



**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.- La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 28 de octubre de 2015, conoció el proyecto de Ordenanza reformativa del artículo 1469 de la Ordenanza No. 247, que establece la vida útil de los automotores que están a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito.

1.2.- El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión extraordinaria realizada el 10 de diciembre de 2015, conoció en primer debate el proyecto normativo en referencia, emitiendo observaciones respecto del texto propuesto.

1.3.- En sesión extraordinaria realizada el 16 de diciembre de 2015, la Comisión de Movilidad conoció las observaciones referidas en el numeral precedente, sistematizando aquellas que consideró pertinentes.

2.- INFORME TÉCNICO:

Mediante oficio No. SM-AJ-2796/15 de 7 de diciembre de 2015, el Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad, remite su informe técnico sobre el proyecto normativo en referencia, el mismo que en su parte pertinente manifiesta:

"(...) Con los antecedentes expuestos, esta Secretaría de Movilidad considera que es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito continúe con el proceso de reforma de la Ordenanza Metropolitana por el cual se modificaría el Cuadro de Vida Útil de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, incluyendo los 25 años asignados para los automotores articulados y biarticulados en el ámbito intracantonal, cuya observancia es obligatoria conforme la Resolución del Consejo Municipal No. 395/2009 de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. (...) "

Ver Resolución del Consejo Municipal No. 395/2009 de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito. (...) www.QUITO.gob.ec

3.- INFORME LEGAL:

Mediante oficio de 25 de agosto de 2015, el Dr. Gastón Velásquez Villamar, Procurador Metropolitano, emite su informe legal respectivo, el mismo que luego del análisis de las consideraciones técnicas y jurídicas, en su parte pertinente señala:

"(...) Examinado el texto del proyecto de Ordenanza, ésta Procuraduría Metropolitana se pronuncia en el sentido de que el mismo es constitucional y legalmente viable y se encuentra dentro de las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en cumplimiento de lo dispuesto expresamente por el COOTAD. (...)"

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 16 de diciembre de 2015, 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 Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, Sustitutiva 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

Sra. Gisela Chacá
Concejala Metropolitana

Abg. Sergio Garnica
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.
Abg. Carlos Chávez

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El numeral 25, del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato.

El artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que dicha ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

El artículo 16 ibídem determina que la 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 de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; y faculta, en el artículo 20 numeral 2), al Directorio de esta entidad, establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Así mismo, la Décima Quinta Disposición General de la citada Ley señala que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; esto en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento a la misma Ley, que señala que *"Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente."*

En ejercicio de esta facultad legal, mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre,

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

El citado cuadro de vida útil, de cumplimiento obligatorio para los Municipios, no guardaba armonía con las nuevas tecnologías de transporte, principalmente con aquellas implementadas para la movilización masiva de pasajeros, por cuánto no se establecía el límite de años que una unidad con otras tecnologías que no causan mayor desgaste en sus componentes y que actualmente circulan en los BRT'S de todo el mundo, puede tener para la prestación del servicio de transporte público. La situación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, conforme han transcurrido los años, ha ido presentando diferentes cuadros en cuanto al funcionamiento de las unidades debido a algunos factores como: la situación de las vías, el tiempo de operatividad, la frecuencia de uso de las unidades, crecimiento de la población, mayor demanda de las unidades de transporte, entre otros, factores que hacen que la unidad se deprecie y consuma el tiempo de vida útil de las mismas. A pesar de estas condiciones los indicadores y cifras contempladas en los informes técnicos de mantenimiento y operatividad que genera habitualmente la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y las Operadoras de transporte convencional, refleja que las unidades se encuentran en condiciones aptas para someterse al proceso de revisión técnica vehicular dispuesto por Ley, para seguir operando y dando servicio a las y los ciudadanos.

Sin embargo de aquello, conforme lo citado, tanto en la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, como en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, limita la vida útil de los buses de transporte público en el ámbito intracantonal a 20 años.

Bajo esta premisa, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito puso en conocimiento del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, la necesidad de incluir en el Cuadro de Vida Útil a las unidades articuladas y biarticuladas para el servicio de transporte de pasajeros, diferenciándolas de otro tipo de vehículo, considerando que la

ORDENANZA METROPOLITANA No.

duración de los motores eléctricos, híbridos y de nuevas tecnologías, es mucho mayor a la de los de combustión interna, por cuanto la fricción que existen en sus componentes es mucho menor, motivo por el cual su mantenimiento es más fácil de realizar y en un tiempo más espaciado, debiendo incluir en el cuadro de vida útil una nueva clasificación que se ajuste a las condiciones de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, bajo las siguientes consideraciones:

1. En el cuadro contenido en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, no se constata los tipos de vehículos que actualmente operan en los corredores viales a cargo del Municipio.
2. Si bien la vida útil de un vehículo de transporte es considerada como el tiempo en el cual la unidad de transporte prestará servicio manteniendo los más altos niveles de seguridad, fiabilidad, conservación del ambiente y rentabilidad, esta condición puede ser corroborada con la Revisión Técnica Vehicular, bajo los parámetros y condiciones con los que los Centros autorizados la ejecutan.
3. El servicio de transporte público y comercial, en el ámbito intracantonal, conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), es una modalidad de competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, responsables de planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal.

En atención a este requerimiento, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, aprobó el nuevo "REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR"; reformado con Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, en el que definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, acorde a la clasificación vehicular determinada en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656:2012.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Con los antecedentes expuestos, al amparo de las disposiciones legales y reglamentarias citadas, es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Resoluciones emitidas por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, correspondiéndole al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el proyecto de Ordenanza Metropolitana por el cual se sustituiría el Cuadro de Vida útil de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público y comercial del DMQ, acorde las disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación y control del transporte terrestre en el territorio nacional.

SEGUNDO DEBE

ORDENANZA METROPOLITANA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes Nos. IC-O-2015-219 e IC-O-2015-240, de 28 de octubre y 16 de diciembre de 2015, expedidos por la Comisión de Movilidad

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "... 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal. (...)", sin perjuicio del ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD);
- Que,** el literal f) del artículo 55; y, el literal q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- Que,** el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece que la 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 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 GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** el artículo 20 de la LOTTTSV, numeral 2, establece entre las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: "*Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos*

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;";

- Que,** el primer inciso del artículo 30.4 de la citada Ley Orgánica 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,** la Décima Quinta Disposición General de la LOTTSV dispone que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento General a la misma Ley, que señala: *"Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente."*;
- Que,** mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT del 12 de septiembre de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil vigente para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, que incluye aquellas destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados;

ORDENANZA METROPOLITANA No.

Que, mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito aprobó el nuevo "REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR", cuya reforma expedida mediante Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional;

Que, el artículo I.469 de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo del mismo año, reformado mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, regula la vida útil de los automotores que conforman el Sistema de Servicio de Transporte Público para el Distrito Metropolitano de Quito;

Que, es necesario que las disposiciones adoptadas por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, guarden armonía con las regulaciones adoptadas por la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional; y,

Que, la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, emitió informe técnico favorable respecto a la extensión de la vida útil de las unidades del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículo 57, literal a), artículo 87, literal a) y artículo 322, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA NO. 266, DE 24 DE OCTUBRE DE 2008, SUSTITUTIVA DE LA SECCION IV CAPITULO IX, TITULO II,

ORDENANZA METROPOLITANA No.

LIBRO I DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Sustitúyase el texto del primer inciso del artículo I.469 por el siguiente:

“Artículo I.469.- Para los Informes Previos favorables a la constitución jurídica, emisión de títulos habilitantes de las operadoras de transporte terrestre y en los registros de cambio de socio o accionista, cambio de socio o accionista y unidad, cambio de unidad e incremento de cupos en las operadoras, se observará el siguiente cuadro de vida útil de los automotores y lo señalado en las siguientes letras:

<i>Modalidad de Transporte</i>	<i>Clase de Vehículo</i>	<i>Vida Útil Total</i>
<i>Taxis convencionales</i>	<i>Automóvil</i>	<i>15 años</i>
<i>Taxis ejecutivos</i>	<i>Automóvil</i>	<i>10 años</i>
<i>Carga Liviana</i>	<i>Camioneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Escolar e Institucional</i>	<i>Autobús (Bus, minibús o microbús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Furgoneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Intra cantonal Urbano y Rural</i>	<i>Autobús (Bus o minibús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Articulado - Biarticulado</i>	<i>25 años</i>

Artículo 2.- De la ejecución y socialización de la presente Ordenanza encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

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 página web institucional de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el xx de xxxxxx de 2015.

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

Dr. Mauricio Bustamante Holguín
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, en sesiones de xx y xx de xxxx de 2015.- 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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El numeral 25, del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato.

El artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que dicha ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

El artículo 16 ibídem determina que la 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 de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; y faculta, en el artículo 20 numeral 2), al Directorio de esta entidad, establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Así mismo, la Décima Quinta Disposición General de la citada Ley señala que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; esto en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento a la misma Ley, que señala que *“Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente.”*

En ejercicio de esta facultad legal, mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

El citado cuadro de vida útil, de cumplimiento obligatorio para los Municipios, no guardaba armonía con las nuevas tecnologías de transporte, principalmente con aquellas implementadas para la movilización masiva de pasajeros, por cuánto no se establecía el límite de años que una unidad con otras tecnologías que no causan mayor desgaste en sus componentes y que actualmente circulan en los BRT'S de todo el mundo, puede tener

para la prestación del servicio de transporte público. La situación del servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, conforme han transcurrido los años, ha ido presentando diferentes cuadros en cuanto al funcionamiento de las unidades debido a algunos factores como: la situación de las vías, el tiempo de operatividad, la frecuencia de uso de las unidades, crecimiento de la población, mayor demanda de las unidades de transporte, entre otros, factores que hacen que la unidad se deprecie y consuma el tiempo de vida útil de las mismas. A pesar de estas condiciones los indicadores y cifras contempladas en los informes técnicos de mantenimiento y operatividad que genera habitualmente la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y las Operadoras de transporte convencional, refleja que las unidades se encuentran en condiciones aptas para someterse al proceso de revisión técnica vehicular dispuesto por Ley, para seguir operando y dando servicio a las y los ciudadanos.

Sin embargo de aquello, conforme lo citado, tanto en la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, como en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, limita la vida útil de los buses de transporte público en el ámbito intracantonal a 20 años.

Bajo esta premisa, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito puso en conocimiento del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, la necesidad de incluir en el Cuadro de Vida Útil a las unidades articuladas y biarticuladas para el servicio de transporte de pasajeros, diferenciándolas de otro tipo de vehículo, considerando que la duración de los motores eléctricos, híbridos y de nuevas tecnologías, es mucho mayor a la de los de combustión interna, por cuanto la fricción que existen en sus componentes es mucho menor, motivo por el cual su mantenimiento es más fácil de realizar y en un tiempo más espaciado, debiendo incluir en el cuadro de vida útil una nueva clasificación que se ajuste a las condiciones de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, bajo las siguientes consideraciones:

1. En el cuadro contenido en la Resolución No. 111-DIR-2014-ANT, no se constata los tipos de vehículos que actualmente operan en los corredores viales a cargo del Municipio.
2. Si bien la vida útil de un vehículo de transporte es considerada como el tiempo en el cual la unidad de transporte prestará servicio manteniendo los más altos niveles de seguridad, fiabilidad, conservación del ambiente y rentabilidad, esta condición puede ser corroborada con la Revisión Técnica Vehicular, bajo los parámetros y condiciones con los que los Centros autorizados la ejecutan.
3. El servicio de transporte público y comercial, en el ámbito intracantonal, conforme lo dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), es una modalidad de competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, responsables de planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los

servicios de transporte público de pasajeros y bienes, y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal.

En atención a este requerimiento, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, aprobó el nuevo "*REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR*"; reformado con Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, en el que definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, acorde a la clasificación vehicular determinada en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656:2012.

Con los antecedentes expuestos, al amparo de las disposiciones legales y reglamentarias citadas, es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Resoluciones emitidas por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, correspondiéndole al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el proyecto de Ordenanza Metropolitana por el cual se sustituiría el Cuadro de Vida útil de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público y comercial del DMQ, acorde las disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación y control del transporte terrestre en el territorio nacional.

ORDENANZA METROPOLITANA No. XX
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. ICXX-2015 del mismo año, expedidos por la Comisión de Movilidad

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "... 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal. (...)", sin perjuicio del ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución, en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD);
- Que,** el literal f) del artículo 55; y, el literal q) del artículo 84 del COOTAD establecen que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;
- Que,** el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece que la 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 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 GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Que,** el artículo 20 de la LOTTTSV, numeral 2, establece entre las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: "*Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;*"
- Que,** el primer inciso del artículo 30.4 de la citada Ley Orgánica 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,** la Décima Quinta Disposición General de la LOTTTSV dispone que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor; en concordancia con lo previsto en el artículo 109 del Reglamento General a la misma Ley, que señala: *“Los vehículos de servicio de transporte terrestre que hubieren cumplido su vida útil, de acuerdo al cuadro emitido por la Agencia Nacional de Tránsito fundamentado un estudio técnico y económico del tipo de unidades que operan dentro de cada clase de servicio; deberán someterse obligatoriamente al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor. El cuadro de vida útil será revisado periódicamente, conforme a los avances de innovación tecnológica vigente.”*
- Que,** mediante Resolución No. 111-DIR-2014-ANT del 12 de septiembre de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil vigente para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares, que incluye aquellas destinadas a la prestación del servicio en el ámbito intracantonal, cuya competencia le pertenece exclusivamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.
- Que,** mediante Resolución No. 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2015, el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito aprobó el nuevo *“REGLAMENTO RELATIVO A LOS PROCESOS DE REVISIÓN VEHICULAR”*, cuya reforma expedida mediante Resolución No. 082-DIR-ANT-2015 de 18 de noviembre de 2015, definió un nuevo Cuadro de Vida Útil cuyo cumplimiento es obligatorio para las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional.
- Que,** el Artículo I.469 de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008, publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de marzo del mismo año, reformado mediante Ordenanza Metropolitana No. 266, de 24 de octubre de 2008, regula la vida útil de los automotores que conforman el Sistema de Servicio de Transporte Público para el Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** es necesario que las disposiciones adoptadas por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, guarden armonía con las regulaciones adoptadas por la Agencia Nacional de Tránsito, organismo de regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.
- Que,** la Secretaría de Movilidad del DMQ, emitió informe técnico favorable respecto a la extensión de la vida útil de las unidades del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros; y,

En ejercicio de las atribuciones conferidas por el literal a) del Art. 57, literal b) del Art. 58 y literal a) del Art. 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA A LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA NO. 266, DE 24 DE OCTUBRE DE 2008, SUSTITUTIVA DE LA SECCION IV CAPITULO IX, TITULO II, LIBRO I DEL CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:

Artículo 1.- Sustitúyase el texto del primer inciso del Artículo 1.469 por el siguiente:

“Artículo 1.469.- Para los Informes Previos favorables a la constitución jurídica, emisión de títulos habilitantes de las operadoras de transporte terrestre y en los registros de cambio de socio o accionista, cambio de socio o accionista y unidad, cambio de unidad e incremento de cupos en las operadoras, se observará el siguiente cuadro de vida útil de los automotores y lo señalado en las siguientes letras:

MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHÍCULO	VIDA ÚTIL TOTAL
<i>Taxis convencionales</i>	<i>Automóvil</i>	<i>15 años</i>
<i>Taxis ejecutivos</i>	<i>Automóvil</i>	<i>10 años</i>
<i>Carga Liviana</i>	<i>Camioneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Escolar e Institucional</i>	<i>Autobús (Bus, minibús o microbús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Furgoneta</i>	<i>15 años</i>
<i>Intracantonal Urbano y Rural</i>	<i>Autobús (Bus o minibús)</i>	<i>20 años</i>
	<i>Articulado - Biarticulado</i>	<i>25 años</i>

Artículo 2.- De la ejecución y socialización de la presente Ordenanza encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y a la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Artículo 3.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito