

Memorando Nro. GADDMQ-DC-L.R.CH-2022-0172-M

Quito, D.M., 03 de junio de 2022

PARA: Sr. Abg. Pablo Antonio Santillan Paredes
Secretario General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ASUNTO: INICIATIVA LEGISLATIVA PROYECTO DE ORDENANZA

De mi consideración:

En mi calidad de Concejal Metropolitano y conforme a lo establecido en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, donde establece que las funciones del Concejo Metropolitano, entre otras, son: “a) *Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...), y el literal a.-) del artículo 13 de la resolución C 074,* asumo la Iniciativa Legislativa de la **ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR.**

El presente proyecto deberá tratarse en la Comisión de Movilidad, sírvase dar el trámite pertinente para lo cual anexo el documento con el borrador del proyecto.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sr. Luis Eucevio Reina Chamorro
CONCEJAL METROPOLITANO
DESPACHO CONCEJAL REINA CHAMORRO LUIS

Anexos:

- b.p.o_restricciÓn_vehicular.docx

Memorando Nro. GADDMQ-DC-L.R.CH-2022-0172-M

Quito, D.M., 03 de junio de 2022

Copia:

Sra. Psic. Sandra Marcela Herrera Herrera

Asistente de Despacho

DESPACHO CONCEJAL REINA CHAMORRO LUIS

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: STALIN LEONIDAS BARRENO LARRAGA	sibl	DC-L.R.CH	2022-05-30	
Revisado por: Sandra Marcela Herrera Herrera	smhh	DC-L.R.CH	2022-06-03	
Aprobado por: Luis Eucevio Reina Chamorro	LR	DC-L.R.CH	2022-06-03	



Firmado electrónicamente por:
LUIS EUCEVIO
REINA CHAMORRO



PROYECTO DE ORDENANZA XXXXXX

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Quienes ejercen la autoridad de control de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito en cumplimiento a las ordenanzas emitidas y a fin de tener una correcta aplicación de la norma es necesario una actualización y concordancia a los preceptos constitucionales.

En el Distrito Metropolitano de Quito, la movilidad digna se ha vuelto un dilema entre el uso del transporte público que en muchas veces no es suficiente y el muy arraigado sentido de la comodidad, seguridad y disminución de tiempo del traslado de un lugar a otro que genera el auto privado, esto conlleva a que el incremento de la carga vehicular que transita en las vías urbanas de la ciudad capital no solo genere tráfico sino también altas emisiones de Co2, la mitigación a este impacto es contar con una política adecuada de inversión en infraestructura vial, señalética horizontal y vertical de la misma, así como también incrementar incentivos a los modos de transporte sostenible.

El uso de las redes viales urbanas se ve saturada a diario y ya no tan solo en horas pico como comúnmente se evidenciaba años atrás y por ello se decidió tomar restricciones vehiculares temporales como el pico y placa con la finalidad de regular el flujo vehicular, sin embargo, este tipo de medidas no ataca por completo el problema, por el contrario agudiza la dinamización de las compra de vehículos y esto provoca un incremento aún mayor en el parque automotor.

El articulado actual del código municipal para la aplicación de la norma por la entidad administrativa de tránsito conlleva a una serie de abusos por parte de quien ejerce el control, vacíos legales dejan a la interpretación de quien ejerce el control del cumplimiento de las ordenanzas, quiera y pueda considerar qué aplicar y qué no, de parte de la ciudadanía ya se ha denunciado y evidenciado casos de mala aplicación de las sanciones, entre tanta controversia se puede mencionar, el uso de winchas para el traslado de vehículos a los diferentes patios de retención, medios de pago de las multas, requisitos y horarios para liberaciones de vehículos infractores y excepciones expresas de quienes no deben ser considerados dentro de las restricciones vehiculares.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República, establece: "Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras

o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”;

Que, el artículo 227 de la Constitución, determina: “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”;

Que, el artículo 240 de la Constitución establece que: “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...)”;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibidem, determina que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;

Que, el literal e) del artículo 55 del del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización dispone: “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras(...)”;

Que, el artículo 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, entre otras señala que son atribuciones de los Concejos Municipales “...el ejercicio de la facultad normativa en materia de su competencia mediante la expedición de ordenanzas, acuerdos y resoluciones.”;

Que, el literal a) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y descentralización, en adelante, COOTAD, establece que las funciones del Concejo Metropolitano, entre otras, son: “a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia

del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...);

Que, los literales b) y q) del artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: "... b) diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...";

Que, el segundo inciso del artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante («LOTTTSV») determina que "el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.";

Que, en la disposición Trigésima Sexta indica "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán establecer la posibilidad de sustituir las sanciones administrativas pecuniarias derivadas de sus Ordenanzas, por un número de horas de servicio comunitario en aplicación del principio de proporcionalidad".

Que, en la disposición cuadragésima de la LOTTTSV determina "Todo operativo de control de tránsito y transporte dispuesto por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la Policía Nacional o la Comisión de Tránsito del Ecuador dentro de sus jurisdicciones y en ámbito de sus competencias, deberá constar dentro de la programación en sus órdenes de cuerpo o servicio, en donde se hará constar; la situación por controlar, el número de personal operativo de

control, el sector o ubicación del operativo, el tiempo de duración, y quién estará a cargo del mismo”.

Que, la ley ibídem en sus disposiciones Quincuagésima Cuarta y Derogatoria única, señalan respectivamente lo siguiente: “Por su especificidad en la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, esta Ley prevalecerá sobre cualquier otra de igual o inferior rango.” “(...) Además derógase toda norma de igual o menor jerarquía que se opongan a las disposiciones de la presente Ley.”

En ejercicio de sus atribuciones legales constantes en los artículos 30, 31, 240 y 264 numerales 1 y 2 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador; Art. 84 literal c), Art. 87 literales a) y x); Art. 322 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 REFORMATIVA AL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR

Artículo 1. - Reformar el artículo 2617 del Código Municipal agregando el siguiente texto:

“Artículo 2617.- Medidas de regulación de la circulación vehicular.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, podrá implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/u horarios.

El Alcalde de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de optimizar la circulación vehicular, agilizar la fluidez del tráfico, procurar una circulación segura y con mayor comodidad, reducir los índices de contaminación ambiental, disminuir el consumo energético y racionalizar los viajes motorizados, las mismas que deberán ser aprobadas por el Concejo Metropolitano.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de garantizar la ejecución de las medidas de restricción y regulación vehicular, realizará operativos de control, a través de sus órganos competentes.”

Artículo 2.- Reformar el artículo 2618 modificando el párrafo final por el siguiente texto:

“Artículo 2618.- Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos:

c. De transporte de personas con discapacidades

Para el caso del literal c) será suficiente portar el carnet del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS).”

Artículo 3.- Eliminarse el artículo 2619.

Artículo 4.- Eliminar del artículo 2623 la frase “por la comisión de la infracción administrativa “.

“Artículo 2623.- Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado.

En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto.

Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada.”

Artículo 5.- Reformar el artículo 2625 por el siguiente texto:

“Artículo 2625.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, luego de emitir el documento de la infracción, retirará el vehículo de la vía pública a un estacionamiento particular o público cercano o fuera de los límites de restricción, para el efecto no será necesario el uso de winchas o plataformas autocargables.

Artículo 6.- Elimínese el artículo 2766:

“Artículo 2766.- Las infracciones administrativas relativas a la medida de restricción de circulación vehicular que hayan sido detectadas en flagrancia, serán sancionadas según el procedimiento establecido en la normativa metropolitana vigente en la materia, o las disposiciones que las sustituyan.”

Artículo 8.- Elimínese el artículo 3128:

“Artículo 3128.- Cambio en placas de vehículos.- Con el propósito de facilitar el control de la circulación de los vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, ante la posible decisión de implantar un mecanismo de restricción de la circulación vehicular con fines de mejorar la movilidad y de reducir la generación de emisiones contaminantes a la atmósfera, las placas de los vehículos matriculados en el Distrito Metropolitano de Quito, tendrán, además de las características previstas en el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, letras y números de diferente color de acuerdo al dígito final, sea este par o impar.

Así, las letras y los números de las placas cuyo dígito final sea par, serán de color rojo y las letras y los números de aquellas cuyo dígito final sea impar serán de color azul.”

Artículo 8.- Elimínese el artículo 3883:

“Artículo 3883.- Imposición de multas referentes a las medidas de restricción de circulación vehicular.- La multa determinada en esta ordenanza referente a las medidas de restricción vehicular serán impuestas a los infractores por la Agencia Metropolitana de Tránsito; y, para su ejecución contará con la asistencia de los Agentes Civiles de Tránsito y de ser necesario, con el auxilio de la Fuerza Pública y/o la ejecución de la facultad coactiva.”

Disposición General.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito la comunicación y difusión en todos los medios pertinentes a fin de que la ciudadanía pueda tener información actualizada y sepa de la normativa vigente.

Disposición Transitoria.- Encárguese a la autoridad competente la adecuación del reglamento para la aplicación de norma legal vigente.

Disposición Derogatoria.- Deróguese todo artículo que no esté en concordancia con lo establecido en la presente ordenanza.

Disposición Final. - Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación Oficial.

Dado, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los xx días del mes de xxxxx de 2022.

BORRADOR