

ORDENANZA No.
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito tiene unas dimensiones aproximadas de 50 km de largo en sentido sur-norte y 8 km de ancho en sentido este-oeste y su crecimiento urbanístico se ha desarrollado en el eje longitudinal, habitando cada vez más los polos tanto sur como norte de la ciudad.

Justamente, esta geografía es la que genera una problemática en la movilidad de los ciudadanos, puesto que, se puede decir que Quito es una ciudad larga pero muy estrecha. Esto, sumado a que la zona productiva y económica se encuentra ubicada en el centro-norte de la ciudad, genera que un gran número de ciudadanos que viven en el sur de la ciudad tengan que cruzar la ciudad todos los días para efectuar sus actividades laborales y demás.

Al ser una ciudad angosta cuenta con muy poco espacio vial para soportar el flujo vehicular que en horas de la mañana entre las 06h30 a 08h30 se traslada en el sentido sur-norte y en horas de la tarde de 16h30 a 19h30 en sentido de regreso norte-sur, cuando todos los ciudadanos que han terminado su jornada de trabajo regresa a sus domicilios.

Quito cuenta con apenas 3 ejes viales longitudinales que atraviesan la ciudad, sumado a un grupo de ramificaciones viales que los ciudadanos deben tomar a manera de atajos, los que de alguna u otra forma sostienen el elevado número de parque automotor que asciende a más de 500.000 vehículos.

Lastimosamente todas estas vías ya no tienen la capacidad para sostener el flujo vehicular de cada día en horas pico. Provocando que los ciudadanos tengan que soportar tiempos de viaje de 1, 2 o hasta 2 horas y media de viaje, para llegar a sus destinos.

Ahora bien, si se evalúan las opciones de transporte con las que cuenta el ciudadano se observa que ninguna es eficiente en gran porcentaje; por ejemplo: se habla de que la bicicleta es la mejor opción a futuro, lastimosamente en este momento no existe ciclo infraestructura en muchos sectores de la ciudad o no se cuenta con la interconexión adecuada en donde sí existe. Si se toma como ejemplo los taxis, sabemos que se debe mejorar la calidad del servicio, pero el mayor problema es que éste no le aporta ningún beneficio al ciudadano ya que usarlo le mantiene atascado en el mismo tráfico

que al hacerlo en su auto particular o en el mismo transporte público, por lo que, los ciudadanos en este momento no lo ven como una opción de transporte.

Por otro lado, hay muchas personas que utilizan el transporte escolar e institucional por temas económicos o de comodidad, pues el hecho de no tener que conducir en la congestión genera un beneficio a los usuarios de este transporte. Sin embargo, actualmente a pesar de que este sistema, evita que las personas deban conducir, los usuarios llegan a sentir el mismo estrés que el conductor pues diariamente deben atravesar la congestión junto a todos los demás vehículos, por lo que no existe la motivación para que más personas se sumen a este tipo de transporte, sino todo lo contrario.

Ahora, si hablamos del transporte público de pasajeros, conocemos muy bien la deficiencia que existe en torno a la excesiva demanda que los utiliza y de la distribución de rutas que no permite que se distribuya de mejor manera esta demanda. A esto se suma el hecho de que el transporte público al tener que compartir la vía con el elevado número de vehículos que circula diariamente, incrementa sus tiempos de traslado siendo esto asfixiante para sus pasajeros.

Finalmente, la ciudad cuenta con un Sistema Metropolitano de Transporte, el mismo que cuenta con rutas de transporte público masivo de personas en buses articulados y biarticulados. Este sistema cuenta en algunos de sus tramos con carriles de circulación exclusiva para estos vehículos, con tiempos de traslado eficientes, sin embargo existen lugares en los que este transporte comparte vía con los demás vehículos, atascándose en la congestión y provocando que sus tiempos de traslado se incrementen notablemente y consecuentemente también aumente sus tiempos de frecuencia causando acumulación de demanda en varias paradas, lo que genera que se preste un mal servicio a los ciudadanos.

Por todos estos motivos, es que los ciudadanos y ciudadanas se quedan sin opciones eficientes de transporte, por lo que, en muchos casos han preferido adquirir un automóvil contribuyendo a que cada vez se incrementa más el parque automotor y la congestión vehicular diariamente se vuelva caótica.

Ahora bien, todos los tramos de carriles exclusivos son utilizados por el sistema de transporte metropolitano de Quito de acuerdo a la normativa vigente, en una frecuencia de alrededor de 3 a 4 minutos, por lo que existen tiempos muertos en los que estos tramos no cuentan con flujo vehicular, todo esto a pesar de que en los carriles contiguos a los carriles exclusivos, existe una gran congestión vehicular.

La circulación por los carriles exclusivos de la ciudad están regulados en el LIBRO IV.2, TÍTULO XIII, CAPÍTULO III DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, SECCIÓN I DEL FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DEL CÓDIGO MUNICIPAL en donde en el artículo 2887 sobre el uso de carriles exclusivos, menciona lo siguiente: *“Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del DMQ y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley.*

La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la ley.

La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo.”

Según esta normativa ningún vehículo a excepción de los del sistema de transporte público y de los vehículos de emergencia, puede circular por los carriles exclusivos de la ciudad.

Tomando en cuenta que Quito tiene muy pocas vías longitudinales que atraviesan la ciudad de sur a norte y viceversa, es necesario optimizar las vías de transporte público masivo que actualmente son subutilizadas por los periodos de frecuencia de los buses o articulados, sobre todo en la zona centro de la ciudad donde la congestión es un grave problema.

Estas vías exclusivas pueden ser optimizadas y además pueden servir para promover e incentivar el uso de taxis y transporte escolar e institucional, generando tres efectos:

- Dar facilidades y reducir el tiempo de viaje de los ciudadanos y ciudadanas que utilicen el servicio de taxis y recorridos escolares o institucionales, siendo directamente beneficiados.
- Brindar a la ciudadanía servicios eficientes en los que se podría trasladar reduciendo sus tiempos de viaje evitando el tráfico vehicular de las horas pico, impulsando a que cada vez más personas dejen de usar sus vehículos particulares, promoviendo una movilidad sostenible y compartida.

- Liberar espacio vial de los carriles convencionales al permitir que taxis y transporte escolar e institucional con pasajeros utilicen tramos específicos de carriles exclusivos, por ende se mejoran los tiempos de viaje de los ciudadanos que circulan por los mismos.

Del estudio técnico, realizado por el Magíster en Gestión del Transporte y Seguridad Vial Jorge Maldonado Pazmiño, en el que plantea una propuesta de optimización de varios tramos de los carriles exclusivos del Sistema Metropolitano de Transporte, como alternativa de alivio a la diaria congestión vehicular que se ocasiona en el cruce de la ciudad de sur a norte en las mañanas y viceversa en las tardes, se desprende lo siguiente:

El Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros (Trolebús, Ecovía, Metrovía), para la prestación del servicio a los habitantes de Quito cuenta con tramos de carriles exclusivos que se describen a continuación:

TRAMOS CARRILES EXCLUSIVOS		
AVENIDA	DESDE	HASTA
Av. Mariscal Sucre	Cóndor Ñan	Rodrigo de Chávez
Av. Teniente Hugo Ortiz	Moran Valverde	Antonio Rodríguez
Av. Pedro Vicente Maldonado	S58D (Terminal Ecovía Guamaní)	Rodrigo de Chávez
Av. Pedro Vicente Maldonado	Sena	Antonio Borrero
Av. Napo	El Corazón	Velasco Ibarra
Av. Velasco Ibarra	Napo	Pichincha
Av. Pichincha	Piedra	Chile
Av. Gran Colombia	M. Espinoza	Tarqui
Av. 6 de Diciembre	Tarqui	Río Coca
Calle Guayaquil Norte-Sur	Gral. Pedro Briceño	Simón Bolívar
Av. 10 de Agosto Norte-Sur	Santa Prisca	Gral. Pedro Briceño
Av. 10 de Agosto	Santa Prisca	Amazonas (Intercambiador de el Labrador)
Av. América	Alonso de Mercadillo	Intercambiador de la Y

Av. de la Prensa	Intercambiador de la Y	Rigoberto Heredia
Av. Diego de Vasquez	Rigoberto Heredia	Cacica Quilago (Terminal de la Ofelia)

Fuente: Estudio técnico Magíster en Gestión del Transporte y Seguridad Vial Jorge Maldonado

Los carriles exclusivos descritos, se encuentran distribuidos a lo largo de todo el Distrito Metropolitano de Quito y sumados tienen una extensión de aproximadamente 56,13 km.

La propuesta planteada en el estudio, establece que alrededor de 5,95 km. los cuales representan el 10,6% de la totalidad de kilómetros de carril exclusivo de la ciudad, sean optimizados permitiendo la circulación de vehículos de transporte comercial en la modalidad de taxis y escolares e institucionales quienes compartirán la vía con los vehículos del Sistema de Transporte Metropolitano.

Este planteamiento se fundamenta en el conteo vehicular realizado tanto en la calle Guayaquil y en la Av. Pichincha (Centro Histórico de Quito) que se encuentra en el estudio técnico, pues es justamente en estas vías las que existe una gran problemática de congestión vehicular por ser la zona central de paso de los ciudadanos.

En el conteo vehicular de la calle Guayaquil se determinó que aproximadamente 472 vehículos que circulan en un periodo de 1 hora por esta vía, en el horario valle que es el de menor flujo vehicular, del total de vehículos que circulan el 39,8% son taxis, por lo que, el nivel de ocupación vial por parte de este servicio es muy alto.

Si de este casi 40% de taxis, proyectamos que la mitad están con pasajeros en una carrera, podríamos deducir que hasta un 20% del total de taxis que circulan por la calle Guayaquil, podrían salir de la vía convencional y ocupar el carril exclusivo.

Dando como resultado que con la liberación del 20% del espacio de la vía convencional, obtendremos un 20% más de espacio para el flujo vehicular que proviene de la Av. 10 de Agosto en sentido Norte-Sur.

Ahora bien, en la misma Calle Guayaquil se realizó un conteo vehicular pero en horario pico que es donde se registra mayor congestión vehicular, obteniendo que el número de vehículos que circulan en el mismo tramo casi se duplica de 472 que circulaban en hora valle a 864 vehículos que circulan en una hora.

De estos 864 vehículos, el 23,61% son servicio de taxis y el 0,69% son de transporte escolar e institucional. Haciendo el mismo análisis de la hora valle, si proyectamos que el 50% de los taxis que circulan en este periodo están ocupados con pasajeros en carrera, significa que aproximadamente un 11,8 % podría hacer uso del carril exclusivo y por ende estaríamos liberando este mismo porcentaje de espacio vial del carril convencional.

Este 11,8% sumado al 0,69% de transporte escolar que se encuentran con pasajeros en este horario de ingreso y salida de las instituciones, podríamos decir que aproximadamente un 12,49% del total de vehículos que circulan por la calle Guayaquil en hora pico podrían utilizar el carril exclusivo liberando el mismo porcentaje de espacio vial del carril normal de circulación.

En el conteo realizado en hora pico de la mañana sobre la Av. Pichincha se pudo evidenciar que en una hora aproximadamente circulan 1868 vehículos, considerando que es una vía de dos carriles y soporta el flujo vehicular tanto del sur de Quito como del Valle de los Chillos que sube directamente por el contraflujo de la Autopista Rumiñahui.

De estos 1868 vehículos, aproximadamente el 13,7% pertenece a servicio de taxis y el 2,36% pertenece al transporte escolar e institucional, lo que podría significar, considerando el nivel de ocupación de los taxis que se liberara el 6,85% de taxis más el 2,36% de transporte escolar e institucional, es decir un total de 9,21% de espacio vial de los carriles convencionales.

Con estos criterios se ha determinado que los tramos precisos para aplicar esta optimización de carriles exclusivos serían los siguientes:

CALLE O AVENIDA	DESDE	HASTA	SENTIDO
Av. Napo	Calle Primero de Mayo	Av. Velasco Ibarra	Sur - Norte
Av. Velasco Ibarra	Av. Napo	Av. Cumandá	Sur - Norte
Av. Pichincha	Calle Sucre	Calle Chile	Sur - Norte
Av. Gran Colombia	Calle Antonio Elizalde	Piedrahita	Sur - Norte
Av. Maldonado	Av. Sena	Calle Antonio Borrero	Sur - Norte
Av. Guayaquil	Calle Caldas	Calle Bolívar	Norte - Sur

Fuente: Estudio técnico Magíster en Gestión del Transporte y Seguridad Vial Jorge Maldonado

Con esta medida se podría provocar cuatro efectos en torno a la movilidad sostenible:

- Incentivar a que los ciudadanos tengan confianza de dejar su vehículo particular para usar el servicio de taxis ya que será beneficiado con el uso de carriles exclusivos evitando toda la congestión vehicular y por ende reduciendo sus tiempos de traslado.
- Incentivar a los trabajadores tanto de empresas públicas como privadas para organizarse y contratar el servicio de transporte institucional, lo que les significaría reducir costos de traslado y lo más importante, el tiempo que les toma cada día llegar como regresar de sus lugares de trabajo.
- Desmotivar el uso de vehículos de transporte ilegal (taxi informal), pues se brinda al servicio de taxis legalizado una ventaja competitiva, reduciendo el número de vehículos que circulan en la ciudad para brindar este servicio de manera ilegal.
- Brindar a la ciudadanía nuevas formas de transporte eficiente, para que pueda elegir en lugar de usar su vehículo particular, reduciendo el número de vehículos particulares en las vías y contribuir al desarrollo de una cultura de movilidad sostenible.

Esta medida sin lugar a duda beneficiará a toda la ciudad y a sus ciudadanos mejorando su calidad de vida, reduciendo el estrés que diariamente deben vivir por la congestión vehicular.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos tienen facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

Que, el artículo 264 en su numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, menciona como competencias de los gobiernos municipales la siguiente: "*(...) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.* ";

Que, el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone que: "*Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de*

competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;

Que, el artículo 30.5 literal d) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante “LOTTTSV”) manifiesta: *“(…)Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas y rurales del cantón;”;*

Que, el artículo 30.3 de la LOTTTSV señala que *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen.”;*

Que, el artículo 209 de la citada normativa establece que: *“(…) Toda vía por ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras para cumplir las normas técnicas nacionales e internacionales.”*

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante “COOTAD”), reconoce la capacidad de los gobiernos municipales para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;

Que, el artículo 84 literal q) del COOTAD establece como función del gobierno autónomo metropolitano, *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”;*

Que, el artículo 322 del COOTAD establece que: *“(…) Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales...”;*

Que, el artículo 2166 del Código Municipal dispone que: *“(…) Las vías en función del sistema al que pertenecen y sus características, están constituidas por los siguientes elementos: calzadas y carriles, aceras, parterres, vegetación y elementos adicionales, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección especial, facilidades de tránsito y cruces peatonales. Las especificaciones de estos elementos se encuentran previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.”*

Que, el artículo 2887 del Código Municipal versa sobre el uso de carriles exclusivos y manifiesta: *“(…)Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley.*

La Agencia Metropolitana de Tránsito no podrá autorizar el uso de carriles exclusivos a los vehículos no previstos en la ley.

La o el conductor que invada con su vehículo los carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, se sujetará a la sanción prevista en el Código Orgánico Integral Penal, para lo cual la Agencia Metropolitana de Tránsito o quien haga sus veces, en el ejercicio de sus competencias, ejercerá el debido control operativo.”

Que, actualmente la situación de tráfico en la ciudad de Quito requiere de soluciones que permitan que el transporte de pasajeros se realice de forma rápida y segura; y,

En ejercicio de las atribuciones que confieren los artículos 240, numeral 1; y 264 de la Constitución; artículo 87, literal a) y 332 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2, TÍTULO XIII, CAPÍTULO III DE LA CONFIABILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, SECCIÓN I DEL FORTALECIMIENTO DEL MUNICIPAL

Artículo 1.- Sustitúyase el inciso primero del artículo 2887 del Código Municipal, sancionado el 29 de marzo de 2019, por el siguiente:

“Artículo 2887.- Para garantizar los niveles calidad del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad al ordenamiento legal vigente, la Autoridad deberá planificar y promover la implementación de carriles para el uso exclusivo del transporte público, cuyos espacios son reservados para la circulación de unidades autorizadas a la prestación del servicio dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del DMQ, transporte comercial en la modalidad de taxis y escolar e institucional y vehículos de emergencia, en los términos previstos en la Ley.”

Artículo 2.- Agréguese un artículo a continuación del artículo 2887, al tenor del siguiente texto:

“Artículo...(1).- El servicio de transporte comercial en modalidad de taxis y escolares e institucionales, podrán hacer uso en los tramos establecidos de carriles exclusivos del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, única y exclusivamente cuando estos vehículos se encuentren con

pasajeros y en ningún caso y bajo ningún concepto podrán detenerse tanto para recoger como para dejar a los mismos.”

Artículo 2.- Agréguese un artículo a continuación del artículo innumerado... (1), al tenor del siguiente texto:

“Artículo...(2).- Los tramos de carriles exclusivos permitidos para el uso del servicio de transporte escolar e institucional y taxis legalmente constituidos podrán fijarse a través de resolución motivada por la autoridad administrativa competente de movilidad y transporte del Distrito Metropolitano de Quito, según el estudio técnico realizado, en las horas y tramos correspondientes.”

Disposiciones Generales

Primera.- La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas se encargará de implementar la señalética tanto vertical como horizontal para delimitar las zonas de uso compartido BUS - TAXI, y de todas las adecuaciones necesarias para la implementación de la presente ordenanza.

Segunda.- La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito será la encargada del cumplimiento de la presente ordenanza a través de los controles respectivos.

Disposición Final.- Esta ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, Gaceta Municipal o la página web institucional de la Municipalidad.