

Informe N° IC-O-2014-101

**COMISIÓN DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE		
SEGUNDO DEBATE		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos a usted el siguiente informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión ordinaria de 4 de septiembre de 2014, conoció en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma la Ordenanza Metropolitana No. 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

1.2.- La Comisión de Movilidad, en sesiones ordinarias de 24 de septiembre y 15 de octubre de 2014, conoció las observaciones formuladas en primer debate al proyecto de ordenanza en mención, así como las contenidas en el informe jurídico de la Procuraduría Metropolitana, sistematizando aquellas que consideró pertinentes.

2.- INFORME LEGAL:

Mediante oficio s/n de 30 de septiembre de 2014, el Dr. Rómulo García Sosa, Procurador Metropolitano, emite su informe legal respectivo, el mismo que luego del análisis de las consideraciones técnicas y jurídicas, en su parte pertinente señala:

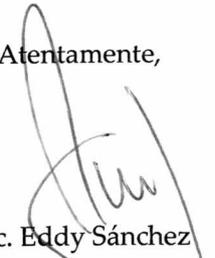
"(...) Una vez revisado el proyecto remitido, esta Procuraduría Metropolitana emite criterio favorable al mismo, (...)"

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 15 de octubre de 2014, luego de analizar la documentación técnica que reposa en el expediente; y, con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literal a), y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano de Quito conozca, en segundo debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma la Ordenanza

Metropolitana No. 0305, reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,



Lic. Eddy Sánchez
**Presidente de la
Comisión de Movilidad**



Sr. Sergio Garnica Ortiz
Concejal Metropolitano



Sra. Gissela Chala
Concejala Metropolitana

Adjunto expediente y proyecto de ordenanza.
Abg. Diego Cevallos Salgado

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Uno de los mayores problemas para la movilidad en el hipercentro de la ciudad de Quito es la cantidad de vehículos que ingresan diariamente desde Cumbayá, Tumbaco, el Valle de los Chillos, Calderón, Mitad del Mundo, y los extremos norte y sur de la ciudad. La encuesta domiciliaria de movilidad señala que al 2011 los mayores volúmenes de viajes ocurren desde o hacia el hipercentro, con un monto de 418.715 viajes diarios, y dentro del mismo hipercentro con una cantidad de 2'742.161 de viajes diariamente¹. El mayor problema es que aquellos vehículos que ingresan al hipercentro, en su gran mayoría, lo hacen con muy pocos ocupantes, es decir, subutilizados.

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 – 2025 establece como uno de sus ejes básicos *"La racionalización del uso del vehículo privado, dirigido a lograr un impacto crucial que es el disminuir el número de vehículos en las calles cuyo exceso es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental y cuya tendencia es aumentar a niveles absolutamente inmanejables"*, objetivo que no ha sido alcanzado a pesar de la implementación de la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular, comúnmente conocida como Pico y Placa, vigente desde hace cuatro años, de cuyas evaluaciones se ha determinado que la tasa de ocupación de 1,69 personas/vehículo antes de la medida, apenas se incrementó a 1,72 personas/vehículo², lo que significa una ocupación media del 34%, considerando que la capacidad máxima de un automóvil es de 5 personas.

De otra parte, el parque vehicular continúa creciendo año a año, hecho que va saturando la capacidad de la red vial principal y secundaria de la ciudad de Quito y sus vías de acceso.

Conviene entonces, buscar e implementar nuevas medidas de gestión de tráfico que permitan ir en pos de los objetivos de la movilidad sustentable expuestos en el Plan Maestro de Movilidad vigente. Una de esas medidas es la promoción del auto compartido, que consiste en la práctica de compartir el automóvil con otros ciudadanos con los que se comparta origen o destino, y tiene como objetivo lograr una disminución en los vehículos

¹ Encuesta Domiciliaria de Movilidad, 2011.

² Estudio para la determinación de índices de movilidad urbana para evaluar los impactos de la Medida de Restricción Vehicular, Pico & Placa, en la Ciudad de Quito, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador - Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2010-2011.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

particulares que circulan en la ciudad, disminuyendo en consecuencia el tráfico, las emisiones de gases contaminantes y los niveles de ruido producidos por los automotores.

Si bien la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular no ha logrado hasta el momento alcanzar los objetivos relacionados con la actividad de compartir el vehículo, durante su vigencia han surgido iniciativas privadas que promocionan y gestionan el auto compartido, las que se aplican en centros educativos universitarios y algunas empresas con resultados muy interesantes, pero al no tener una difusión a nivel metropolitano, su cobertura es limitada.

En ese contexto, el reto para la Administración Municipal es motivar a aquellos ciudadanos mayores de edad, que se encuentran en capacidad de conducir un vehículo, a compartir el auto para optimizar su uso y coparticipar en la mejora de la fluidez del tráfico y la contaminación ambiental, para lo cual considera que una manera efectiva de alcanzar esos objetivos y en esa escala, es plantear a través de la presente ordenanza la exclusión de la medida de regulación y restricción de la circulación vehicular para aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes adultos en sus desplazamientos de origen a destino, como incentivo a una decisión ciudadana particular que traerá beneficios para toda la comunidad.

En lo relativo a la contaminación ambiental, recordemos que los resultados de la medición de la Huella Ecológica del Distrito Metropolitano de Quito establecen que el promedio per cápita de emisiones en la ciudad es un 9% más alto que el del Ecuador, y en cuanto al transporte, el impacto promedio de un quiteño es 34% más alto que el de un ecuatoriano promedio³. De hecho, es justamente el sector del transporte el que más contribuye a la Huella de Carbono de la Ciudad, con el 56% del total de emisiones de gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera en un año⁴, en este sentido, las medidas que propendan a la reducción de vehículos en circulación, también propenderán a la reducción de la Huella de Carbono de la Ciudad.

³ Estudio Huella Ecológica del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, 2014.

⁴ "Proyecto Huella de Ciudades, en las ciudades de La Paz, Quito y Lima", Climate and Development Knowledge Network – Corporación Andina de Fomento, 2013.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Del mismo modo, es pertinente señalar que mediante informe técnico número SM-118-14 de fecha 22 de septiembre de 2014, la Secretaría de Movilidad determinó cuales podrían ser los efectos que pudieran causar en la medida de restricción vehicular los vehículos que opten por acogerse al auto compartido, por lo que se ha tomado como referencia inicial o escenario base, las experiencias que han surgido sobre este tema en la ciudad de Quito y el área conurbada de los valles. Sobre dicha base se han formulado 3 escenarios: pesimista, medio y optimista, que son parte del informe antes referido, considerando 10 ejes viales principales que corresponden a los ingresos al hipercentro de Quito, observándose que el posible incremento de vehículos por efecto de esta exoneración oscilaría entre 19 y 112 vehículos en cada eje uno de los diez ejes viales establecidos para el análisis.

La presente ordenanza busca también fomentar la cultura de responsabilidad ciudadana, otorgando a los quiteños la posibilidad de ser protagonistas en las soluciones a los problemas de movilidad que afectan a la ciudad.

Es por las consideraciones precedentes que corresponde al Concejo Metropolitano de Quito aprobar la Ordenanza reformativa a la Ordenanza Metropolitana 0305, reformativa de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, implementando así la práctica del auto compartido en la ciudad.

SEGUNDO DEBATE

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los Informes Nos. IC-O-2014-062 e IC-O-2014-101, de 27 de agosto y 15 de octubre de 2014, respectivamente, expedidos por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 3 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva para *"planificar, construir y mantener la vialidad urbana"*.
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución establece como competencia de los gobiernos municipales *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que: *"Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales."*;
- Que,** en concordancia con la Constitución, la letra f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD"), establece como competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales: *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal"*.
- Que,** es función del gobierno del distrito autónomo metropolitano de conformidad con la letra q) del artículo 84 del COOTAD: *"planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio"*;
- Que,** mediante resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 305, sancionada el 5 de marzo de 2010, se reformó la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que regula la circulación vehicular, estableciendo una medida de regulación y restricción de la circulación vehicular, con sus respectivas excepciones.

Que, mediante Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014, se reforma la Ordenanza Metropolitana No. 305, antes referida, en lo relacionado con las sanciones a la inobservancia de la medida de regulación y restricción a la circulación vehicular;

Que, el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito aprobado por el Concejo Metropolitano en sesión del 8 de abril del 2009 indica como una de sus políticas que *"Todas las decisiones que sobre el tema de movilidad tome el Concejo Metropolitano, la Alcaldía Metropolitana o a la entidad a cargo de la gestión del SMM (Sistema Metropolitano de Movilidad), se basarán y enmarcarán en las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad del DMQ"*; y,

Que, el citado Plan Maestro de Movilidad establece como uno de sus ejes básicos: *"La racionalización del uso del vehículo privado dirigido a lograr un impacto crucial: disminuir el número de vehículos en las calles, cuyo exceso (...). Es la causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental"*.

En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en los artículos 7, 57, literal a) y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REFORMA LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0305, REFORMATORIA DE LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II, LIBRO I DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- En el "Artículo I. 472 (6).- Excepción", sustituido por el artículo 3 de la Ordenanza No. 305, agréguese un literal con el siguiente texto:

ORDENANZA METROPOLITANA No.

"i) Aquellos vehículos que circulen con tres o más ocupantes mayores de edad en sus desplazamientos de origen a destino final, sin exceder el límite de pasajeros permitidos para cada automotor".

Artículo 2.- A continuación del "Artículo I. 473 (4).-", sustituido por el artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 305, agréguese un artículo innumerado con el siguiente texto:

"Art... I.- El traspaso de dominio de vehículo no exime de responsabilidad por las infracciones a esta Ordenanza. Al nuevo propietario de un vehículo, en caso de cometimiento de las infracciones reguladas en esta Ordenanza, se le aplicará la gradación de multas como si se tratase de la primera ocasión que se cometan."

Disposiciones Generales:

Primera.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación la difusión y socialización de la presente medida.

Segunda.- Encárguese a la Secretaría de Ambiente el cálculo de la reducción de la huella de carbono por la implementación de la iniciativa del auto compartido, así como otras mediciones de calidad de aire relacionadas.

Disposición Transitoria Única.- La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (AMT), se encargará de emitir la reglamentación necesaria para la aplicación y control de la presente ordenanza, en un plazo no mayor a noventa (90) días desde la sanción de la presente ordenanza.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2014.


Abg. Daniela Chacón Arias
Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito

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


ORDENANZA METROPOLITANA No.

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de xxx y xx de xxxx de 2014.- Quito,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
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,

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

H. A. Herrera
W. A. 77
Bustamante y
Primitivo
13-X-19

Expediente No. 2014-02285

Comisión

Oficio No.

Quito, 30 SEP 2014

Doctor
Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Ciudad.-

 **CONCEJO
METROPOLITANO
SECRETARIA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS**

2014-059824

FECHA: 30 SEP 2014
HORA: 12:43
FIRMA RECEPCIÓN: HawE
NUMERO HOJA:

De mi consideración:

En atención al oficio No. SG 0977 de 26 de septiembre de 2014, por medio del cual solicitó un informe y criterio legal a esta dependencia, respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 305, que reformó la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro del Código Municipal, relacionada con la política del "auto compartido", manifiesto a usted lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- a) Mediante Ordenanza Metropolitana No. 305, sancionada el de 05 de marzo de 2010, se reformó a la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano, que regula la circulación vehicular.
- b) Con Ordenanza Metropolitana No. 001, sancionada el 30 de mayo de 2014, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 305.

II. ANÁLISIS Y CRITERIO:

Una vez revisado el proyecto remitido, esta Procuraduría Metropolitana emite criterio favorable al mismo, realizando las siguientes observaciones:

i) En el Artículo 2 del proyecto se indica: *"En el Artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 305, agréguese un artículo innumerado con el siguiente texto: [...]"* El Artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana señala: *"Sustitúyase el artículo 1. 473 (4), por el siguiente:[...]"*. Teniendo como base ello, no es acorde con la técnica legislativa que el Artículo 2 del proyecto, pretenda incluir un artículo innumerado dentro de un artículo que sustituye uno anterior; lo recomendable es que se modifique la referencia indicada del Artículo 2 del proyecto por otra, que podría ser: *"Artículo 2.- Añádase después del Artículo 1. 473 (4), el siguiente artículo innumerado:"*

ii) El texto del Artículo 2 del proyecto no es del todo claro, ya que se habla de *"el mismo propietario de un vehículo transferido"*, expresión que puede generar varias dudas e inconvenientes en su aplicación. Sobre la base de lo señalado, es criterio de esta dependencia que se debe modificar el texto del indicado artículo por otro, que podría ser:

"Art... .- El traspaso de dominio de vehículo no exime de responsabilidad por las infracciones a esta Ordenanza. Al nuevo propietario de un vehículo, en caso de cometimiento de las infracciones reguladas en esta Ordenanza, se le debe aplicar la gradación de multas como si se tratase de la primera ocasión que se cometen."

La oportunidad, mérito y conveniencia de las decisiones que se adopten con relación al proyecto materia de este informe, son de competencia de las autoridades de gobierno, legislativas y de administración del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,


Dr. Rómulo García Sosa

 **PROCURADOR METROPOLITANO**