evaluación de las ofertas económicas se tomarán en consideración el valor de la tasa del servicio y el porcentaje de participación en dicha tasa por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Los aspectos que deberán tomar en consideración los oferentes para la estructura del valor de la tasa, serán establecidos en los pliegos.

Art. 52.- Informe Final de la Comisión Técnica.- Concluida la etapa de evaluación de la oferta económica, la Comisión Técnica presentará un informe final a la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad, en el cual consten los resultados y calificaciones de los oferentes participantes; y, en caso de convenir a los intereses institucionales, la Comisión recomendará la adjudicación al oferente que hubiere obtenido la máxima calificación, o en su defecto y por causas debidamente motivadas, recomendará la declaratoria de desierto del concurso.

Art. 53.- Adjudicación.- La máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad con base al informe final presentado por la Comisión Técnica, realizará la adjudicación al oferente mejor puntuado o declarará desierto el concurso.

Art. 54.- Impugnaciones.- Toda decisión de la Comisión Técnica o de los órganos responsables que resuelvan aspectos fundamentales del concurso público, podrá ser impugnada ante la máxima autoridad de la Secretaría de Movilidad dentro del término de tres días hábiles de notificada, quien la resolverá dentro del término de quince días hábiles de recibida la impugnación.

La impugnación deberá contener todos los datos generales de ley, principalmente la identificación del oferente impugnante, expresar los fundamentos de hecho y de derecho y expresar la pretensión concreta que se persigue.

De la resolución que resuelve la impugnación cabe un recurso de alzada ante el Alcalde de Distrito Metropolitano de Quito o su delegado, para efectos de esta impugnación. En ningún caso la impugnación suspende la continuidad del concurso público.

Art. 55.- Suscripción del Contrato.- Dentro del término de quince días hábiles de notificada la Resolución de Adjudicación, el adjudicatario suscribirá el Contrato que se incluye como modelo de contrato en las bases del concurso público, previa

ORDENANZA METROPOLITANA No.

presentación de todos los documentos habilitantes que se exijan en las bases y de manera especial la garantía de fiel cumplimiento de contrato.

En caso que resultare adjudicado una persona jurídica cuyos socios o accionistas cumplan los requisitos exigidos en los pliegos, una asociación en cuentas de participación, una sociedad de hecho, un compromiso de asociación o consorcio, los oferentes comprometidos a asociarse o consorciarse, tendrán un término adicional de quince días hábiles para constituir el consorcio o asociación, observando los requisitos establecidos en los pliegos en cuanto a la solvencia económica, patrimonio mínimo, monto de inversión y tiempo de duración.

Si el oferente, uno de sus socios o uno de los miembros del consorcio o compromiso de consorcio fuere una persona jurídica extranjera, para la suscripción del Contrato, designará un apoderado en el país, con todas las facultades para cumplir con las obligaciones derivadas del mismo, incluyendo procuración judicial o requerimientos realizados por la Autoridad Delegante.

Una vez suscrito el Contrato, la persona jurídica extranjera tendrá un plazo de ciento veinte días para domiciliarse en el país, y en caso de incumplimiento de esta obligación, será sujeto de las sanciones que se prevean en las bases del concurso público y en el contrato.

Art. 56.- Contenido del Contrato.- El modelo de contrato que conste en los Pliegos y que finalmente se suscriba con el delegatario, deberá contener de manera principal: el objeto del contrato; la determinación de las competencias de la Autoridad Delegante; las facultades conferidas al Delegatario; definiciones; régimen de la delegación; régimen de administración, control y sanciones, esquema de pago al concesionario por la prestación del servicio; y, garantías que debe presentar el Delegatario.

Art. 57.- Dirimencia sobre asuntos técnicos en la prestación del servicio.- En caso de existir contradicciones en la ejecución de los procesos técnicos de revisión técnica vehicular, será la Agencia Metropolitana de Tránsito la que decida la manera de proceder.

TÍTULO CUARTO CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Art. 58.- Control, Evaluación y Fiscalización.- La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la atribución de controlar, evaluar y fiscalizar el cumplimiento del contrato de delegación y la prestación del servicio público por parte del delegatario.

El contrato establecerá las condiciones bajo las cuales se realizará este proceso de control, evaluación y fiscalización.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

TITULO QUINTO TASAS POR SERVICIOS

Art. 59.- Tasa por la prestación del servicio público.- Para el cálculo de las tasas por la prestación del servicio de revisión técnica vehicular, se deberá partir de las tasas que se encuentran vigentes en el Distrito Metropolitano de Quito, a la fecha de firma del contrato de concesión.

Art. 60.- Vigencia del Pliego Tarifario.- Las tasas emitidas tendrán una vigencia anual.

Las tasas serán ajustadas por la Agencia Metropolitana de Tránsito en la primera quincena de enero de cada año, en proporción directa a la variación del Índice de Precios del Consumidor (IPC) definido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 31 de diciembre del año inmediato anterior. En todo caso, si la variación del IPC fuera negativa, se mantendrán las tasas del año inmediatamente anterior.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Continuidad de la prestación del servicio público de RTV.- Con la finalidad de garantizar la continuidad de la prestación de los servicios de Revisión Técnica Vehicular y matriculación dentro del Distrito Metropolitano de Quito, la autoridad Rectora de Movilidad podrá extender dicho servicio con los actuales operadores de los Centros de Revisión Técnica Vehicular hasta el otorgamiento del nuevo contrato de delegación.

SEGUNDA.- Traspaso de instalaciones, equipos y bienes muebles e inmuebles existentes.- En el contrato se establecerá el procedimiento y plazos para el traspaso de las instalaciones disponibles, equipos e insumos operativos correspondientes en las que actualmente funcionan los Centros de Revisión Técnica Vehicular al nuevo delegatario.

TERCERA.- Custodia del archivo.- La Agencia Metropolitana de Tránsito custodiará el archivo tanto físico como digital de los documentos de propiedad de los vehículos registrados en la ciudad de Quito, para lo cual implementará todas las medidas necesarias para el efecto.

CUARTA.- Instructivo sobre Defectos.- La Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente emitirá cada año el Instructivo Técnico de Revisión Vehicular que contenga la clasificación y calificación de los tipos de defectos, así como los umbrales o límites de aprobación y no aprobación.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

QUINTA.- Normativa supletoria.- En todo lo no previsto en la presente ordenanza, se estará a lo dispuesto en la normativa nacional, principalmente, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, Reglamento de Delegación de Servicios Públicos de Transporte y Resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Transito sobre la materia;

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA.- Deróguense las disposiciones contenidas en Ordenanzas, Resoluciones o demás normas que se contrapongan a las establecidas en la presente Ordenanza.

La presente Ordenanza se publicará en la Gaceta Oficial Municipal y en el Registro Oficial.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página web institucional.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de agosto de 2018.

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,

_____.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ORDENANZA METROPOLITANA No.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
DSC

ANEXO 2

QUITO

ALCALDÍA

QUITO
40 años

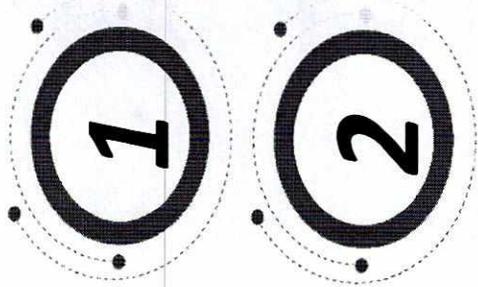
PATRIMONIO
CULTURAL
DE LA HUMANIDAD

EXPIDE LA SIGUIENTE

- LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA N°195 SANCIONADA EL 22 DE DICIEMBRE DEL 2017 REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA N° 177 SANCIONADA EL 18 DE JULIO DEL 2017, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, CON LA CUAL SE APRUEBA EL PROCESO DE CONVALIDACIÓN Y/O SUBSANACIÓN PARA LOS APLICANTES CALIFICADOS COMO NO IDÓNEOS.

RESOLVIÓ

- APROBAR EL INSTRUCTIVO PARA LA EJECUCIÓN DE LA CONVALIDACIÓN O SUBSANACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA POR LOS APLICANTES CALIFICADOS COMO NO IDÓNEOS DENTRO DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS PARA TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.

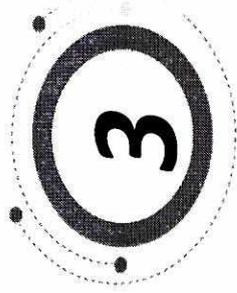


LA DOCUMENTACIÓN SERÁ PRESENTADA Y ENTREGADA EN LA DR.V-AMT.
LUGAR: PATIO DE RETENCIÓN BICENTENARIO 2; UBICADO (CAP. ALFONSO YÉPEZ Y
RAFAEL AULESTIAS)

LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS SE LA REALIZARA CONFORME AL
ULTIMO DIGITO DE LA CÉDULA.

ULTIMO DIGITO C.C.	DÍA	HORARIO DE RECEPCIÓN
1 Y 2	05-11-2018	08H00 A 12H00 13H00 A 17H00
2 Y 4	06-11-2018	
5 Y 6	07-11-2018	
7 Y 8	08-11-2018	
9, 0 Y REZAGADOS	09-11-2018	





LA DRAV-AMT EN EL MOMENTO QUE SEAN PRESENTADOS LOS DOCUMENTOS, VERIFICARÁ:

N°	
1	EL PETICIONARIO CONSTE EN LOS LISTADOS DE APLICANTES "NO IDÓNEOS", DE LA BASE DE DATOS DEL ACTUAL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS PARA TAXIS.
2	LOS DOCUMENTOS ENTREGADOS POR EL PETICIONARIO, CONSTEN ENUMERADOS EN EL FORMULARIO DE SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN DE DOCUMENTOS, EN CONCORDANCIA AL INFORME MOTIVADO DE IDONEIDAD "NEGATIVO".
3	LA DOCUMENTACIÓN SERÁ NUMERADA, SCANEADA Y FOLIADA POR FUNCIONARIOS DE LA AMT, EN PRESENCIA DE LOS APLICANTES "NO IDÓNEOS".
4	LA FE DE RECEPCIÓN QUE ENTREGA LA AMT CONTARA: FECHA, RESPONSABLE DE RECEPCIÓN Y NÚMEROS DE HOJAS RECIBIDAS.



INGRESO DEL NUMERO DE CEDULA PARA BÚSQUEDA

AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO
GUARDAVIA DE REPORTE PARA CALIFICAR

Ingrese número de cédula

Agencia Metropolitana de Tránsito
Av. Amazonas 103327270 Quito, Ecuador. T. +593 2 2222222



INFORMACIÓN DEL NUMERO DE CEDULA CONSULTADO

AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO
GUARDAVIA DE REPORTE PARA CALIFICAR

Referencia: 103327270

Cédula:	17104482
Resolución:	GUARDAVIA 0407010101
Expediente:	103327270-103327270

Agencia Metropolitana de Tránsito
Av. Amazonas 103327270 Quito, Ecuador. T. +593 2 2222222

AVISO DE CONFIRMACIÓN ANTES DE IMPRIMIR

Agencia Metropolitana de Tránsito

¿Desea imprimir el reporte de la cédula consultada?

Agencia Metropolitana de Tránsito
Av. Amazonas 103327270 Quito, Ecuador. T. +593 2 2222222

LINK: [HTTP://192.168.1.108:10127/APPAMT_TAXIS/INDEX.JSP](http://192.168.1.108:10127/APPAMT_TAXIS/INDEX.JSP)

IMPRESIÓN DEL FORMULARIO

1 / 2



AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE TAXIS 2017-2018
FORMULARIO DE SUBSANACIÓN

DATOS DEL APLICANTE

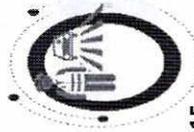
DATOS DEL USUARIO	
NOMBRES Y APELLIDOS	GUALPA LALA DARIO JAVIER
IDENTIFICACIÓN	17104804R2
CORREO ELECTRÓNICO	irma.gonzalez@hotmali.com
	N° Turno TAX0001

RECEPCIÓN DE DOCUMENTACIÓN PARA SUBSANACIÓN

REQUISITOS ACAPTE E INCUMPLA EL ASPECTO DE LA RESOLUCIÓN	INCUMPLA EL ASPECTO DE LA RESOLUCIÓN	FECHA	Nº FOLIOS	IDENTIFICACIÓN ADICIONAL
1. FOLIO 01 DEL DOCUMENTO DE SUBSANACIÓN DEBE SER EL MISMO QUE EL DEL DOCUMENTO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
2. DEBE INCLUIR LA FOTOCOPIA DE LA CATEGORÍA DE TAXI.				
3. FOLIO 02 DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
4. COPIA DEL LIBRO DE ACTAS DE COMISIÓN CONSULTIVA DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
5. COPIA DEL DOCUMENTO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
6. COPIA DEL DOCUMENTO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
7. COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
8. COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
9. COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				
10. COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE SUBSANACIÓN ORIGINAL.				

13. SE ENTIENDE RESPONSABLE DE LA VALIDEZ DE LA DOCUMENTACIÓN ORIGINAL EL APLICANTE. LA DOCUMENTACIÓN ORIGINAL DEBE CONFORMAR LA AGENDA, PARTES Y PLAN DE TRANSITO POR SE DESCONSIDERAR FOLIOS DE COPIA. EL APLICANTE DEBE PRESENTAR LA DOCUMENTACIÓN ORIGINAL EN UN SOLO PAQUETE.

SI EL FORMULARIO YA FUE IMPRESO ANTERIORMENTE SE GENERA EL SIGUIENTE MENSAJE



15
2
5
6
2
10
20
3
3

- ABOGADOS
- DIGITALIZADORES
- TÉCNICOS DE TRANSPORTES COMERCIAL
- ASISTENTES PARA ENTREGA DE TURNOS
- TÉCNICOS DEL ÁREA DE SISTEMAS
- FISCALIZADORES
- AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO
- SUPERVISIÓN DEL PROCESO
- DIRECTORES DE ÁREA.-
- (DIRECTOR GENERAL, DIRECTOR DE MATRICULACIÓN Y ASESOR LEGAL DE LA AMT)

1

SE CONTRATO A UNA EMPRESA DE COURIER PARA LA NOTIFICACIÓN A LOS APLICANTES NO IDÓNEOS A LOS CORREOS ELECTRÓNICOS REGISTRADOS EN LA BASE DE DATOS DEL ACTUAL PROCESO.

MARTES 30 Y MIÉRCOLES 31 DE OCTUBRE DEL 2018

2

SE PUBLICÓ EN 2 MEDIOS DE COMUNICACIÓN ESCRITA DE MAYOR CIRCULACIÓN DEL DMQ EL PROCESO DE CONVALIDACIÓN Y/O SUBSANACIÓN.

MARTES 30 Y MIÉRCOLES 31 DE OCTUBRE DEL 2018

3

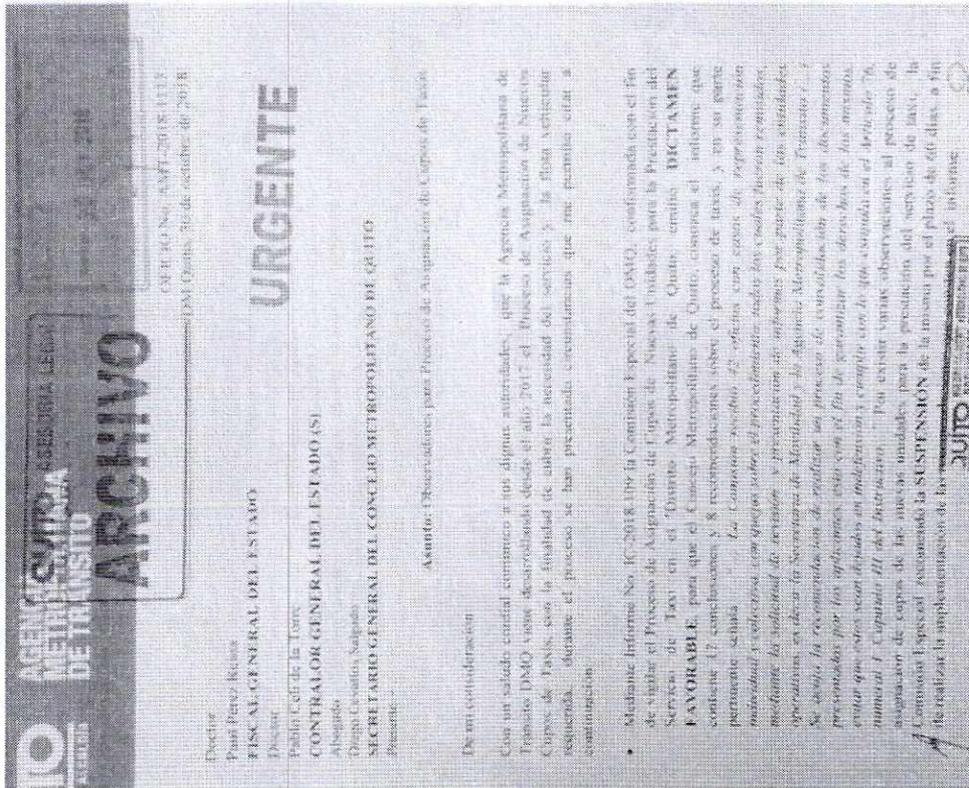
DE MANERA GRATUITA A TRAVÉS DE LA PAGINA DE LA AMT, SE IMPLEMENTO UN LINK PARA ACCEDER AL FORMULARIO DE CONVALIDACIÓN Y/O SUBSANACIÓN.

4

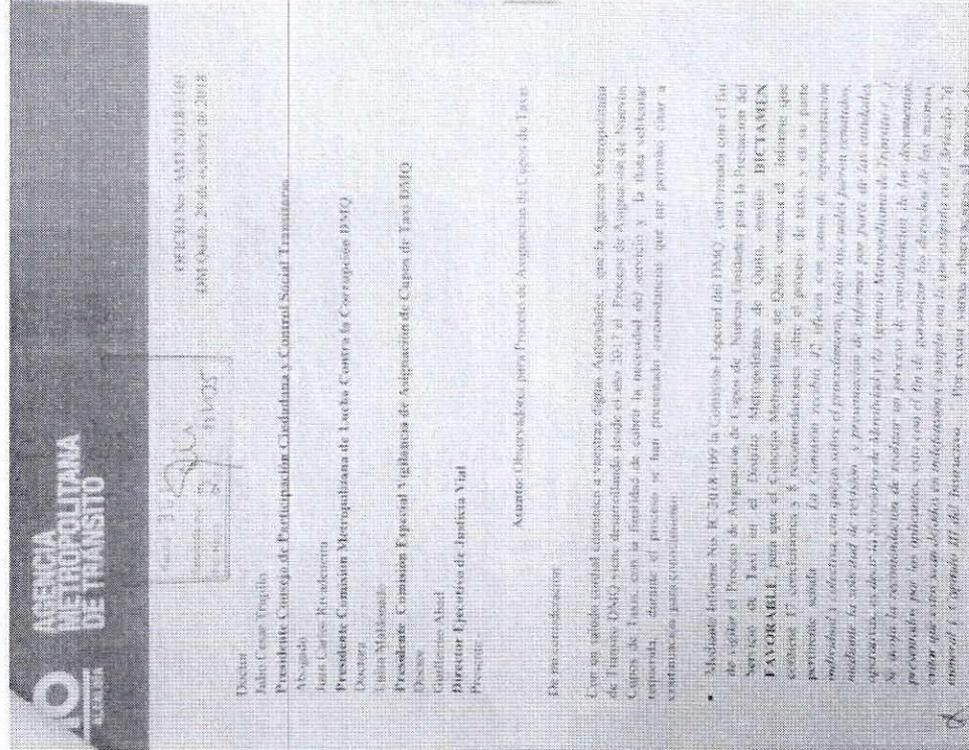
A FIN DE TRANSPARENTAR EL PROCESO SE NOTIFICÓ A LOS SIGUIENTES ORGANISMOS:

- * QUITO HONESTO,
- * CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL,
- * JUSTICIA VIAL Y
- * COMISIÓN ESPECIAL CONFORMADA CON EL FIN DE VIGILAR EL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS DE LAS NUEVAS UNIDADES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DMQ

OFICIOS DE COMUNICACIÓN A ENTIDADES PARA SER OBSERVADORES AL PROCESO



- a. JUSTICIA VIAL
- b. CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL
- c. SECRETARÍA DEL CONCEJO METROPOLITANO
- d. COMISIÓN METROPOLITANA DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN
- e. CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO
- f. FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO
- g. COMISIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA AL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS DE TAXIS



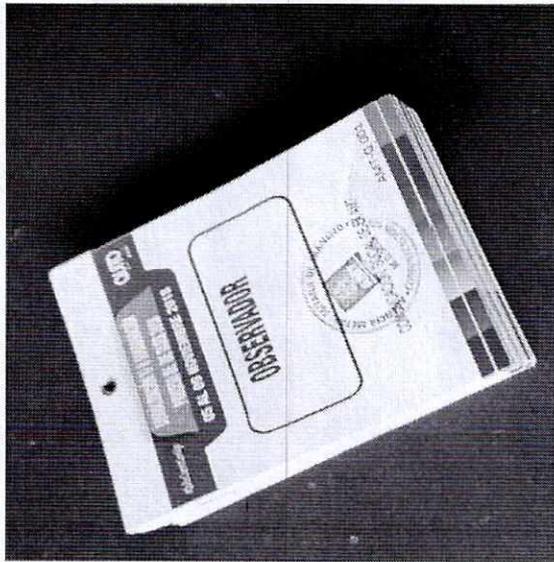
- a. JUSTICIA VIAL
- b. CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL
- c. SECRETARÍA DEL CONCEJO METROPOLITANO
- d. COMISIÓN METROPOLITANA DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN
- e. CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO
- f. FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO
- g. COMISIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA AL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS DE TAXIS

QUITO
ALCALDÍA

"CAPACITACIÓN AL PERSONAL ABOGADOS CONTRATADOS"

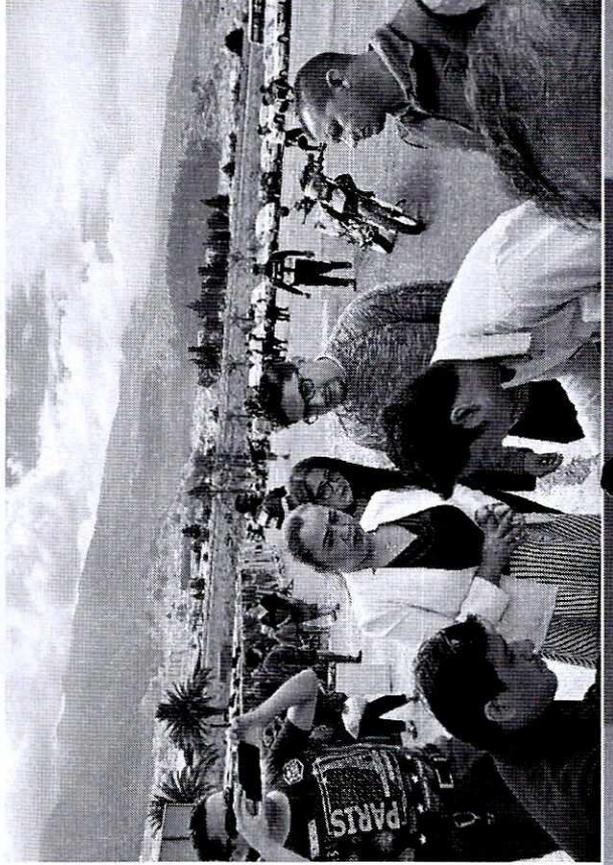
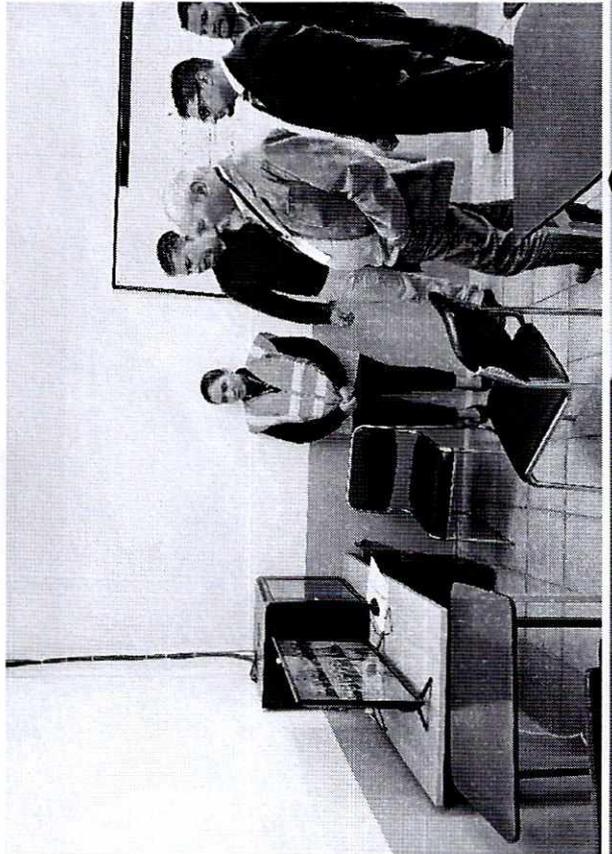
QUITO
PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD
40 años





AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO
CONVALIDACIÓN Y SUBSANACIÓN PROCESO DE TAXI 2017-2018

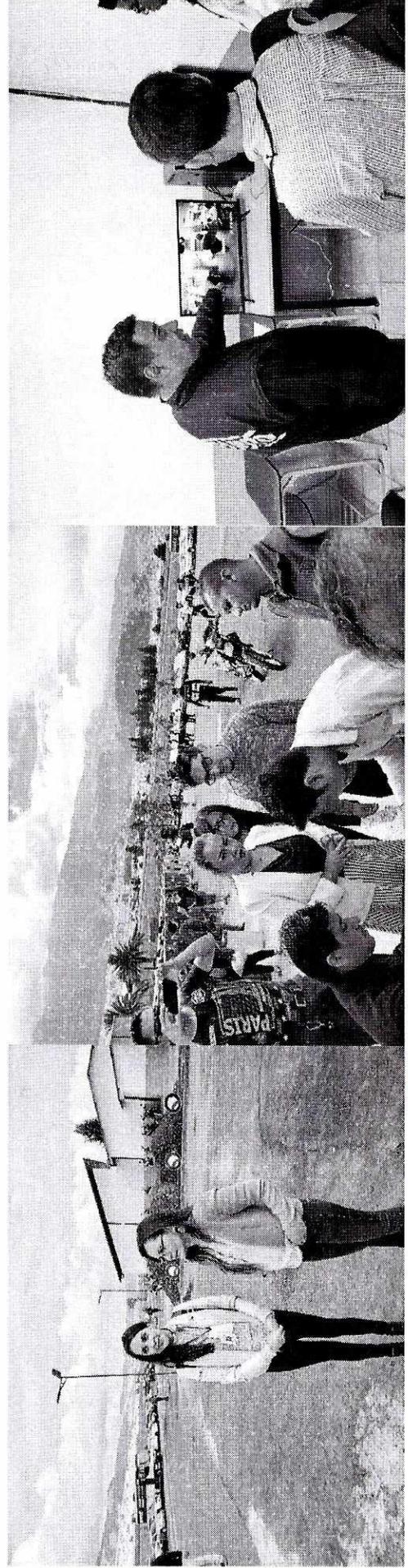
Fecha	N° de Identificación	Nombre Completo	Cédula de Identidad	Institución	Firma
18-10-2017	AMT-G-001	Mario Lucio FINE TRAZO	1765832132	Alcaldía	[Firma]
18-10-2017	AMT-G-002	Mario Gonzalo GONZALO LOAYZA	1715374958	Consejo Municipal	[Firma]
18-10-2017	AMT-G-003	Pablo Alejandro RIVERA ROS	4122882209	Consejo Municipal	[Firma]
18-10-2017	AMT-G-004	Zoraida Dora MORA DÍAZ			
18-10-2017	AMT-G-005	Lidia RIVERA SOTO	1203602133	Auto Libre	[Firma]
18-10-2017	AMT-G-006	Dorival Campaño MORA DE CARRERA	1201832454	Pequeño Comercio	[Firma]
18-10-2017	AMT-G-009	Mario MORA	1703228284	Pequeño Comercio	[Firma]



QUITO
40 años
PATRIMONIO
CULTURAL
DE LA HUMANIDAD

VISITA DE OBSERVADORES AL PROCESO DE SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN

QUITO
ALCALDÍA

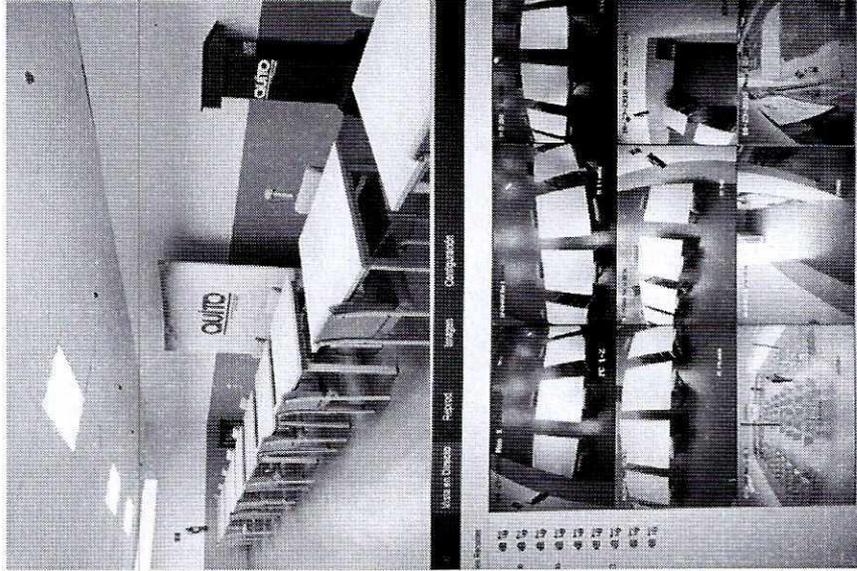


CONTROL DE BITÁCORAS.

Planificación de actividades 2018
Fe. Dic. 05. 11-2018 (semana 17)
Listado de bitácoras recibidas

NOMBRES	Nº bitácora	Nº Planificación	Estado
1. Tanya Tavares	170432811	170432811	Entregada
2. Carlos Rodríguez	170432811	170432811	Entregada
3. Carlos Rodríguez	170432811	170432811	Entregada
4. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
5. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
6. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
7. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
8. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
9. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
10. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
11. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
12. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
13. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
14. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada
15. Ana Carolina	170432811	170432811	Entregada

CONTROL DE CÁMARAS



CUSTODIO DE DOCUMENTACIÓN RECIBIDA; RESPONSABLE ASESOR LEGAL DE LA AMT.

QUITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

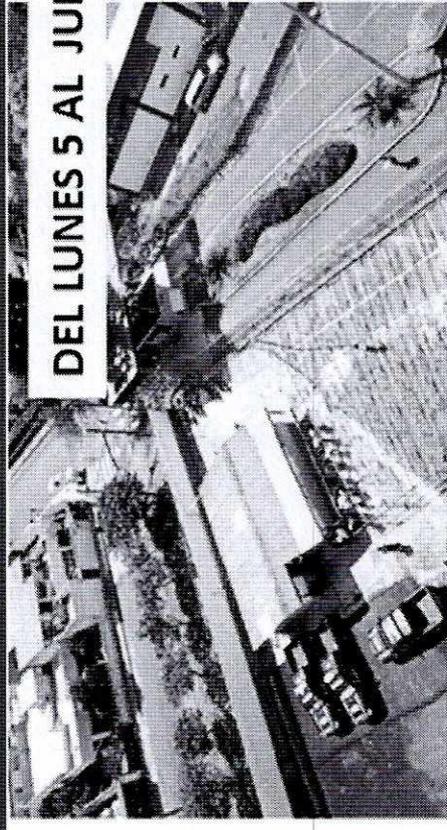
En cumplimiento a la Resolución No. C-314 de fecha 18 de octubre de 2018 mediante la cual el Concejo Metropolitano de Quito resolvió aprobar el instructivo para la ejecución de la convalidación o subsanación de la documentación presentada por los **APLICANTES CALIFICADOS COMO NO IDÓNEOS DENTRO DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE CUPOS PARA TAXIS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO 2017**

Por lo que se **NOTIFICA** a los aplicantes del referido proceso que han sido calificados como no idóneos, al inicio proceso de convalidación y/o subsanación de los documentos presentados por quienes se crean asistidos por este derecho, a presentarse en el Auditorio del Centro de Formación y Capacitación ubicado el "Bicentenario 2" ubicado en las calles Raúl Aulestia y Jorge Yépez de esta ciudad de Quito conforme se detalla en el siguiente cronograma.

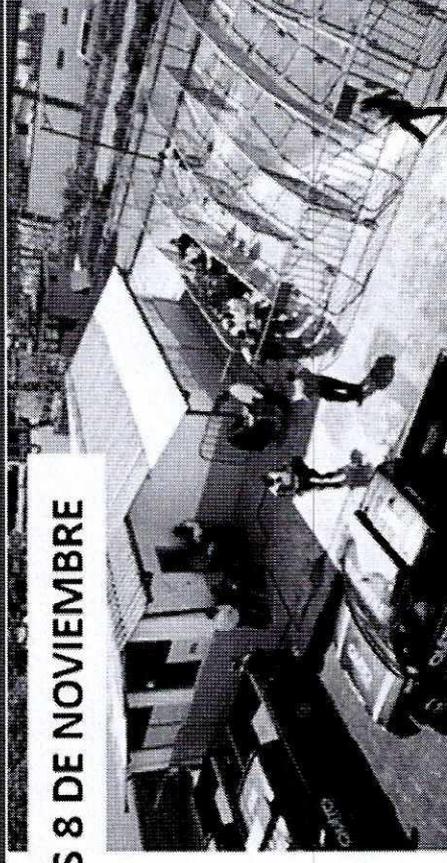
ÚLTIMO DÍGITO C.C.	DÍA	HORARIO DE RECEPCIÓN
1 Y 2	Lunes 05 de noviembre de 2018	
3 Y 4	Martes 06 de noviembre de 2018	08h00 – 12h00
5 Y 6	Miércoles 07 de noviembre de 2018	
7 Y 8	Jueves 08 de noviembre de 2018	13h00 – 17h00
9, 0 y Rezagados	Viernes 09 de noviembre de 2018	

Para descargar el formulario de Subsanación y/o Convalidación de Documentos ingrese en el siguiente link: <http://www.amt.gob.ec/>

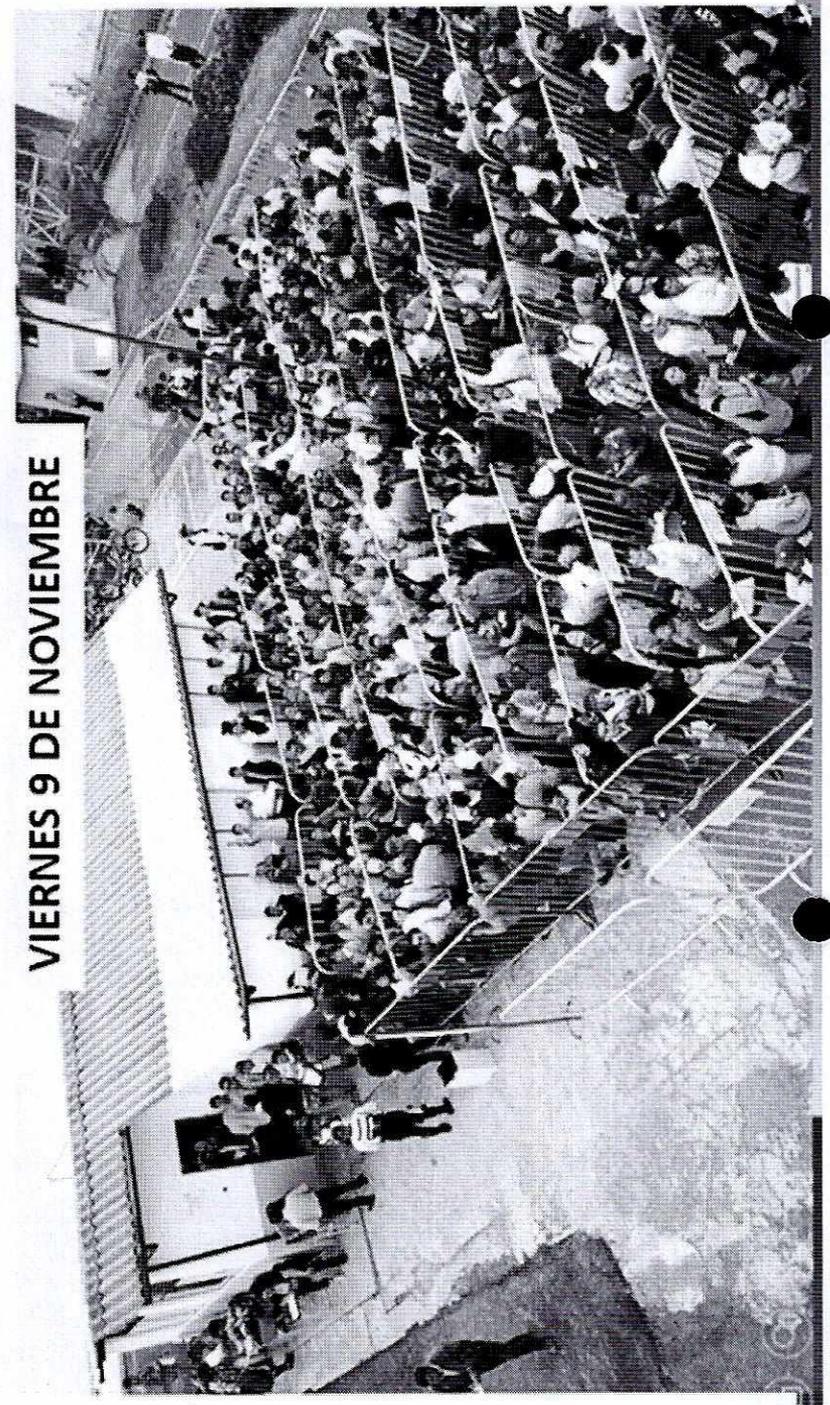
JULIO PUGA MATA
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO



DEL LUNES 5 AL JUEVES 8 DE NOVIEMBRE



VIERNES 9 DE NOVIEMBRE



TURNOS ENTREGADOS A POSTULANTES

1

LUNES 05 DE NOVIEMBRE

Corte a las 17h10 se han presentado 274 postulantes

2

MARTES 06 DE NOVIEMBRE

Corte a las 17h10 se han presentado 373 postulantes

3

MIÉRCOLES 07 DE NOVIEMBRE

Corte a las 17h06 se han presentado 418 postulantes

4

JUEVES 08 DE NOVIEMBRE

Corte a las 17h10 se han presentado 447 postulantes

5

VIERNES 09 DE NOVIEMBRE

Corte a las 18h30 se han presentado 1573 postulantes

3105

TOTAL DE TURNOS

ENTREGADOS

NUMERO DE EXPEDIENTES ENTREGADOS
POR LOS APLICANTES



Lunes 12 de noviembre del 2018

3099

**TOTAL DE EXPEDIENTES
ENTREGADOS**

AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

quito
ALCALDÍA

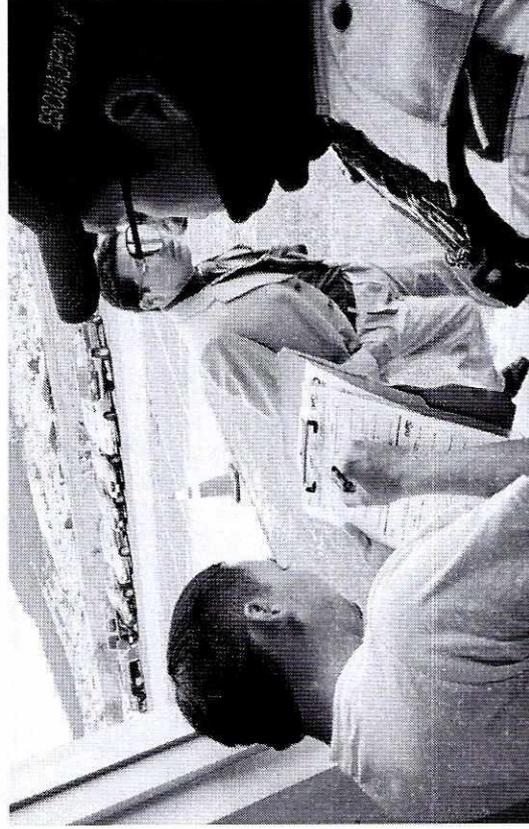
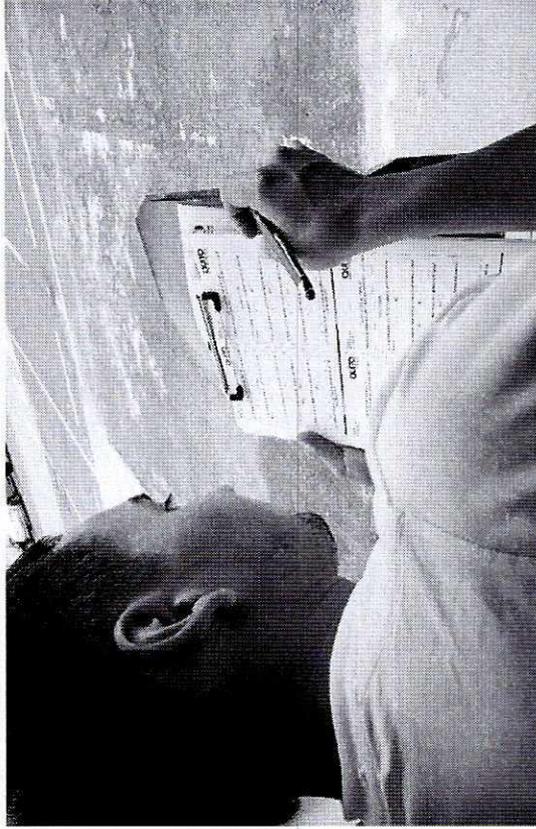
CALIFICACIÓN DE SERVICIO

PROCESO DE CONVALIDACIÓN Y SUBSANACIÓN DE TAXIS 2017 - 2018

EVALUACIÓN

1. ¿La información recibida por la persona que lo atendió fue buena?
SI NO
2. ¿Los funcionarios mostraron una atención amable y cordial?
SI NO
3. ¿El Trámite fue realizado de una manera rápida y eficiente?
SI NO
4. ¿La presentación y el estado de las instalaciones fue buena?
SI NO

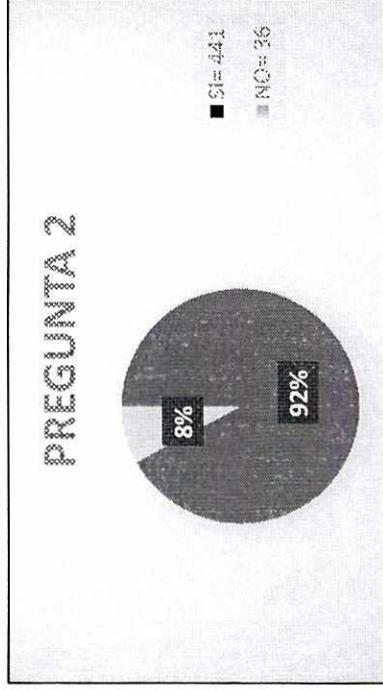
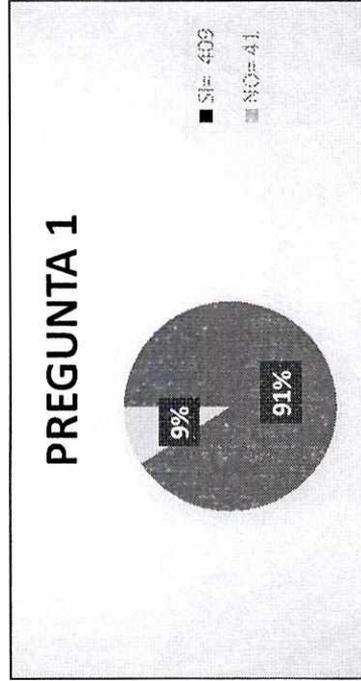
SU EVALUACIÓN ES IMPORTANTE PARA MEJORAR LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO.



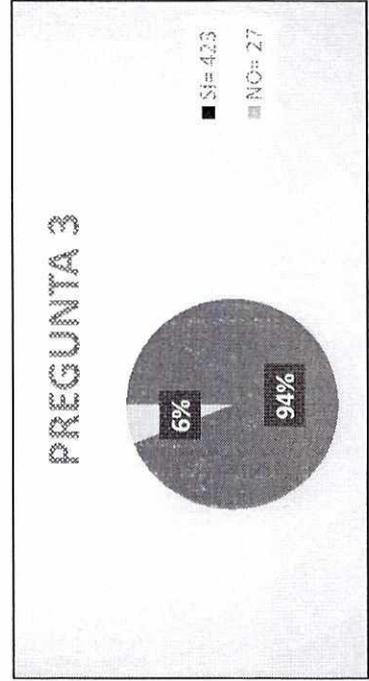
AL MOMENTO NOS ENCONTRAMOS TABULANDO LA INFORMACIÓN OBTENIDA

MUESTRA TOMADA DEL 15% DE LOS 3099 POSTULANTES DEL PROCESO DE
SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN.

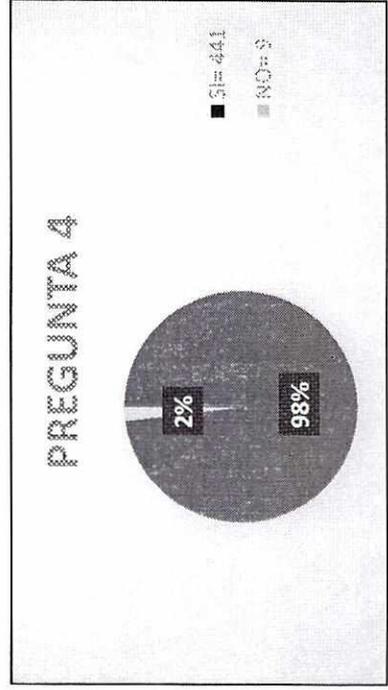
1. ¿LA INFORMACIÓN RECIBIDA POR LA PERSONA QUE LO ATENDIÓ FUE BUENA?
2. ¿LOS FUNCIONARIOS MOSTRARON UNA ATENCIÓN AMABLE Y CORDIAL?



3. ¿EL TRAMITE FUE REALIZADO DE UNA MANERA RÁPIDA Y EFICIENTE?



4. ¿LA PRESENTACIÓN Y EL ESTADO DE LAS INSTALACIONES FUE ADECUADA?



APERTURA, VERIFICACIÓN DE SOBRES SELLADOS, CONSTATAción FÍSICA Y ASIGNACIÓN DE EXPEDIENTES A CADA ABOGADO ENCARGADO DEL PROCESO MEDIANTE ACTA DE ENTREGA RECEPCIÓN



PRESENCIA DE LA DRA. KAREN SÁNCHEZ EN CALIDAD DE CONCEJALA Y FISCALIZADORA DE LA SUPERVISIÓN DE LA COMISIÓN DE VIGILANCIA DEL PROCESO DE TAXIS

#	REQUISITOS	FAVORABLE	NO FAVORABLE
1	FORMULARIO (SOLICITUD INICIAL) EN EL FORMATO ESTABLECIDO POR LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO	5	0
2	COPIA A COLOR DE LA CÉDULA DE IDENTIDAD	2	2
3	COPIA A COLOR DE LA PAPELETA DE VOTACIÓN ACTUALIZADA	86	21
4	COPIA A COLOR DE LA LICENCIA DE CONDUCIR DE LA PICANTE (O CONTRATO DE UN CHOFER PROFESIONAL)	223	79
5	CERTIFICADO ORIGINAL QUE ACREDITE QUE EL APLICANTE SE ENCUENTRA EL DÍA EN SUS OBLIGACIONES ANTE EL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	114	45
6	CERTIFICACIÓN ACTUALIZADA DE QUE EL APLICANTE NO OSTENTE LA CALIDAD DE SERVIDOR PÚBLICO	217	73
7	CERTIFICADO ACTUALIZADO DE NO PERTENECER A LA POLICÍA NACIONAL	83	21
8	CERTIFICADO ACTUALIZADO DE PERTENECER O NO PERTENECER A LAS FUERZAS ARMADAS	121	28
9	NO SER BENEFICIARIO ACTUALMENTE NI HABER SIDO DURANTE LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS DE HABILITACIÓN OPERACIONAL EN CUALQUIER MODALIDAD DE TRANSPORTE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	26	35
10	ORIGINAL O COPIA CERTIFICADA DE LOS DOCUMENTOS QUE ACREDITEN SU CONDICIÓN DE PRESTADOR HISTÓRICO DEL SERVICIO DE TAXIS (ANTES DE DICIEMBRE DEL 2014 ¹)	2003	732

2330

FAVORABLES

769

NO FAVORABLES

1

LA NOTIFICACIÓN DE RESULTADOS A LOS APLICANTES EL CUAL SE ENVIARA A LOS CORREOS ELECTRÓNICOS REGISTRADOS EN LA BASE DE DATOS DEL ACTUAL PROCESO.

JUEVES 29 DE NOVIEMBRE DE 2018 (DESDE LAS 06H00 A LAS 23H50)

2

SE HA IMPLEMENTADO 3 MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA ENTREGA DE LOS RESULTADOS

TOTAL DE APLICANTES: 17.608	
IDÓNEOS	NO IDÓNEOS
10.270	7.338

TOTAL RECURSOS: 1010 (REPOSICIÓN)	
ACEPTADOS	NEGADOS
305	705

TOTAL DE APLICANTES DE LA SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN: 3099	
IDÓNEOS	NO IDÓNEOS
2330	769

TOTAL IDONEOS	NO IDONEOS
12905	4703

CONCLUSIONES

CON OFICIO NO. AMT -2018-1148, DE FECHA 06 DE NOVIEMBRE DE 2018; REMITIDO AL SECRETARIO DE GENERAL DEL CONSEJO METROPOLITANO DE QUITO(S) Y AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, SE INDICA QUE NO PODEMOS SEGUIR CON EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE TAXIS HASTA QUE NO CONCLUYA EL PROCESO DE SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN

CON OFICIO NO. AMT -2018-1276, DE FECHA 28 DE NOVIEMBRE DE 2018; REMITIDO : SECRETARIO DE GENERAL DEL CONSEJO METROPOLITANO DE QUITO PROCURADOR METROPOLITANO DEL DMQ SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL DMQ PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE VIGILANCIA DE PROCESO DE TAXIS PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SE INDICA QUE SE REQUIERE UN PLAZO DE 90 DIAS PARA QUE LOS APLICANTES DEL PROCESO DE SUBSANACIÓN Y/O CONVALIDACIÓN TENGAN LOS MISMOS DERECHOS QUE EL RESTO DE APLICANTES

2

Oficio No. AMT-2018-1148
DM Quito, 06 de noviembre de 2018

Abogado
Renato Delgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (S)

Ingeniero
Alfredo Banderas

SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
De mi consideración:-

Asunto: Ordenanza Metropolitana 232 e Instructivo de Convalidación

Con su saludo cordial pongo en vuestro conocimiento las acciones que la Agencia Metropolitana de Tránsito viene desarrollando en cumplimiento a las disposiciones contenidas en Ordenanza Metropolitana No. 0232 de fecha 31 de agosto de 2018 e Instructivo para la Ejecución de Convalidación y/o Subsanación de los Documentos presentados por los Aplicantes (...). NO IDONEOS" (...); adicionalmente se pone de manifiesto las incongruencias existentes en la mentada normativa con el fin que sus Entidades Metropolitanas en ámbito de sus competencias se pronuncien al respecto.

ANTECEDENTES

- Concejo Metropolitano de Quito en sesión reinstalada de fecha 10 de mayo de 2018, conoció el Informe No. IC-2018-109 emitido por la Comisión Especial conformada para Vigilar el Proceso de Asignación de Cupos para Oferta de Servicio de Transporte Terrestre de Taxis y mediante Resolución No. C 090 dispuso: "... 1) Acoger las ocho recomendaciones constantes en el anexo del informe No. IC-2018-109 de fecha 9 de mayo de 2018, adjunto a la presente resolución, emitido por la Comisión Especial conformada para vigilar la asignación de cupos de la oferta del servicio de transporte comercial en taxi mientras dura el referido proceso. 2) Disponer la suspensión del proceso de asignación de cupos para taxis por el plazo de 60 días, a fin de realizar la implementación de las recomendaciones que constan en dicho informe, para llegar así a la ejecución más correcta posible de este proceso, sin que esto signifique afectar los derechos de los aplicantes que la auditoría certifique que han sido calificados como idóneos conforme con los términos y condiciones establecidos en la ordenanza metropolitana No. 177 de 18 de julio de 2017, y su reforma, Ordenanza Metropolitana No. 095, de 22 de diciembre de 2017, y, de ser el caso de acuerdo este plazo se opere el procedimiento legislativo para reformar dichas ordenanzas..."

- El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública extraordinaria de fecha 20 de agosto de 2018, luego de conocer los informes de las dependencias municipales competentes requeridos mediante Resolución No. C 211, de fecha 6 de agosto de 2018, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 87, literal d), y 323 del Código Orgánico de Organización Territorial,

superiores dirigen y controlan la labor de sus subordinados y resuelven los conflictos entre los mismos". Siendo la Agencia Metropolitana un órgano ejecutor de la normativa vigente y política pública que es emitida por el Concejo Metropolitano del DMO y la Secretaría de Movilidad, por lo que es indispensable realizar las consultas respectivas con el fin de no crear falsas expectativas de derechos en los administrados.

FORMULACIÓN DE CONSULTAS

1.- Conforme el análisis precedente, se concluye que los términos y/o plazos determinados para el proceso de Convalidación y/o Subsanación, y emisión de Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica, no concuerdan con el plazo establecido en el Art. 1 de la Ordenanza Metropolitana 232, por lo tanto se solicita que sus entidades metropolitanas se pronuncien al respecto, estableciendo mecanismos, términos y/o plazos claros, fundamentados y no contradictorios; o, se explique que procedimiento debe aplicar la Agencia Metropolitana de Tránsito para cumplir lo establecido.

2.- Teniendo en consideración que la Resolución de Informe Previo de Constitución Jurídica y/o incremento de cupo, son actos administrativos (Art. 98 COA) que produce efectos jurídicos y otorga el derecho a los administrados y a la operadora de constituirse jurídicamente; es de suma importancia enfatizar que la Agencia Metropolitana de Tránsito no otorgará las referidas resoluciones así como tampoco emitirá habilitaciones operacionales hasta que el Concejo Metropolitano resuelva los mecanismos para la adjudicación de cupos y/o incremento. (numeral 5 del Instructivo para la Ejecución de Convalidación y/o Subsanación.); en este sentido es primordial dejar constancia que la AMT únicamente posee parámetros claros para ejecutar el proceso de Convalidación y/o Subsanación mientras que para la ejecución de la siguiente etapa que es la emisión de resoluciones, esta se encuentra supeditada a que el Concejo Metropolitano dicte los mecanismos pertinentes, en consecuencia solicito que sus entidades metropolitanas se pronuncien al respecto y de ser pertinente se indique el procedimiento a seguir.

3.- La Ordenanza Metropolitana 232 párrafo tercero, establece "... en caso que la resolución de subsanación o convalidación sea favorable, los aplicantes podrán continuar con las siguientes etapas del proceso..." lo que significa que los aplicantes calificados como idóneos tendrán un plazo de 90 días para presentar su intención de pertenecer a una persona jurídica o compañía que reúnan los requisitos establecidos en las normativas metropolitanas (Art 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 0195), en este contexto consulto a sus autoridades metropolitanas, si el tiempo referido fue considerado para determinar el plazo en el Art. 1 de la Ordenanza Metropolitana 232, de no ser así requiero que el Concejo Metropolitano al dictar las normativas y mecanismos pertinentes considere este particular.

Estas consultas se las realiza en consideración de que las actuaciones administrativas serán respetuosas con las expectativas que razonablemente haya generado la propia administración pública y en concordancia al principio de confianza legítima que no impide que las administraciones puedan cambiar de forma motivada la política o el criterio que emplearán en el futuro.

Oficio No. AMT-2018-1276
DM Quito, 28 de noviembre de 2018

Abogado
Diego Cavallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Doctor
Gianni Frixione
PROCURADOR METROPOLITANO DEL DMQ.
Ingeniero
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Licenciada
Luisa Maldonado
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE VIGILANCIA DEL PROCESO DE TAXIS
Doctor
Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

De mi consideración:-

Asunto: Plazos determinados en OM 177, 195, 232

Con un saludo cordial corro traslado a vuestras autoridades del Memorando No. AMT-AL-2018-3689, de fecha 28 de noviembre de 2018, suscrito por el Asesor Legal de esta Entidad, en el cual pone en conocimiento las observaciones referentes a los plazos determinados para proceso de Asignación de Cupos para la Prestación de Servicio de Taxi para el DMQ contenidos en Ordenanzas Metropolitanas Nos. 177, 195, y 0232; al respecto comunico lo siguiente:

En los meses de junio y julio de 2017 la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, puso en conocimiento del Concejo Metropolitano los resultados de la Consultoría contratada por dicha entidad, para la determinación de la oferta y demanda actual de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito -DMQ. Conforme los resultados del citado Estudio de Oferta y Demanda, para obtener un tiempo de espera y un nivel de servicio aceptable para los usuarios del DMQ, se indicó que se requirieren **al menos 8.693 nuevos vehículos** que deberán incluirse en la flota autorizada para el servicio de taxi en el DMQ, cuyo otorgamiento de títulos habitacionales deberá estar sujeto a las condiciones documentales y de calidad que se encuentren definidos en la normativa nacional y metropolitana vigente.

El Concejo Metropolitano de Quito aprobó la **Ordenanza Metropolitana No. 177**, misma que estableció el nuevo Régimen Administrativo para la prestación del Servicio de Taxi en el

mecanismos para la adjudicación de cupos y/o incrementos, por ende la AMT únicamente tiene el procedimiento claro para el proceso de Convalidación y/o Subsanación quedando supeeditada a las disposiciones que emiten el órgano legislativo municipal.

En este contexto para mayor detalle adjunto la documentación respectiva para su análisis y conocimiento.


Julio Puga Mapa
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRANSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO

Atención	Stafos responsables	Stafos indultados	Fecha	Sumilla
Elaborado por	J. Guasanga	FAL	06/11/2018	
Revisado por	R. Romero	AL	06/11/2018	
Aprobado por	T. Sampedro	ADG	06/11/2018	

- Ejemplar 1:** Secretaría de Concejo Metropolitano
- Ejemplar 2:** Secretaría de Movilidad
- Ejemplar 3:** Dirección General Metropolitana de Transito
- Ejemplar 4:** Asesoría Legal
- Ejemplar 5:** Comisión de Vigilancia del Proceso de Taxis- Concejala Luisa Maldonado
- Ejemplar 6:** Procuraduría Metropolitana
- Ejemplar 7:** Comisión de Movilidad

A LOS CIUDADANOS QUE HAN OBTENIDO INFORME FAVORABLE DE IDONEIDAD EN EL PROCESO DE CONVALIDACIÓN Y SUBSANACIÓN NOVIEMBRE 30 DE 2018, SE LES CONCEDERÁ EL PLAZO DE 30 DÍAS, PARA ADHERIRSE EN CALIDAD DE INCREMENTO DE CUPO O COMO INFORME PREVIO DE CONSTITUCIÓN JURÍDICA DE UNA NUEVA COMPAÑÍA Y/O COOPERATIVA.

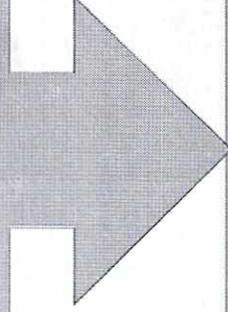
REFORMAR LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA NUM. 5 ACÁPITE VII DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 177 DE 11 DE JULIO DE 2017, EN LA QUE SE CONCEDE EL PLAZO DE 90 DÍAS A LOS APLICANTES PARA PRESENTAR SU SOLICITUD DE MANERA LIBRE Y VOLUNTARIA PARA PERTENECER A UNA OPERADORA LEGALMENTE AUTORIZADA O POR CONSTITUIRSE.

REFORMAR EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ART. 2 DE LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 195 DE FECHA 14 DE DICIEMBRE DE 2017, EN LA QUE SE CONCEDE EL PLAZO DE 90 DÍAS, A LOS APLICANTES CALIFICADOS COMO IDÓNEOS PARA PRESENTAR SU SOLICITUD LIBRE Y VOLUNTARIA.

REFORMAR ANEXO I DE LA RESOLUCIÓN NO. SM-0012-2017 DE 01 DE AGOSTO DE 2017, ACÁPITE III NUM 2 INFORMES MOTIVADOS DE IDONEIDAD, EN EL QUE SE LE CONCEDE AL APLICANTE EL PLAZO DE 90 DÍAS, PARA PRESENTAR ANTE LA AMT LA PETICIÓN CORRESPONDIENTE...

PLAZO EN EL CUAL EL CONCEJO METROPOLITANO DEBERÁ APROBAR EL MECANISMO QUE DEBERÁ ADOPTAR LA AMT PARA LA ASIGNACIÓN DE CUPOS EN EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE TAXIS 2017-2018

LUEGO DE CUMPLIDOS LOS 30 DÍAS ANTES REFERIDOS, SE CONCEDE A LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRANSITO EL PLAZO DE 60 DÍAS ADICIONALES, PARA EMITIR LAS RESPECTIVAS RESOLUCIONES DE INCREMENTOS DE CUPOS Y DE INFORMES PREVIOS DE CONSTITUCIÓN JURÍDICA, PREVIO EL MECANISMO QUE DEFINA EL CONCEJO METROPOLITANO PARA CUBRIR LA DEMANDA DE 8693 CUPOS, EN EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE TAXIS EN MENCIÓN.



REFORMAR

La Ordenanza Metropolitana No. 232 De 31 De Agosto De 2018, la cual establece en su " artículo 1.- en el inciso cuarto del artículo 2 de la ordenanza metropolitana no. 195, sancionada el 22 de diciembre de 2017, suprimase la frase "31 de agosto de 2018" por la siguiente "*90 días plazo para ejecutar y culminar la etapa de emisión de resolución de informe previo de constitución jurídica.*" , **CONCEDIÉNDOSE A LA AMT EL PLAZO DE 60 DÍAS PARA LA EMISIÓN DE RESOLUCIONES DE INFORMES PREVIOS DE C.J. E INCREMENTOS DE CUPOS.**

QUITO

ALCALDÍA

QUITO
40 años

PATRIMONIO
CULTURAL
DE LA HUMANIDAD

ANEXO 3

**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.

¹ 2015, Secretaría de Ambiente del DMQ

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.

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. El Centro Histórico de Quito con su carácter patrimonial y ligado a la Fecha Límite 2020, pretende ser un modelo que permita planificar e implementar una movilidad sostenible que constituya un verdadero referente replicable para otras áreas del Distrito Metropolitano de Quito.

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.

Asimismo, 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% de 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

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/>

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.

Por todo lo indicado, es importante recalcar además que la ciudad de Quito se encuentra afrontando un periodo de gran transformación social, cultural y económica que está siendo materializada a través de diferentes iniciativas caracterizadas por su carácter integrador, innovador y sustentable. De entre las áreas de actuación que más impacto tienen en la calidad de vida de sus ciudadanos se debe destacar la gestión inteligente de la movilidad, donde sin duda el proyecto del Metro de Quito es el protagonista indiscutible, y se convertirá en la actuación vertebradora de la movilidad sustentable en el Área metropolitana de Quito y un referente global para otras muchas ciudades.

Este enorme impulso en la movilidad sustentable de la ciudad y en sus infraestructuras de transporte tendrá un protagonismo destacado además dentro de la propuesta del Plan de Desarrollo Integral del Centro Histórico de Quito (CHQ). A la vista de las necesidades que la ciudad de Quito y en especial su centro histórico tienen en relación a la mejora de la oferta de servicios de movilidad sustentable, se hace latente la urgencia de poner en marcha un plan para dotar de servicios de movilidad sustentable y eminentemente eléctrica que de forma integral puedan transformar la configuración de la movilidad en el CHQ permitiendo convertirlo en un centro libre de emisiones para el año 2020.

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.

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/>

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.

PRIMER DEBATE

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."

Que, Es necesario promover el uso de nuevos vehículos y tecnologías amigables al medio ambiente, cuidando regular de manera racional la oferta de servicios de transporte terrestre público y comercial de conformidad a la demanda existente y necesidades de la ciudad.

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**

Capítulo I
Generalidades

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, personas naturales y jurídicas, que, en ejercicio de sus actividades comerciales y cotidianas, sean titulares o hagan uso de vehículos con tecnología cero emisiones, en apego a las disposiciones contenidas en la normativa metropolitana vigente y conforme las definiciones contenidas en el Anexo I que forma parte habilitante de esta ordenanza.

Art. 2.- Sujeción.- Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza, los ciudadanos, 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.

Darán cumplimiento además a las disposiciones aquí contenidas las Autoridades Metropolitanas que en el ámbito de sus competencias se encuentren en el deber de ejecutar las acciones administrativas y operativas necesarias para el cumplimiento de la presente Ordenanza y garanticen 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.

Capítulo II

De los recursos físicos e infraestructura

Art. 4.- De los Vehículos: Podrán acceder a los incentivos determinados en la presente Ordenanza Metropolitana, las personas naturales o jurídicas, que, en ejercicio de sus actividades comerciales y cotidianas, sean titulares o hagan uso de vehículos cero emisiones que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

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.- Estaciones de carga.- Se autoriza y dispone el establecimiento y la operación de estaciones de carga para vehículos cero emisiones, en predios públicos y privados, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas de arquitectura y urbanismo y demás normativa legal vigente 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 en los estacionamientos de centros comerciales, centros de exposiciones, hoteles y otros estacionamientos según su capacidad.

Todos los estacionamientos públicos del Distrito Metropolitano de Quito deberán contar con al menos una plaza de estacionamiento preferencial, debidamente identificada, exclusivamente para vehículos cero emisiones.

Art. 6. Sobre la Gestión de las Baterías.- Las personas naturales o jurídicas que fabriquen, comercialicen, importen y/o distribuyan vehículos cero emisiones, vehículos híbridos, o vehículos híbridos eléctricos enchufables, o sus baterías, serán responsables de la gestión de las mismas en virtud del principio de responsabilidad extendida del productor.

Capítulo III

De los Incentivos

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 del porcentaje correspondiente al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito de la tasa por concepto de la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria, conforme la normativa legal vigente, desde la fecha de entrada en vigencia de esta Ordenanza hasta el año 2025. Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos de Revisión Técnica Vehicular, deberán cancelar la totalidad de los valores correspondientes por concepto de las revisiones adicionales que se deban efectuar;
- b) Facilidades y atención preferencial durante el proceso de matriculación vehicular y sus procesos accesorios, por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito o por el ente municipal que haga sus veces;

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 la asignación 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 modalidad taxi.- 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, exceptuando de este incentivo el Centro Histórico de Quito (CHQ), cuya zona de circulación estará sujeta a las disposiciones de la presente Ordenanza.

Para el efecto, la Secretaría responsable de la Movilidad o la entidad respectiva determinará las condiciones y lineamientos técnicos aplicables a esta disposición, debiendo observar además las condiciones especiales previstas en la presente Ordenanza respecto del Centro Histórico de Quito.

Los vehículos cero emisiones que estén autorizados para prestar el servicio comercial de taxi, sea convencional o ejecutivo, no tendrán restricciones territoriales dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 10. Incentivos para Fabricación de vehículos con tecnología cero emisiones.- Las fábricas o ensambladoras de vehículos cero emisiones, que se instalen en el Distrito Metropolitano de Quito, tendrán como beneficio tributario local la disminución del cincuenta por ciento del impuesto predial y del 1.5 por mil a los activos. 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 local 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. 11.- Planes de financiamiento: La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito podrá promover asociaciones público privadas o cualquier forma de delegación permitida por la normativa legal vigente, que permita 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 o cualquier forma de delegación permitida por la normativa legal vigente para que la empresa privada lo otorgue directamente a las operadoras de transporte público y comercial.

Capítulo V

Centro Histórico Libre de Emisiones

Art. 12.- 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 Mesa 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.

Art. 13.- Control de acceso.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito, será la entidad responsable de implementar los dispositivos de cierre y control en los puntos de ingreso a la zona declarada del Centro Histórico, que permita el acceso exclusivo de vehículos cero emisiones o unidades previamente autorizadas.

Art. 14.- Servicio de transporte público en el CHQ.- Las rutas de transporte terrestre público de pasajeros que circulen por el área declarada en el Centro Histórico serán

reubicadas de conformidad con el Plan de reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público, el mismo que será de cumplimiento obligatorio por parte de los Operadores y entidades metropolitanas que forman parte de los Subsistemas correspondientes, velando porque se garantice el acceso al servicio de transporte público a los usuarios que tengan como destino u origen dicha zona.

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, en concordancia con los principios de oportunidad e igualdad.

Art. 15.- Servicio de transporte comercial en taxi en el CHQ.- Dentro del área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad del Centro Histórico de Quito, se encuentra autorizada única y exclusivamente la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi que se brinde con vehículos cero emisiones, para el efecto, las Operadoras de transporte autorizadas que mantengan sus sitios de parada en dicha zona podrán acceder al plan de renovación de flota vehicular en las condiciones y plazos previstos en la presente Ordenanza.

Las paradas de servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional que se encuentren localizadas dentro el área declarada del Centro Histórico, serán reubicadas o en su defecto destinadas exclusivamente para el aparcamiento de vehículos cero emisiones; los vehículos automotores que hacían uso de las paradas antedichas serán reubicados por la Agencia Metropolitana de Tránsito a las zonas de influencia externas a dicha área, observando para el efecto la Regla Técnica aplicable emitida por la Secretaría responsable de la Movilidad.

Las Operadoras de transporte en taxi, en coordinación con los propietarios y conductores de las unidades vehiculares cero emisiones autorizadas, pondrán a disposición de la ciudadanía aplicativos móviles de gestión de flota que permitan identificar y solicitar, dentro del área declarada del Centro Histórico, única y exclusivamente vehículos cero emisiones.

Capítulo IV **Desarrollo institucional metropolitano**

Art. 17.- 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. Estas 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, para lo cual se encarga a

la Secretaría del Ambiente llevar adelante y ejecutar los mecanismos de medición que permita dar seguimiento a los compromisos locales de cambio climático.

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. La Secretaría responsable de la Movilidad será la encargada de instaurar mecanismos que promuevan la renovación paulatina de la flota vehicular destinada al servicio de transporte terrestre público o comercial a vehículos cero emisiones.

Art. 18.- Mesa Interinstitucional de Carbono y Movilidad Sostenible.- Se conforma la Mesa 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 Mesa 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 convocadas entidades técnicas y representantes de las organizaciones de la sociedad civil. La Mesa 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, a la Comisión de Ambiente del Concejo Metropolitano y al Comité Interinstitucional de Cambio Climático que será creado para el efecto. 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.- 19.- 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 y la Agencia Metropolitana de Tránsito, quienes en su ámbito de competencia generarán y actualizarán periódicamente, 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 la base contendrá 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.

DISPOSICIONES REFORMATARIAS

PRIMERA.- 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.”

SEGUNDA.- 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.- Los vehículos cero emisiones están exentos del pago del porcentaje correspondiente al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de la tasa de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria. La exoneración del pago de este porcentaje será aplicado únicamente a la primera revisión. Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos de Revisión Técnica Vehicular, deberán cancelar la totalidad de los valores correspondientes por concepto de las revisiones adicionales que se deban efectuar.

Esta exoneración estará vigente hasta el año 2025.”

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 120 días, la Secretaría de Ambiente coordinará con entidades municipales para generar el reglamento de aplicación de la presente ordenanza.

SEGUNDA.- 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.

TERCERA.- 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.

CUARTA.- 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.

QUINTA.- Lo previsto en el artículo 6 será aplicable para vehículos híbrido eléctrico enchufables para transporte privado y/o comercial, únicamente por un plazo de 2 años después de la fecha de sanción de la presente ordenanza.

SEXTA.- 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 ante las entidades metropolitanas hasta subsanar el incumplimiento efectuado.

SÉPTIMA.- Se dispone a la Secretaría de Comunicación que en un plazo de 60 días emita un plan de comunicación para educar a la ciudadanía, difundir el contenido de la presente ordenanza e incentivar la transición hacia vehículos cero emisiones en el Distrito Metropolitano de Quito.

OCTAVA.- En el término de 60 días, la Administración General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, expedirá un instructivo para el manejo y distribución de la tasa que corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Revisión Técnica Vehicular, en el que se definirá la forma y el método en que será exonerado el porcentaje de la tasa para los vehículos eléctricos y los valores que corresponda acreditar a favor del delegatario del servicio de Revisión Técnica Vehicular.

NOVENA.- Encárguese al Alcalde Metropolitano la creación del Comité Interinstitucional de Cambio Climático del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

DÉCIMA.- Para el proceso de renovación de flota vehicular de unidades de transporte terrestre comercial en taxi convencional del DMQ, cuyo sitio de parada se encuentre dentro del área declarada como Patrimonio Cultural de la Humanidad del Centro Histórico de Quito, se autoriza a la Agencia Metropolitana de Tránsito, para que en el plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente, se permita la renovación de la flota con vehículos cero emisiones, a través de los procesos previstos en la normativa vigente.

Los propietarios de las unidades vehiculares que deseen acogerse al proceso de renovación de flota, deberán presentar ante la Agencia Metropolitana de Tránsito la solicitud de cambio de unidad bajo el cumplimiento de los requisitos exigidos por la norma vigente.

Encárguese a la Secretaría responsable de la Movilidad socializar la presente disposición transitoria con los socios y accionistas de las Operadoras de transporte comercial en taxi, cuyo sitio de parada se encuentre actualmente dentro del área declarada del Centro Históricos.

De la ejecución de la presente disposición encárguese a la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de diciembre de 2018.

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates,
_____- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,

EJECÚTESE:

Dr. Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el
.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

PRIMER DEBATE

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 (Electrolíneas)	400V DC	50kW o más	Lugares públicos, entre ciudades

Huella de Carbono: cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que genera una persona, una empresa, una organización, una ciudad o un país en un periodo de tiempo determinado. Busca calcular la cantidad de GEI que son emitidos directa o indirectamente a la atmósfera cada vez que se realiza una acción determinada. Los GEI contribuyen al cambio climático.

Huella Ecológica: es la medida del impacto de las actividades humanas sobre la naturaleza, representada por la superficie necesaria para producir los recursos y aboserber los impactos de dicha actividad. Esta superficie suma la tierra productiva (o biocapacidad) necesaria para los cultivos, el pastoreo y el suelo urbanizado, zonas pesqueras y bosques, el área de bosque requerida para absorber las emisiones de CO₂ de carbono que los océanos no pueden absorber. Tanto la biocapacidad como la Huella Ecológica se expresan en una misma unidad: hectáreas globales (hag).

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.

PRIMER DEBATE