

Oficio No.: SG- 3092
Quito D.M., 27 OCT. 2017
Ticket GDOC: 2017-080243

Abogado
Eduardo Del Pozo
Presidente de la Comisión de Ambiente
Presente

Asunto: Observaciones del primer debate de la Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 213, Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 159.

De mi consideración:

Como alcance al oficio No. SG 2992, de 19 de octubre del año en curso, relacionado con la síntesis de las observaciones formuladas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 213, Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 159, con el fin de que sean procesadas en la Comisión de su Presidencia; y, en función del requerimiento formulado por el Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha, me permito informar a usted que dentro de las observaciones formuladas por el Ing. Juan Carlos Avilés, representante del Colegio en referencia en uso de la silla vacía en el debate de dicho proyecto normativo, se deberán considerar las siguientes observaciones:

1. Quito debe liderar, en coordinación con las autoridades competentes (Gobierno Central, Ministerio de Finanzas, Ministerio de Hidrocarburos, Ministerio de Industrias y Productividad, Agencia Nacional de Tránsito., Ministerio de Salud Pública, Asamblea Nacional, Ministerio de Ambiente) una comisión permanente mejora calidad del aire, para generar política pública nacional en la reducción del impacto al aire por contaminación de fuentes móviles, enfocado a la calidad de los combustibles.
2. Las asignaciones para el Fondo Ambiental, deben al menos mantenerse en su rubro (de ser posible incrementarse), y ser de tratada como primera prioridad en el Presupuesto General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Su principal enfoque

deberá ser la mitigación de impactos ambientales a la calidad del aire (city-tree, siembra de plantas nativas: geles hidratantes "zonas con baja capacidad hídrica").

Atentamente,



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

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2017-10-27	

Ejemplar 1: Destinataria
Ejemplar 2: Archivo numérico
Ejemplar 3: Archivo de antecedentes
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
CC: Con copia junto con expedientes originales
Ejemplar 5: Secretaría de la Comisión de Ambiente
Ejemplar 6: Secretaría de Ambiente

Oficio No.: SG- 2992
Quito D.M., 19 OCT 2017
Ticket GDOC: 2017-080243

Abogado
Eduardo Del Pozo
Presidente de la Comisión de Ambiente
Presente

Asunto: Observaciones del primer debate de la Ordenanza Metropolitana Reformativa a la Ordenanza Metropolitana No. 213, Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 159.

De mi consideración:

De conformidad a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, relacionada con el procedimiento parlamentario, remito a usted la síntesis de las observaciones formuladas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa a la Ordenanza Metropolitana No. 213, Sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 159, con el fin de que sean procesadas en la Comisión de su Presidencia.

Las observaciones en referencia, se detallan a continuación:

a) Concejal Sergio Garnica:

- Solicita que en la Disposición General Primera se incorpore el certificado de homologación conferido por la Agencia Nacional de Tránsito con el artículo 86 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

b) Concejal Carlos Páez:

- Se debe pensar en darle más autoridad y responsabilidad a la Secretaría de Ambiente respecto del comando de los operativos de control de emisiones ya que al parecer la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no se enfoca en el cumplimiento de esa política pública.

- Solicita que se debe agregar una disposición transitoria o general a fin de combatir la contaminación acústica.

- Sugiere que se revise el tema de las dos revisiones al año para los vehículos de transporte público.

c) Sr. Juan Carlos Avilés, Colegio de Ingenieros Ambientales (acreditado para el acceso a la silla vacía)

- Realiza una presentación del trabajo realizado por el Colegio al que representa y señala que remitirá sus observaciones de índole técnica por escrito.

d) Concejala Daniela Chacón:

- En el artículo 11 sugiere que sea una obligación implementar dispositivos reductores de emisión de partículas, donde sea posible.

- Se adhiere a la observación del Concejal Carlos Páez respecto de que se realicen varias revisiones técnicas vehiculares al año.

- Solicita que se revise la posibilidad de que exista una prohibición en un radio determinado de los centros de revisión vehicular, establecer mecánicas automotrices.

e) Concejala Soledad Benítez:

- Solicita crear mecanismos para evaluar las acciones de control

- Solicita la promoción del uso de vehículos de energía sustentable, en especial a los vehículos de transporte público.

- Se debe incluir una disposición que establezca la vida útil de los vehículos de transporte público.

- Debe incorporarse un programa de chatarrización para los vehículos que no están dentro de la vida útil.

f) Concejal Luis Reina:

- Solicita que se implementa una disposición que obligue a los vehículos institucionales a utilizar energías limpias.

g) Concejal Jorge Albán:

- Considera que en las disposiciones transitorias se establecen preasignaciones lo cual es ilegal, se debe revisar bien porque es riesgoso incorporarlo.

- Considera que es cuestión de ejercer las competencias el hecho de establecer dos revisiones vehiculares anuales.

- Sobre el tema de la contaminación acústica, se debe incorporar en el cuerpo de la Ordenanza; así mismo controlar no solamente a los repartidores de gas, sino al resto de actividades como vendedores de frutas, chatarreros, etc.

h) Concejala Luisa Maldonado:

- Indica que remitirá observaciones por escrito.

- Sugiere acoger lo señalado por la Procuraduría Metropolitana respecto de guardar armonía entre la normativa nacional y metropolitana vigente.

- Se debe dejar en claro cómo se va a evitar el incumplimiento de los que se está planteando, en los artículos 3 y 9; y, que remitirá por escrito su propuesta.

- Se debe señalar con claridad las normas que se derogan o modifican con la propuesta de Ordenanza.

i) Concejala Anabel Hermosa:

- Solicita que, respecto de la revisión técnica vehicular, se mejoren los controles en vía pública a fin de generar una cultura de prevención.

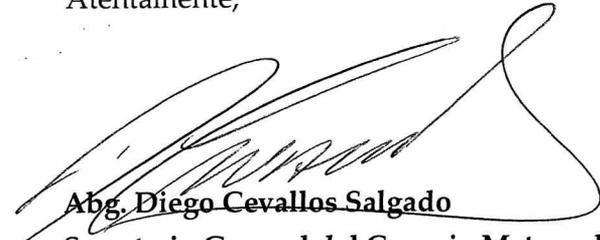
- Propone que se incorpore un articulado en el que en las unidades que forman parte del sistema de transporte público de pasajeros del Municipio se implemente de manera obligatoria el control para verificar que se estén ejecutando las dos revisiones que se propone incorporar; así como se verifique el porcentaje de opacidad respecto de las emisiones. Indica que va a presentar la propuesta por escrito.

Sin perjuicio de las observaciones antes referidas, me permito recordar a usted que, conforme a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, a partir de la fecha de realización del primer debate, las concejalas y concejales, así como la ciudadanía en general, tienen un plazo de dos días para remitir a la Presidencia de la Comisión observaciones al proyecto normativo.

De igual manera, y conforme lo previsto en el inciso tercero del literal f) del artículo 13 de la Resolución del Concejo No. C 074, el procesamiento de las observaciones antes referidas, deberán ser incluidas en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión que usted preside, a fin de que la misma elabore el informe para segundo debate.

Finalmente, me permito adjuntar en archivo digital (CD), el audio correspondiente a la parte pertinente de la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de 19 de octubre de 2017, en la que se realizó el primer debate del proyecto normativo objeto del presente oficio.

Atentamente,



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

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2017-10-19	

Ejemplar 1: Destinataria
Ejemplar 2: Archivo numérico
Ejemplar 3: Archivo de antecedentes
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
CC: **Con copia junto con expedientes originales**
Ejemplar 5: Secretaría de la Comisión de Ambiente
Ejemplar 6: Secretaría de Ambiente

**Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios
CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)**

ARTÍCULO 1

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional / recomendaciones
<p>Art. 1 Sustituyase el Artículo II 375.7 de la Ordenanza Metropolitana 0213 sustitutiva del Título V, "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la ordenanza Metropolitana Nro. 159, el texto de los numerales 2 y 3 por el siguiente:</p> <p>"Art. II. 375.7.-</p> <p>2. Los vehículos nuevos destinados al servicio público o comercial, deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular en un plazo de (30) días contados a partir de la fecha de su adquisición y no estarán exentos de la Revisión Técnica Vehicular.</p> <p>3. Lo previsto en el numeral uno no implica exoneración de la revisión de la legalidad de su propiedad o tenencia, la cual es obligatoria antes de la matrícula en todos los casos.</p>	<p>1. Art. II.375.7.- Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a mil kilómetros (1000 km.) y su año de fabricación consta igual o uno mayor o uno menor al año que decurra, al ser adquiridos deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular dentro de los treinta días calendario siguientes al de su compra y si la aprueban quedarán exentos de volverlo a hacer en el periodo siguiente de revisión. Sin embargo, esto no implica exoneración de ninguna clase en la revisión de la legalidad de su propiedad o tenencia, la cual es obligatoria antes de la matrícula en todos los casos. Se incluye en esta definición tanto a los vehículos livianos como pesados.</p>	<p>2. Los vehículos nuevos destinados al uso particular (livianos) y de uso intensivo (vehículos de carga, buses de transporte público, escolares y taxis), deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular en un plazo no mayor de (30) días contados a partir de la fecha de su adquisición y no estarán exentos de la Revisión Técnica Vehicular.</p>	<p>a) Se plantea ser específico en lo indicado,..., en un plazo <u>mayor</u>...</p> <p>b) ¿ qué sucede con vehículos que luego de 30 días no hayan sido sometidos a la Revisión Técnica Vehicular?, se propone: "si luego de sobrepasar los 30 días los vehículos nuevos contados a partir de la fecha de su adquisición, no hayan sido sometidos a la Revisión Técnica Vehicular se establecerá una sanción del 5% de la Remuneración Básica Unificada (RBU)"</p> <p>c) La definición adecuada es vehículos de uso particular (livianos) y de uso intensivo (vehículos de carga, buses de transporte público, escolares y taxis)</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

ARTÍCULO 2

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional / recomendaciones												
<p>Art. 2. Sustitúyase el Artículo II 375.22 por el siguiente: “Los límites máximos permitidos de emisiones para vehículos a diésel son los que constan en la siguiente tabla:</p> <table border="1" data-bbox="630 896 901 1220"> <thead> <tr> <th>Vehículo modelo</th> <th>año</th> <th>Porcentaje máximo de opacidad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019 adelante</td> <td>en</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>2000 al 2018</td> <td></td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>1999 anteriores</td> <td>y</td> <td>60%</td> </tr> </tbody> </table> <p>En el caso que la norma técnica nacional vigente sea más estricta que las previstas en esta Ordenanzas se aplicará lo ahí establecido”.</p>	Vehículo modelo	año	Porcentaje máximo de opacidad	2019 adelante	en	30%	2000 al 2018		50%	1999 anteriores	y	60%	<p>Art. 11.375.22 Los límites permitidos para las emisiones provenientes para las emisiones provenientes de vehículos a diésel son los que constan en la Norma Técnica Ecuatoriana INEN 2207:98 “ Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores, Límites Permitidos de Emisiones Producidas por Fuentes Móviles de Diésel”, publicada en el Registro Oficial No.100 de 4 de enero de 1999.</p>	<p>Eliminar “En el caso que la norma técnica nacional vigente sea más estricta que las previstas en esta Ordenanzas se aplicará lo ahí establecido” OM 149. Reemplazar por De acuerdo al porcentaje máximo de opacidad en la tabla de la Norma Técnica Ecuatoriana INEN 2207:2002 “Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores, Límites Permitidos de Emisiones Producidas por Fuentes Móviles Terrestres de Diésel” Acuerdo Ministerial Nro. 02 367 del 18 de septiembre del 2002, Registro Oficial Nro. 673 del 30 de septiembre del 2002</p>	<p>a) Se recomienda incluir el método de opacidad que corresponde a la NTE INEN 202:2002 (método de aceleración libre) y de ser oportuno métodos de medición dinámica) b) La NTE INEN 2 207:2002 es la guía para la reforma de la Ordenanza, lo que se pretende es ser menos permisibles en el DMQ, por ello colocaron nuevo límite para vehículos del 2018 en adelante (tecnología EURO 3 y posteriores que lleguen al país). c) Los porcentajes responden a datos estadísticos obtenidos de los centros de RTV y controles aleatorios proporcionados por la AMT.</p>
Vehículo modelo	año	Porcentaje máximo de opacidad													
2019 adelante	en	30%													
2000 al 2018		50%													
1999 anteriores	y	60%													

ARTÍCULO 3

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional /recomendaciones
<p>Art. 3.- Replácese el texto del Artículo II.387.1 de la Ordenanza Metropolitana 0213 Sustitutiva del Título V. "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, por el siguiente:</p> <p>"Art.- II.378.1.- Si un vehículo seleccionado en la vía pública para que se le realice el control aleatorio, sobrepasare los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes o de opacidad, será multado con el diez por ciento (10%) de una Remuneración Básica Unificada, citados a un centro de revisión y control vehicular y de ser el caso, detenido."</p>	<p>Art. II.378.1.- Si un vehículo seleccionado en la vía pública para que se le realice el control aleatorio, sobrepasare los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes o de opacidad, será citado y de ser el caso detenido.</p>	<p>Si el incumplimiento por opacidad sobrepase el 50% de la norma, el vehículo será detenido hasta que el vehículo cumplan la normativa (revisión insitu).</p>	<p>a) El porcentaje de multa ha sido consensuado varias ocasiones, por las entidades competentes, el valor no puede ser mayor al establecido en el COIP art. 391 numeral 1</p> <p>b) "Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: 1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases."</p> <p>c) Se realizará la detención del vehículo, únicamente en casos donde el incumplimiento sobrepase los rangos mayores al 50% de la norma.</p> <p>d) Los centros de RTV se encuentran homologados por la ANT (Guayaquil, Cuenca, Quito, Rumiñahui), sin embargo no existe un enlace que permita verificar si un vehículo efectivamente aprobó la revisión en una ciudad diferente a Quito (los datos solo son del DMQ,</p>



**Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios
CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)**

			<p>importante plantear esa necesidad para efecto de los controles aleatorios), o plantear un sustento legal que aclare y fortalezca el hechos de que a pesar de haber aprobado la RTV en otra ciudad también tenga que hacerlo en el DMQ y sujetarse a las sanciones establecidas.</p> <p>e) El 30% de vehículos revisados en vía pública sobrepasan límites máximos (fuente: AMT controles aleatorios 2016),</p> <p>f) Existe un artículo en el COIP que menciona la contaminación del aire , debe sujetarse a un análisis para determinar si procede o no ya que es un tema social: "SECCIÓN SEGUNDA Delitos contra los recursos naturales Artículo 253.- Contaminación del aire.- La persona que, contraviniendo la normativa vigente o por no adoptar las medidas exigidas en las normas, contamine el aire, la atmósfera o demás componentes del espacio aéreo en niveles tales que resulten daños graves a los recursos naturales, biodiversidad y salud humana, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años"</p> <p>g) En coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito</p>
--	--	--	---

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

			<p>A.M.T., se propone realizar controles en cooperación con Universidades Ecuatorianas que tengan en sus penum académicos las carreras de: Ingeniería Ambiental, Ingeniería Mecánica.</p>
--	--	--	---

ARTÍCULO 4

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional
<p>Art. 4. Sustitúyale en el Artículo II 379.1 de la Ordenanza Metropolitana 0213, substitutiva del Título V "Del Medio Ambiente", libro segundo del código municipal para el Distrito Metropolitano de Quito sección IX, por el siguiente:</p> <p>Art. II 379.1. Los vehículos que no concurren dentro del plazo establecido en esta Ordenanza, a la segunda, tercera o cuarta revisiones, según el caso serán sancionadas con una multa mensual acumulativa de diez dólares de Norteamérica por cada una de ellas.</p>	<p>Art. II. 379.1 Los vehículos que no concurren a la segunda, tercera o cuarta revisiones, según el caso serán sancionadas con una multa mensual acumulativa de diez dólares de Norteamérica por cada una de ellas.</p>	<p>Art. II. 379.1 (a) Si los vehículos pertenecen al segmento de uso intensivo (carga, buses de transporte público, escolares y taxis), la sanción tendrá corresponsabilidad entre el dueño de la unidad (70% de la multa generada) y la cooperativa (el 30% restante).</p> <p>Art. II. 379.1 (b) De los incentivos: Serán de tipo económico, si el vehículo acude a los centros de RTV en los tiempos establecidos acorde a la calendarización según el último dígito de la placa y no registra citaciones en vía pública, se descontará en 5% en el costo de la RTV.</p>	<p>a) Cooperación con entidades educativas, fortalecer a la AMT como ente regulador (mejor personal, mejor infraestructuras, equipos tecnológicos. etc.)</p> <p>b) Si los vehículos de uso intensivo (carga, buses de transporte público, escolares y taxis), la sanción tendrá corresponsabilidad entre el dueño de la unidad - 70% de la multa generada- y la cooperativa -el 30% restante-. La cooperativa al igual que el conductor y dueño del vehículo deberían responder el principio de responsabilidad solidaria.</p> <p>c) Es necesario proponer incentivos: que podrían ser de tipo económico, por ejemplo si el vehículo acude a los centros</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

		de RTV en los tiempos establecidos acorde a la calendarización según el último dígito de la placa y no registra citaciones en vía pública, la mejor opción sería descontar un porcentaje en el costo de la RTV
--	--	--

ARTÍCULO 5

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha OM 159	Criterio profesional
<p>Art. 5 Sustituir el texto del Art. 379.6 de la Ordenanza Metropolitana 0213, sustituirá del título quinto del medio ambiente:</p> <p>“Art. II. 379.6.- Los propietarios o tenedores de los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos al control de la Entidad Metropolitana encargada del servicio y administración del transporte público que no concurren a los centros de revisión y control vehicular para someterlos a la revisión técnica dentro de los plazos y conforme a las convocatorias que emite dicha Empresa, serán sancionados con una multa mensual acumulativa del ocho por ciento (8%) de una Remuneración Básica Unificada”.</p>	<p>Art. II.379.6.- Los propietarios o tenedores de los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos a control de la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT), que no concurren a los centros de revisión y control vehicular para someterlos a la revisión técnica dentro de los plazos y conforme a las convocatorias que emite dicha Empresa, serán sancionados con una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.</p>	<p>Art. 5 Sustituir el texto del Art. 379.6 de la Ordenanza Metropolitana 0213, sustituirá del título quinto del medio ambiente:</p> <p>“Art. II. 379.6.- Los propietarios o tenedores de los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos al control de la Entidad Metropolitana encargada del servicio y administración del transporte público que no concurren a los centros de revisión y control vehicular para someterlos a la revisión técnica dentro de los plazos y conforme a las convocatorias que emite dicha entidad, serán sancionados con una multa del 20% de una remuneración básica unificada.</p>	<p>a) Se esperaría que la propuesta de sanción disminuyan las infracciones.</p> <p>b) Si los vehículos de uso intensivo (carga, buses de transporte público, escolares y taxis), la sanción tendrá corresponsabilidad entre el dueño de la unidad - 70% de la multa generada- y la cooperativa -el 30% restante-. La cooperativa al igual que el conductor y dueño del vehículo deberían responder el principio de responsabilidad solidaria.</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

		<p>Si los vehículos pertenecen al servicio público, la sanción tendrá corresponsabilidad entre el dueño de la unidad (70% de la multa generada) y la cooperativa (el 30% restante).</p>	
--	--	---	--

ARTÍCULO 6

OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional
<p>Art. 6. En el primer inciso del Art. II.379.7 DE LA Ordenanza Metropolitana 0213 sustitutiva del Título V. "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Sección IX, Parágrafo I, sustitúyase las palabras "Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del transporte (EMSAT), por "Entidad Metropolitana Encargada del Servicio y Administración del Transporte Público."</p> <p>En el segundo inciso del mismo artículo cámbiese las palabras "doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica" por "una Remuneración Básica Unificada".</p>	<p>Art. II.379.7.- Los vehículos de servicio público que se encuentren sometidos a control de la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT) que no aprobaren la revisión técnica vehicular, no podrán transportar pasajeros mientras no la aprueben. En caso de no acatar lo previsto en este artículo, deberán ser detenidos por la Policía Nacional y permanecerán como tales por cinco días. Sus propietarios o tenedores deberán pagar una multa de doscientos dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y someter al vehículo a la revisión técnica vehicular hasta que lo aprueben.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>a) Es importante este artículo; el ejemplo se da "casa adentro" b) Los días de retención del vehículo se mantienen. c) Revisar si se toma en cuenta en CIOP en la parte que corresponde a investigación de accidentes. d) Se entiende que existe el apoyo de la Universidad Politécnica Nacional (CCICEV), sin embargo se debería afianzar dicha cooperación en pro de la mejora de la calidad de aire en el DMQ.</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

ARTÍCULO 7		Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional
<p>OM 159</p> <p>Artículo 7.- Sustitúyase en el texto del artículo II.379.8 de la Ordenanza Metropolitana 0213. Sustitutivo del título V "Del medio ambiente"; libro Segundo, del Código Municipal por el Distrito Metropolitano de Quito. Sección X, parágrafo II, las palabras "de la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito CORPAIRE" por "Del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito" y luego de la palabra multa sustituye la frase "de 10 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica" por "del 5% de una Remuneración Básica Unificada".</p>	<p>OM 213</p> <p>Artículo 11.379.8.- Los vehículos que fueron citados en los operativos en la vía pública y que no concurren y aprueben en el Centro de Revisión y Control Vehicular de la Corporación para el mejoramiento del aire de Quito CORPAIRE correspondiente, dentro del plazo fijado que es de 8 días, serán sancionados con una multa de 10 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, acumulativa por cada período de 8 días, sin perjuicio de cumplimiento de la obligación de acudir al centro respectivo.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>a) EL plazo de ocho días se mantiene, es un periodo prudente, corresponde a los tiempos de respuesta de la AMT hacia el usuario.</p> <p>b) Secretaría de Ambiente realiza acompañamientos, la competencia está distribuida, se debe fortalecer la institución, que una sola entidad sea la encargada, volver a una figura como CORPAIRE por ejemplo.</p>
ARTÍCULO 8		Cambios sugeridos CIAM Pichincha	Criterio profesional
<p>OM 159</p> <p>Art. 8 Sustituir el texto del Art. 379.9 de la Ordenanza Metropolitana 0213, Sustitutiva del Título V del Medio Ambiente, Libro Segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, Sección IX, Parágrafo II, por el siguiente:</p>	<p>OM 213</p> <p>Art. II.379.9.- Los vehículos que fueren detenidos en la vía pública hallándose como condicionados en la revisión técnica vehicular y que no hubieren concurrido y aprobado en ella dentro del plazo fijado para el efecto, serán sancionados con una multa acumulativa mensual de diez</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>a) Se esperaría que la propuesta de sanción disminuyan las infracciones.</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

<p>Art. II.379.9.- Los vehículos que fueren sometidos a controles aleatorios en la vía pública hallándose como condicionados en la revisión técnica vehicular y que no hubieren concurrido y aprobado en ella dentro del plazo fijado para el efecto, serán sancionados con una multa mensual acumulativa del cuatro por ciento (4%) de una Remuneración Básica Unificada para el caso de los vehículos particulares y del diez por ciento (10%) Remuneración Básica Unificada para el caso de los vehículos del transporte público o comercial y conducidos de manera inmediata a un centro de revisión y control vehicular para que se les practique la revisión correspondiente, la misma que será considerada como la segunda o tercera revisión se aplicará la misma sanción de este artículo. ...</p>	<p>dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y conducidos de manera inmediata a un centro de revisión y control vehicular para que se les practique la revisión correspondiente, la misma que será considerada como la segunda revisión.</p>
ARTÍCULO 9	
<p>OM 159</p> <p>Art. 9.- Sustitúyase el texto el texto del Artículo II.379.13 de la Ordenanza Metropolitana 0213 Substitutiva del Título V. "Del Medio Ambiente", Libro Segundo, el Código</p>	<p>OM 213</p> <p>Art. II.379.13.- Los vehículos que no obstante haber aprobado la revisión técnica vehicular, fueren citados por tres ocasiones en la vía pública sin que se les hubiere corregido los defectos detectados en los controles</p>
<p>Cambios sugeridos CIAM Pichincha</p> <p>Sin comentarios</p> <p>Criterio profesional</p> <p>a) La AMT en su página web, publica el historial de las revisiones de cada vehículo, sería bueno plantear otras necesidades del usuario y para que las coloquen en la web, por</p>	

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

<p>Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito Sección IX, Parágrafo II, por el siguiente: "Art.- II.379.13.- Los vehículos que no obstante haber aprobado la revisión técnica vehicular, fueren citados por tres ocasiones en la vía pública sin que se les hubiere corregido los defectos detectados en los controles aleatorios previos, serán sancionados con una multa de una Remuneración Básica Unificada e inmediatamente conducidos al Centro de Revisión y Control Vehicular más cercano. Para el caso de vehículos de transporte público y comercial, además se les retirará la habilitación operacional, la misma que será devuelta solo con la presentación de certificado que acredite que el vehículo ha aprobado la revisión técnica vehicular.</p>	<p>aleatorios previos, serán sancionados con una multa de 50 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica e inmediatamente conducidos al Centro de Revisión y Control Vehicular más cercano. En caso de estar sujetos a la EMSAT, además se les retirará la habilitación operacional, la misma que será devuelta solo con la presentación de certificado que acredite que el vehículo ha aprobado la revisión técnica vehicular.</p>	<p>ejemplo con un link a un listado de mecánicas que posean su certificado ambiental en regla.</p>
<p>ARTÍCULO 10</p>		
<p>OM 159</p> <p>Art. 10.- Sustitúyase el texto del Artículo II.379.24 por el siguiente: "Art.- II.379.24.- Como requisito de aprobación del proceso de revisión técnica vehicular obligatoria, los vehículos destinados para el transporte público y transporte</p>	<p>OM 213</p> <p>Art. II.379.24.- Se establece, a partir del año 2005, de manera obligatoria la realización y la ejecución de las pruebas de control dinámico de emisiones vehiculares mediante protocolos ASM, para los vehículos que sean sometidos a la revisión técnica vehicular y que aleatoriamente fueren seleccionados por el funcionario o</p>	<p>Cambios sugeridos CIAM Pichincha</p> <p>"Art.- II.379.24.- Como requisito de aprobación del proceso de revisión técnica vehicular obligatoria, los vehículos destinados para el transporte público, transporte comercial y vehículos particulares deben someterse a pruebas estáticas y dinámicas para la medición de potencias y emisión de gases</p>
		<p>Criterio profesional</p> <p>a) En coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito A.M.T., se propone realizar controles en cooperación con Universidades Ecuatorianas que tengan en sus pensum académicos las carreras de: Ingeniería Ambiental, Ingeniería Mecánica.</p>

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

<p>comercial deben someterse a pruebas estáticas y dinámicas para la medición de potencias y emisión de gases</p>	<p>empleado correspondiente, o por el sistema informático, la realización y la ejecución de las pruebas de control dinámico de emisiones vehiculares mediante protocolos ASM. Debido a su carácter inocuo, los propietarios o tenedores de los vehículos seleccionados de manera aleatoria para este examen, no podrán oponerse a él.</p>	<p>b) Se propone la revisión de vehículos particulares de manera aleatoria.</p>
---	---	---

ARTÍCULO 11		
OM 159	OM 213	Cambios sugeridos CIAM Pichincha
<p>Art. 11.- En el Artículo III De la Contaminación Vehicular, Sección III DE la Revisión Técnica Vehicular , Parágrafo IV Del Control de la Contaminación dentro de los límites máximos agregar los siguientes artículos a continuación del Artículo II.375.19 :</p> <p>Art.- II.375.20.- Los propietarios de vehículos que utilicen dispositivos post combustión, como catalizadores u otros, deberán grabar estos dispositivos con la información del número de chasis del vehículo. Este grabado deberá estar ubicado en una zona visible del</p>	<p>Art. II.375.20.- Art. II.375.20.- Son artículos nuevos</p>	<p>a) En coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito A.M.T., se propone realizar controles en cooperación con Universidades Ecuatorianas que tengan en sus pensum académicos las carreras de: Ingeniería Ambiental, Ingeniería Mecánica.</p>



Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)

<p>dispositivo y debe ser legible e indeleble.</p> <p>En el caso de vehículos que vienen con estos dispositivos de fábrica, la disposición será aplicable a partir del primer cambio o reposición del dispositivo.</p> <p>Lo dispuesto en los incisos primero y segundo de este artículo serán requisitos para aprobar la revisión técnico vehicular</p> <p>Art.- II.375.21. Los vehículos nuevos de procedencia nacional o internacional que se comercialicen en el Distrito Metropolitano de Quito o ingresen a operar como parte del sistema de transporte público o transporte comercial del Distrito, deberán cumplir previamente a su comercialización, con el proceso de verificación estandarizada de cumplimiento de normas para el Distrito Metropolitano de Quito, sustentada en un Informe Técnico de Evaluación de la Conformidad que compruebe que el vehículo cumple con los parámetros establecidos por la autoridad.</p> <p>El informe al que hace referencia el inciso anterior, deberá observar los mismos parámetros técnicos utilizados en los controles de opacidad de la Revisión Técnico Vehicular y será emitido por la</p>		
--	--	--



**Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios
CIAM Pichincha (borrador 2 agosto 2017, 16H00)**

<p>entidad acreditada o designada por la autoridad competente. Esta verificación deberá incluir pruebas físicas y asegurar el cumplimiento de las normas técnicas vigentes.</p>			
---	--	--	--

Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la
revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha
(borrador 2 agosto 2017, 16H00)

DISPOSICIONES GENERALES

- a) TERCERA. El 40% de las multas recaudadas debería pasar al Fondo ambiental para proyectos concursables para Diagnóstico y Mejora del Aire de Quito. **Justificación:** *es evidente que la infracción que se concreta en afectación ambiental, además la ciudadanía espera visibilizar que las multas sean canalizadas al componente ambiental y no solo para gasto operativo* -. Es importante indicar que la administración del Fondo Ambiental podría canalizar los recursos obtenidos a través de proyectos de descontaminación del aire, Proyectos de **Mitigación y Compensación:** siembra de plantas en zonas con baja disponibilidad de agua - geles hidratantes-, en zona urbana se propone paneles de musgo.

RECOMENDACIONES GENERALES NECESARIAS A LA ORDENANZA PROPUESTA

- b) Se recomienda la elaboración de normativa, ordenanza específica para el ingreso de combustibles para el Cantón del D.M. Quito, hay corresponsabilidad compartida. **Sustento jurídico:** El Código Orgánico del Ambiente Suplemento del Registro Oficial No. 983, 12 de Abril 2017 Artículo 9 numeral 4. **El que contamina paga.** *"Quien realice o promueva una actividad que contamine o que lo haga en el futuro, deberá incorporar a sus costos de producción todas las medidas necesarias para prevenirla, evitarla o reducirla. Asimismo, quien contamine estará obligado a la reparación integral y la indemnización a los perjudicados, adoptando medidas de compensación a las poblaciones afectadas y al pago de las sanciones que correspondan."* -cursiva y comillas me corresponden-.
- c) Se recomienda la elaboración de normativa, ordenanza específica para definir criterios de "emergencia ambiental" por riesgo a la población humana, sobretodo enfocado a la población vulnerable (niños, adultos mayores, embarazadas, personas con capacidades especiales) y ecosistemas en cuanto a la calidad del aire dentro del D.M. Quito. **Sustento jurídico:** El artículo 389 de la Constitución indica: *"El Estado protegerá a las personas, las colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objetivo de minimizar la condición de vulnerabilidad"*; El artículo 140 el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) indica que corresponde a los distintos niveles de gobierno de manera concurrente y en forma articulada, *"la gestión de riesgos que incluye las acciones de prevención, reacción, mitigación, reconstrucción y transferencia, para enfrentar todas las amenazas de origen natural o antrópico que afecten al cantón..."*, -cursiva y comillas me corresponden-.
- d) Se recomienda la inclusión de ordenanza o normativa específica para vehículos nuevos denominados vehículos eléctricos, cuya motivación es el cambio de tecnología sostenible con el ambiente (ejemplo taxis eléctricos en la ciudad de Loja), aquellos vehículos cuyo recorrido sea menor a cinco mil kilómetros (5000

**Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la
revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha
(borrador 2 agosto 2017, 16H00)**

km.) deberán ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular en un plazo de (60) días contados a partir de la fecha de su adquisición. Impulsará la transformación, el uso y aprovechamiento de la nueva matriz energética y fortalecer el cambio de la matriz productiva.

- e) De acuerdo al PLAN OPERATIVO ANUAL 2017 del Agencia Metropolitana de Tránsito -AMT- disponible en http://www.amt.gob.ec/files/lotaip2017/01/Literal_k_enero2017.pdf, el PROYECTO: Fortalecimiento de Control de Tránsito refiere en incrementar un 5% controles vehiculares, se RECOMIENDA, **establecer una meta específica para control Calidad de Aire fuentes móviles vehículos, con su correspondiente asignación presupuestaria (renovación y acreditación de equipos, certificación de operadores de equipos de acuerdo a perfiles profesionales establecidos de Secretaría Técnica del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales de ser el caso etc.)**
- f) Se recomienda analizar cuál es el actual **impacto en la salud**, en el personal con relación de dependencia del Municipio (Agentes Civiles de Tránsito etc.), provocado por enfermedades ocupacionales relacionadas a la calidad del aire.
- g) Impulsar propuestas como la **Renovación de Parque Automotor** para el Distrito Metropolitano de Quito en coordinación interinstitucional con el gobierno central “tener un parque automotor viejo, tiene varios inconvenientes como las emisiones de dióxido de carbono que están relacionadas con el consumo del propio vehículo. Por ello, muchas ciudades europeas han puesto restricciones a los autos antiguos”, enfocado a vehículos de más de 32 años de vida útil, que es el tiempo máximo de operatividad reglamentaria (Anuario 2016: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - A.E.A.D.E.-).
- h) Se recomienda organizar cursos de **concienciación a transportistas escolares**, en coordinación con instituciones educativas a las cuales prestan sus servicios, con el claro compromiso de propender a una buena calidad de aire en el DMQ.
- i) Se recomienda organizar cursos de **concienciación a transportistas de transporte urbano**, con el claro compromiso de propender a una buena calidad de aire en el DMQ.
- j) Fortalecer el uso de vehículos no motorizados.
- k) Si bien en Quito se implementó el Pico y Placa desde el año 2010 (AMT, 2017), conviene evaluar y pensar en la posibilidad de extender la restricción vehicular al modelo Hoy no circula.

Todas estas medidas en conjunto y con el claro compromiso de ciudadanos y autoridades permitirán sin duda, mejorar la calidad del aire en nuestra querida capital de los ecuatorianos.



**Comparación entre Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la
revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios CIAM Pichincha
(borrador 2 agosto 2017, 16H00)**

Bibliografía consultada

- Constitución de la República del Ecuador 2008
- Ley Orgánica de Salud
- Código Orgánico Integral Penal (COIP)
- Centro de Investigación de Políticas Públicas y Territorio y Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales CITE-FLACSO (2016). La prosperidad en las ciudades de Ecuador. Primer reporte del Índice de Prosperidad Urbana (CPI) para 27 ciudades ecuatorianas. En: <http://cite.flacsoandes.edu.ec/media/2016/10/ciudades-completo-27-10-16.pdf>
- Fundación Transitemos. (2013). Hacia una ciudad para personas: Movilidad y un Transporte Sostenibles en Lima y Callao al 2025. Fecha de consulta: 18/01/2017. En: <http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2013/10/Hacia-Una-Ciudad-para-las-Personas-Hoja-de-Ruta-al-2025-V-Final1.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC. (2014). Anuario de Estadísticas de Transportes 2014. p.7. Fecha de consulta: 18/01/2017. En: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf
- Colombia. Congreso de la República. Ley 1333 (21, julio, 2009). Por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C., 2009, no. 47.417.
- PLAN OPERATIVO ANUAL 2017 del Agencia Metropolitana de Tránsito -AMT-
- Metodología de Valoración Cualitativa Conesa - Fernández (1997).
- Pruzzo, L. Introducción al Análisis de Riesgo Ambiental. Buenos Aires, Argentina. Facultad de Agronomía Universidad de Buenos Aires. 2002.
- SISBEN, Sistema de Identificación de Potenciales beneficiarios de Programas Sociales [en línea].
- Bogotá. D.C. : [consultado en octubre de 2008] Disponible en Internet: <<http://www.sisben.gov.co/Inicio/ConsultadePuntaje/tabid/38/language/es-ES/Default.aspx>

Propuesta presentada por

Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha
CIAMP

Lizarazu 167 y Díaz de La Madrid (Sector H. Metropolitano),
0992651079 593 2 2555901,
ingenierosambientalesp@gmail.com,

Fecha: **05 OCT 2017** Hora **9:30**

Acuerdo Ministerial Nro. MDT-00026-2017 N° HOJAS **3**

Recibido por: **MTA**

Oficio Nro. 2017-10-03-001-CIAMP
D.M. Quito, 3 de octubre del 2017

2017 - 115737

Abogado
Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO METROPOLITANO DE QUITO

Asunto: **Segundo Análisis:** Ordenanza
Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la
revisión técnica vehicular, sugerencia de
cambios CIAM Pichincha

En su despacho.-

De nuestra consideración:

Con Oficio Nro. 2017-08-07-001-CIAMP de fecha 7 de agosto del 2017, el Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha, realizó la Comparación Ordenanza Metropolitana (OM) 213 y 159 sobre la revisión técnica vehicular, sugerencia de cambios propuesto desde Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha -CIAMP- al "Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanzas Metropolitana 0213, sustitutiva del Título V del Medio Ambiente, Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 159", sin embargo ninguna observación ni recomendación a sido acogida y no se nos ha dado el sustento técnico legal por las cuales no han sido incorporadas.

El Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha en su afán de impulsar la mejora de la calidad de aire en el D.M. Quito, realiza un complemento al primer análisis del Oficio 2017-08-07-001-CIAMP del 7 de agosto 2017.

Entendiendo que toda norma debe estar encaminada a proteger los derechos establecidos en la Constitución, como "el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado" citado en la exposición de motivos en la propuesta de reforma que nos convoca en este momento.

En este sentido, debemos tener presente el alcance de la actual Ordenanza 213 Sustitutiva del Título V "Del Medio Ambiente", Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su CAPÍTULO III DE LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR - SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES, señala:

Art. II.373.- ALCANCE.- Las disposiciones establecidas en el presente Capítulo son de orden público e interés social, así como de observancia obligatoria para todas las

personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que sean propietarias o tenedoras de vehículos automotores que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito.

Por ello, a partir de la reunión de 14 de agosto de 2017, considerando los aportes de la Comisión de Ambiente del DMQ a los planteamientos efectuados por el CIAM Pichincha, estimamos necesario enfocar el análisis hacia el problema que se pretende solucionar a través de la Reforma a la Ordenanza 213 propuesta actualmente.

En el párrafo primero de la exposición de motivos de la Propuesta de Reforma se indica que: “El tránsito y transporte en las ciudades, así como la calidad del combustible son factores que inciden directamente en la condición del aire que se respira en las urbes”; por lo tanto, la solución integral es plantear disposiciones para estos dos factores, la tecnología de los automotores y la calidad del combustible, ambas son esenciales, la calidad del aire no mejorará si falta una de ellas.

Es así que de acuerdo a la información recibida, en el Informe Técnico 1-070817 RTV MEDICIÓN Y CONTROL DE MATERIAL PARTICULADO (PM2.5), de la Agencia Metropolitana de Tránsito con fecha 07.08.2017, en la página 12 señala:

“El parque automotor de diésel de la ciudad de Quito, está compuesto por vehículos cuyos motores cuentan con tecnología correspondiente EURO II y EURO III, los mismos que funcionando en la altura y con el diésel de bajo contenido de azufre, aún tienen altos niveles de emisiones contaminantes, en tal sentido no ayudaría a reducir las emisiones reemplazarlos con otros similares.”

De esto nace la interrogante de que si el mismo Informe Técnico indica que “no ayudaría a reducir las emisiones reemplazar” los automotores, entonces por qué en la Disposición General Primera (de la Propuesta de reforma a la Ordenanza 213) solo se tiene a “procurar la mejor tecnología ambiental disponible”, si la calidad del combustible ecuatoriano es la causa de “los altos niveles de emisiones contaminantes”.

Respecto a esto, el “Estudio Comparativo del Uso del Diesel entre Europa y Ecuador, Utilizado para Motores de Vehículos” elaborado por el Ingeniero Automotriz Mario Ortiz (2014), describe la problemática de emisiones en motores diésel:

Impacto en los motores:

“El contenido de azufre en el diésel es una de las fuentes principales de las emisiones de partículas contaminantes porque al quemarse se transforma en partículas de sulfatos que se emiten por el tubo de escape, pero también afectan al motor.

Los depósitos de azufre dañan los inyectores y corroen anillos, pistones y cilindros hasta dejarlos inservibles según la cantidad de azufre acumulada.

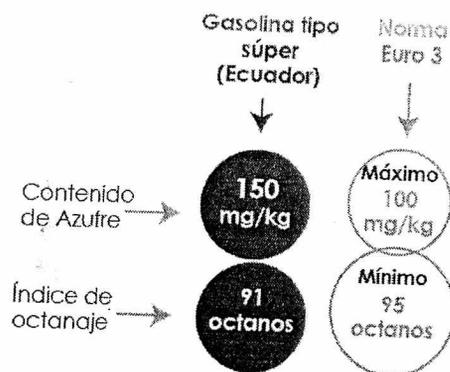
Los depósitos de azufre en los inyectores provocan deficiencias de inyección del diésel en la cámara de combustión, provocando pérdidas de combustible de hasta “un 15%

en recorridos urbanos y de un 5% en carretera". (EPA, 2007). O sea que de cada US\$ 1,03 dólares por galón de Diesel, la pérdida es de US\$ 0,16 Los inyectores pierden cerca del "30% del flujo del diésel" en comparación con un inyector limpio. (CEPAL, 2005).

Se disminuye "la potencia del motor en cerca del 22%". (CEPAL, 2005)."

En resumen, esto implica la disminución de la vida útil del motor y anexos, incremento en gastos de mantenimiento, y lo principal, si la calidad del combustible no mejora no se reducen las emisiones de partículas contaminantes en el aire, y menos imponiendo sanciones.

Luego, en el mismo Informe Técnico de MEDICIÓN Y CONTROL DE MATERIAL PARTICULADO (PM2.5) de la Agencia Metropolitana de Tránsito, en la página 12 señala: "En contraste, para motores contemporáneos, la utilización de dispositivos retrofit es una solución que se está utilizando ampliamente a nivel internacional." Para esto se debe tomar en cuenta que a nivel internacional no utilizan la misma calidad de combustible que en Ecuador, por lo tanto quizás similares resultados no se den en nuestro país.



Pais	Nivel mínimo de emisiones	Calidad de combustible	Octanos
México	Euro 5	Euro 4	92
Brasil	Euro 5	Euro 5	92
Chile	Euro 5	Euro 5	95
Argentina	Euro 5	Euro 5	96
Perú	Euro 4	Euro 3	96
Colombia	Euro 4	Euro 4	94
Uruguay	Euro 3	Euro 3	97
Bolivia	Euro 2	Euro 2	97
Ecuador	Euro 3	Euro 2	91
Paraguay	Euro 2	Euro 2	95
Venezuela	Euro 1	Euro 3	95

Fuente: AEADE, Directiva 98/69/CE, Informe de calidad de combustibles Petrocomercial, Periódicos de América Latina

Para finalizar el análisis del Informe Técnico de la AMT en contraste con el contenido de la Propuesta de Reforma a la Ordenanza 213, no se puede obviar la conclusión final: "El Distrito Metropolitano de Quito en la actualidad cuenta con un parque automotor con tecnologías en motores Euro II y Euro III debido a las limitaciones existentes por la calidad del combustible (diésel con 500 ppm) por lo que la aplicación de una estrategia para el control de las emisiones en motores existentes depende de varios factores entre los que se puede mencionar: la factibilidad técnica, los factores económicos, incentivos, y regulación."

Por otra parte, de acuerdo al oficio Nro. 01363-2017 de 10 de agosto de 2017, la Secretaría de Movilidad remite el Informe Técnico 1-070817 RTV, con el que solicita

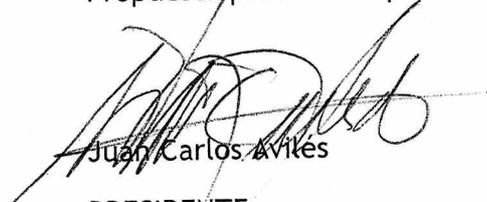
tomar en cuenta ocho temas relacionados al Plan Maestro de Reducción del DMQ, sin que estas sean acogidas en la Propuesta a la Reforma de la Ordenanza 213.

Con esta exposición lo que pretendemos es hacer notar y pedimos que la actual Propuesta de Reforma a la Ordenanza 213 sea revisada y enfocada a identificar cada una de las causas que generan niveles altos de emisiones de contaminantes al aire provenientes de vehículos, como lo es la baja calidad de los combustibles, para de esta manera se puedan presentar y aplicar las soluciones correspondientes a cumplir con “el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado” referido en el art. 14 de nuestra Constitución. Es evidente que el actual contenido de la Propuesta de Reforma no será la solución integral para el objetivo de ambiente sano que todos perseguimos.

RECOMENDACIONES GENERALES NECESARIAS A LA ORDENANZA PROPUESTA

1. Formación de una Comisión Permanente integrado por: Alcalde, Concejales en conjunto con la sociedad civil para proponer y vigilar la mejora de la calidad de combustibles en coordinación con las autoridades competentes: Ministerio de Hidrocarburos, Asamblea Nacional, Ministerio de Industrias y Productividad (Programa de Protección de Defensa del Consumidor), entre otros. Esta Comisión Permanente deberá reportar de los avances a la ciudadanía.
2. Articulación de la ordenanza propuesta con la Ordenanza 0250 en lo relacionado al Fondo Ambiental, y revisar el Art II.381.54 Fondo Ambiental, literal a) que dice “El 20% de lo recaudado por incumplimiento en los controles aleatorios en la vía pública”, se recomiendo incluir en la presente ordenanza y cambiarla a “El 40% de lo recaudado por incumplimiento en los controles aleatorios en la vía pública”

Propuesta presentada por



Juan Carlos Avilés

PRESIDENTE
COLEGIO DE INGENIEROS AMBIENTALES DE PICHINCHA
CIAMP

Lizarazu 167 y Díaz de La Madrid (Sector H. Metropolitano),
0992651079 593 2 2555901,
ingenierosambientalesp@gmail.com,

Bibliografía consultada

- Constitución de la República del Ecuador 2008
- Ley Orgánica de Salud
- Código Orgánico Integral Penal (COIP)
- Centro de Investigación de Políticas Públicas y Territorio y Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales CITE-FLACSO (2016). La prosperidad en las ciudades de Ecuador. Primer reporte del Índice de Prosperidad Urbana (CPI) para 27 ciudades ecuatorianas. En: <http://cite.flacsoandes.edu.ec/media/2016/10/ciudades-completo-27-10-16.pdf>
- Fundación Transitemos. (2013). Hacia una ciudad para personas: Movilidad y un Transporte Sostenibles en Lima y Callao al 2025. Fecha de consulta: 18/01/2017. En: <http://www.transitemos.org/wp-content/uploads/2013/10/Hacia-Una-Ciudad-para-las-Personas-Hoja-de-Ruta-al-2025-V-Final1.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC. (2014). Anuario de Estadísticas de Transportes 2014. p.7. Fecha de consulta: 18/01/2017. En: http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/Publicaciones/Anuario_de_Estad_de_Transporte_2014.pdf
- Colombia. Congreso de la República. Ley 1333 (21, julio, 2009). Por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones. Bogotá D.C., 2009, no. 47.417.
- PLAN OPERATIVO ANUAL 2017 del Agencia Metropolitana de Tránsito -AMT-
- Metodología de Valoración Cualitativa Conesa - Fernández (1997).
- Pruzzo, L. Introducción al Análisis de Riesgo Ambiental. Buenos Aires, Argentina. Facultad de Agronomía Universidad de Buenos Aires. 2002.
- SISBEN, Sistema de Identificación de Potenciales beneficiarios de Programas Sociales [en línea].
- Bogotá. D.C. : [consultado en octubre de 2008] Disponible en Internet: <http://www.sisben.gov.co/Inicio/ConsultadePuntaje/tabid/38/language/es-ES/Default.aspx>

