



ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 076 – ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

MIÉRCOLES, 08 DE DICIEMBRE DE 2021

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h13 del 08 de diciembre de 2021, conforme a la convocatoria efectuada el 05 de diciembre de 2021, se lleva a cabo, de manera presencial, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, la sesión No. 076 – Ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Omar Cevallos Patiño.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la instalación de la Sesión, mismo que se encuentra conformado por las siguientes concejalas y concejales: Eduardo del Pozo Fierro, Analía Ledesma García y Omar Cevallos Patiño.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde		1
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Juan Carlos Fiallo Cobos		1
TOTAL	3	2

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Hernán Bedoya y Pablo Jaramillo, asesores del concejal Omar Cevallos Patiño; Juan Carlos León, asesor del concejal Eduardo del Pozo Fierro; John Naranjo, asesor de la concejala Mónica Sandoval Campoverde; Paulina Carvajal, asesora de la concejala Analía Ledesma García; Marili Hernández y Anabel Hermosa, asesoras del concejal Juan Carlos Fiallo Cobos; Alexandra Ocaña de la Secretaría de Movilidad, Anabel Hermosa, asesora del Concejo Metropolitano.

Siendo las 09h15 ingresa a la Sala de Sesiones, el concejal Juan Carlos Fiallo Cobos.

La abogada Hillary Herrera, delegada de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

- 1.- Aprobación de acta de la sesión ordinaria No 75
- 2.- Comisión general para recibir a los representantes de las siguientes organizaciones:
 - Sr. Francis Aguayza Coordinador de la Veeduría Ciudadana
 - Sr. Cristóbal Buendía Observatorio de Movilidad
- 3.- Informe de la Secretaría de Movilidad sobre el resultado de la implementación del pico y placa dispuesto por la actual administración.
- 4.- Varios.



El concejal Eduardo del Pozo Fierro, solicita que en una próxima sesión la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y; la Secretaría de Movilidad presenten a la Comisión de Movilidad un informe respecto a la revisión técnica vehicular.

El concejal Omar Cevallos Patiño, solicita a la secretaria de la Comisión que, en la próxima sesión de la Comisión se incluya en el orden del día a la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y; la Secretaría de Movilidad para que informe a la Comisión, sobre el proceso de revisión vehicular.

Sin existir observaciones al orden del día planteado, por disposición de presidencia, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde					1
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
Juan Carlos Fiallo	1				
TOTAL	4	0	0	0	1

Con cuatro votos a favor y por unanimidad de los miembros presentes, la Comisión de Movilidad aprueba el orden del día planteado.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Punto uno: Aprobación de acta de la sesión ordinaria No 75 de 24 de noviembre de 2021.

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación del Acta Nro. 075 – Ordinaria, de 24 de noviembre de 2021, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1				
Mónica Sandoval Campoverde					1
Analía Ledesma García			1		
Eduardo del Pozo Fierro	1				
Juan Carlos Fiallo Cobos	1				
TOTAL	3	0	1	0	1

Con tres votos a favor, la Comisión de Movilidad aprueba el acta de la sesión Nro. 075 – Ordinaria, de 24 de noviembre de 2021.



Segundo punto: Comisión general para recibir a los representantes de las siguientes organizaciones:

- Sr. Francis Aguayza Coordinador de la Veeduría Ciudadana
- Sr. Cristóbal Buendía Observatorio de Movilidad

El concejal Omar Cevallos Patiño, indica que las personas que estaban convocadas para el día de hoy han manifestado que no van asistir por cuestiones de agenda y solicita que quede constancia que la Comisión ha dado la apertura para recibirles en comisión general para trata sobre el tema de rutas y frecuencias.

Tercer punto: Informe de la Secretaría de Movilidad sobre el resultado de la implementación del pico y placa dispuesto por la actual administración.

Siendo las 08h25 ingresa a la Sala de Sesiones, la concejala Mónica Sandoval Campoverde.

Alexandra Ocaña de la Secretaría de Movilidad, expone sobre el trabajo que se a realizado desde la secretaria de Movilidad en base a la evaluación preliminar del primer mes de implementación del mecanismo de racionalización o restricción vehicular “pico y placa” aplicada en el DMQ.

(Se adjunta como anexo 1, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad).

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifiesta que ha participado en las mesas de trabajo respecto al tema de “pico y placa” y se han recibido a muchos representantes de gremios que han solicitado excepciones, pero que solo se han limitado a aceptar los requerimientos de la ciudadanía.

El concejal Omar Cevallos Patiño, indica que es una decisión netamente administrativa y que el Alcalde de Quito es el que las toma en base a una resolución, sin embargo manifiesta que la reducción vehicular que existe es básicamente por los salvos conductos y que se debería dar alguna solución a los vehículos que realizan distribución de G.L.P, a través de una aplicación.

El concejal Eduardo del Pozo Fierro, solicita que se explique cómo realizaron el cálculo de movilización vehicular, si el conteo se realizó a través de los Agentes de Tránsito y que se informe en qué estado están las cámaras ya que se conocía que algunas no estaban en funcionamiento.

Alexandra Ocaña de la Secretaría de Movilidad, explica que los G.L.P, en las mesas de trabajo manifestaron que ya cuentan con una aplicación y que respecto al conteo vehicular se solicitó a la AMT los conteos a través de las cámaras, pero no dieron respuesta alguna, dando a conocer que se realizó un conteo semafórico, información que fue remitida por la EPMOP, con los contadores automáticos y los manuales, mismos que fueron realizados con el personal de la Secretaría de Movilidad.

La concejala Mónica Sandoval Campoverde, manifiesta que al no encontrarse presente ningún funcionario de la AMT solicita que se realice un llamado de atención y que en una próxima sesión presente un informe en base al sistema de funcionamiento de las foto multas y radares. Al igual que solicita que se incluya en el orden del día la reforma a la 128.



El concejal **Juan Carlos Fiallo Cobos**, manifiesta que la persona que incumpla con estas medidas del “pico y placa” deberá tener una sanción.

El concejal **Omar Cevallos Patiño**, manifiesta que la Agencia Metropolitana Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberán informar a la Comisión, sobre el proceso de revisión técnica vehicular, el funcionamiento de las foto multas y radares, y; sobre el tema sancionatorio. Adicionalmente manifiesta que en base al tema sancionatorio de la AMT el problema no está en la detención del vehículo sino en el proceso de liberación del vehículo y que se debería implementar una aplicación para un mejor control.

La concejala **Mónica Sandoval Campoverde**, manifiesta que una vez que tengan sentencia se debería liberar el vehículo o firmar un convenio de pago para que los vehículos no pasen retenidos.

El concejal **Eduardo del Pozo Fierro**, indica que al tener unas cámaras la AMT y otras la EPMMOP no es operativo y esto ocasiona un cruce de información y manifiesta que hoy con la tecnología la AMT podría optimizar y modernizar del sistema de foto multas a través de las cámaras para de esta manera agilizar el trabajo.

La concejala **Analía Ledesma García**, solicita que respecto a los horarios de “pico y placa” estos sean más flexibles para la ciudadanía, que en base a las foto multas, da a conocer que los usuarios han manifestado que se ha vuelto presuntos actos de corrupción y que respecto a la detención de los vehículos se debería ver la forma de que no se realice.

El concejal **Juan Carlos Fiallo Cobos**, solicita que se debería remitir un informe sobre lo que paso con las body cam y que esto serviría para tener un mejor control por parte de la AMT.

El concejal **Omar Cevallos Patiño**, manifiesta que en base a la ordenanza han llegado algunas observaciones que fueron remitidas al despacho de la concejala Mónica Sandoval Campoverde y que una vez que sean evacuadas las mismas se pondrán en el orden del día.

Cuarto punto: Varios.

Los miembros de la comisión manifiestan que no tienen ningún punto adicional por tratar.

Siendo las 10h07, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión, concejal Omar Cevallos Patiño, declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	5	0



Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y el Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Sr. Omar Cevallos Patiño
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Pablo Santillán Paredes
**SECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO**

REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Omar Cevallos Patiño	1	
Mónica Sandoval Campoverde	1	
Analia Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Juan Carlos Fiallo Cobos	1	
TOTAL	5	0

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Hillary Herrera	SCMO	2021-12-14	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC	2020-12-14	

ANEXO 1

Por un
Quito
Digno

Secretaría de MOVILIDAD

Mecanismo de Racionalización o Restricción Vehicular “Pico y Placa” aplicada en el DMQ.

Evaluación Preliminar del primer mes de implementación del Mecanismo de Racionalización o Restricción Vehicular “Pico y Placa” aplicada en el DMQ.

ANTECEDENTES

De acuerdo con “La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, la cual ordena que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitano y municipales en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad en la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción.

En este sentido el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, puede implementar medidas de regulación de la circulación vehicular por zonas y/u horarios, facultando al Alcalde Metropolitano la expedición e implementación de planes de restricción y regulación de la circulación vehicular.

Con Informes Técnicos No. 2021, IT-SM-DMPPM-190 y IT-SM-DMPPM-186 de 26 de octubre de 2021, remitido con oficio No. SM-2021-2593 del 26 de octubre de 2021, la Secretaria de Movilidad, expidió la “Evaluación de la Medida de Restricción Vehicular “Hoy no Circula” establecida en la Resolución No. AQ 008-2021 de 01 de octubre de 2021 hasta 31 de octubre, y recomienda modificar la medida de restricción vehicular a “PICO Y PLACA, posteriormente el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo Alcalde del DMQ, emite en función a estos informes Técnicos la resolución AQ 019-2021, del 27 de octubre de 2021 y deroga la resolución AQ 008-2021.

Mediante Resolución No. AQ-021-2021 de 29 de octubre de 2021, el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, resuelve reformar el artículo 10 de la Resolución No. AQ 019- 2021, de 27 de octubre de 2021; y, encarga a la Secretaría de Movilidad la emisión del Instructivo de aplicación de la medida de Restricción Vehicular “Pico y Placa”.

La Secretaría de Movilidad mediante Resolución Nro. SM-2021-259 resuelve: Emitir el Instructivo para la Implementación del Plan de Restricción y Regulación de la Circulación Vehicular Denominado “PICO Y PLACA”.

Dentro de este instructivo en “el **Art. 5.- Planificación y evaluación.** - El órgano rector de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito evaluará de forma bimensual la aplicación y cumplimiento de los objetivos del plan de restricción y regulación de circulación vehicular mediante los procedimientos y estudios técnicos correspondientes, y de ser necesario, planificará y recomendará modificaciones o ajustes al plan.

Art.- 6.- Control operativo de planes. - El control del plan de restricción y regulación de circulación vehicular lo ejercerá la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 10.- Programación general. - El Plan PICO Y PLACA regirá desde el 01 de noviembre de 2021 y tendrá una aplicación general de lunes a viernes, de acuerdo con el siguiente calendario:

Tabla Nro. 1: Programación de la restricción vehicular

Día de la semana	Último dígito de la placa
Lunes	1 y 2
Martes	3 y 4
Miércoles	5 y 6
Jueves	7 y 8
Viernes	9 y 0
Sábados	Ninguno
Domingos	Ninguno
Feriados	Ninguno

Fuente: Resolución Nro. A 0017, 2021

En caso de motocicletas se utilizará como referencia para la aplicación del Plan “PICO Y PLACA”, el último dígito que componga la placa sin consideración a la letra en la que termine.

EXCEPCIONES

Art. 12.- [Excepciones]. - En los horarios que se restringe la circulación dentro del área urbana del Distrito Metropolitano de Quito del artículo 15 de la presente Resolución, se exceptúan del plan “PICO Y PLACA”, los vehículos automotores determinados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito vigente y que son:

- a) *Oficiales del Presidente y Vicepresidente de la República;*
- b) *Oficiales del Cuerpo Diplomático y Consular acreditado ante el Gobierno Nacional;*
- c) *De transporte de personas con discapacidades;*
- d) *Conducidos por personas de la tercera edad;*
- e) *De emergencias: ambulancias públicas o privadas, vehículos motobombas y/o rescate del Cuerpo de Bomberos y vehículos de la Policía Nacional en cumplimiento de su misión específica y vehículos de rescate o asistencia social;*
- f) *De transporte colectivo de personas: público (buses urbanos e interparroquial, Sistema Metrobús Q); Comercial (Escolar, Institucional, Turístico); y, por cuenta propia (iniciativa empresarial); legalmente registrados;*
- g) *De transporte comercial rural (carga liviana); y,*
- h) *Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones.*
- i) *Los vehículos pertenecientes e identificados como: canastillas de la Empresa Eléctrica, Agencia Metropolitana de Tránsito, empresas públicas de telecomunicaciones, motobombas de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento, recolectores de basura y otros vehículos que cumplan servicios emergentes o servicios oficiales de asistencias, podrán circular por cualquier Red vial y sin restricción de horario.*
- j) *Vehículos a orden del Alcalde y los Vicepresidentes (Vicealcaldes)*

LÍMITES

Art. 15.- [Límites]. - El Plan “PICO Y PLACA” se aplicará en el ámbito urbano de la ciudad de Quito, de conformidad con el siguiente detalle:

- **Por el Sur:** La restricción comprende hasta el Puente de Catahuango, las Calle S63 y S60 son vías sin restricción en el área Industrial Guamaní (sector Eternit), sigue por la Av. Pedro Vicente Maldonado hasta la calle Lucía Albán de Romero, continua sobre la Albán de Romero hasta conectar con la Av. Mariscal Sucre (vías con restricción). (*)

(*) Ahora calle S55 Clodoveo Carrión antes Lucía Albán de Romero; ahora calle S62G antes S63; la calle S60 comprende las calles E6, S62G y S62D.

- **Por el Norte:** Comprende hasta La Calle de Los Narcisos (vía sin restricción de circulación) intersección con la Av. Córdova Galarza (Redondel Sector Escuela Superior de Policía) que luego pasa a unirse con la Av. Simón Bolívar (Redondel Puente Villorita). (*)

(*) La calle De los Narcisos (E8) comprende las calles calle S9 (Escalón Pusuqui y Oe4D. El tramo entre la Av. Córdova Galarza (Redondel Sector Escuela Superior de Policía) y la intersección con el Redondel de El Condado no tiene restricción vehicular).

- **Al Este:** Toda la Av. Simón Bolívar (vía sin restricción de circulación).
- **Al Oeste:** Tiene restricción toda la Av. Mariscal Sucre, hasta unirse con la Av. Córdova Galarza (vía sin restricción) hasta la Calle de Los Narcisos.

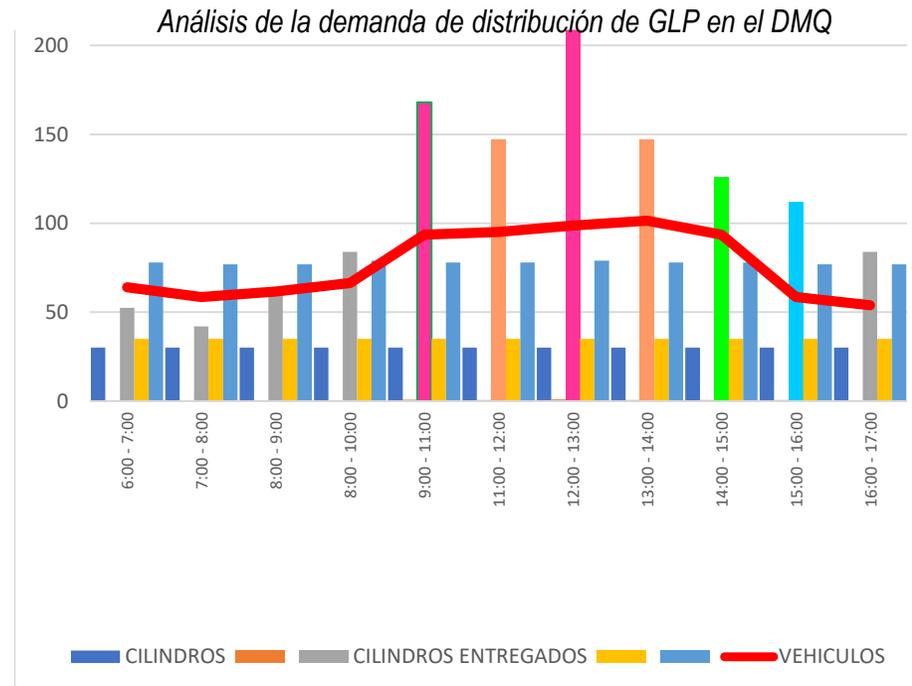
- **Al Oeste:** Tiene restricción toda la Av. Mariscal Sucre, hasta unirse con la Av. Córdova Galarza (vía sin restricción) hasta la Calle de Los Narcisos.

Mesas Técnicas

VEHICULOS QUE REALIZAR DISTRIBUCIÓN DE G.L.P.

- De acuerdo a los datos proporcionados por la Asociación de Distribuidores de G.L.P. de Pichincha en el Cantón Quito realizan esta actividad 856 vehículos de los cuales el 18 al 20% se verá afectado por el Pico y Placa en los horarios de restricción. Adicionalmente, informan que tienen ubicados 421 centros de distribución, 303 se encuentran en la zona de restricción de la medida.
- Según los datos proporcionados y la inspección de campo realizada, se pudo evidenciar que la mayor demanda de distribución de G.L.P. se da en horarios de 11h00 a 13h00, horario fuera de la restricción de la medida Pico y Placa, tal como se puede apreciar en la Figura No. 2

Figura No. 2



Fuente Datos: SM dic 2021

VEHÍCULOS DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA INDUSTRIA

- De acuerdo a los datos proporcionados por Cámara Pequeña y Mediana Empresa de Pichincha, aproximadamente 1.280 vehículos que forman parte de carga y entrega de mercadería, solicitan se les extienda salvoconductos para circular en horas de restricción Pico y Placa.
- Haciendo un análisis, los 1.280 vehículos corresponden al 0,25% del total del parque automotor del DMQ, cabe indicar que la normativa legal aplicada para el Pico y Placa no contempla salvoconductos para ningún sector específico.
- Citados vehículos tienen 1 día de los 8 de la semana en donde no pueden circular en las franjas horarias establecidas, cabe mencionar que tienen 7 días no tienen ninguna restricción y pueden realizar su actividad productiva, por lo que se recomienda que realicen la planificación de sus actividades con la finalidad de que cumplan sus actividades en las zonas en donde no se ha establecido la restricción.

VEHICULOS DE TRANSPORTE PESADO

- De acuerdo a lo establecido en el artículo 10 de la Ordenanza Metropolitana No. 147 del 05 de abril del 2005 (ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA 117 DE LA REGLAMENTACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO), la misma que en su:
 - “Art. 10.- Del transporte de Productos Químicos Peligrosos y Circulación de los Vehículos Habilitados para el Efecto. - Para la transportación de estos materiales se cumplirán los requisitos establecidos en la Norme INEN 2266:2000, además de aquellos que estuvieren previstos específicamente en esta Ordenanza.
 - *Sin embargo, en las zonas industriales del Beaterio y en el Aeropuerto, podrán circular y realizar operaciones de carga y descarga durante el día, contando con la autorización y el control de las autoridades correspondientes”*
- La Resolución A0014 del 20 de octubre del 2021, modifica el Anexo de la Ordenanza Metropolitana No. 147; estos dos documentos normativos establecen horarios de regulación de carga liviana y pesada de 2 y 3 ejes con una longitud de 7.5 m a 18.3, entre los cuales se especifican los vehículos de carga de combustible, hormigoneras y volquetas, estableciendo diferentes horarios de circulación por la red vial del DMQ.

VEHICULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL TAXI

- De acuerdo con el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito - Artículos IV.2.1 hasta IV.2.346, Libro IV: Del Eje Territorial Págs. 995 a 1141, Libro IV.2: De la Movilidad, **Artículo IV.2.134**, se establece que: *“Del fortalecimiento de la calidad.- Sin perjuicio de las previstas en el ordenamiento jurídico nacional y local vigente, para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones:*
- *q. Las Operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxi estarán sujetos a los mecanismos de racionalización o restricción vehicular que se establezcan de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.”*



VEHICULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL CARGA LIVIANA

- Dentro de las excepciones establecidas de acuerdo a lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad y Vial y del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito vigente, en la Resolución SM-2021-259 del 05 de noviembre de 2021, artículo 12,literal g) se encuentra el transporte comercial rural (carga liviana), tomando en consideración de que de acuerdo al artículo 62 del Reglamento de la LOTTSV, el servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías) puede realizarse bajo la modalidad de carga liviana, el cual Consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica. Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, por lo que esta modalidad se define como una sola sin definir si es urbana o rural, dicha definición se da en el DMQ dado que las operadoras son constituidas en parroquias urbanas y rurales sin que esto interfiera en su operación o esté definido en algún documento normativo.



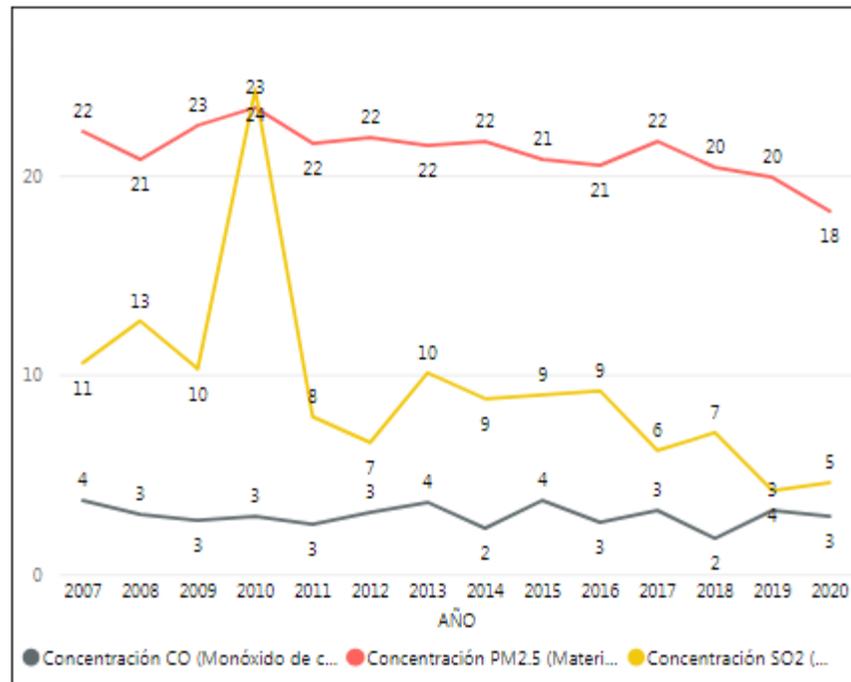
EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA MEDIDA “PICO Y PLACA”

Para el efecto, se revisa el comportamiento del tráfico a través de algunas variables básicas, como: nivel de emisiones de gases en el ambiente producidos por el transporte en general, nivel de aceptación ciudadana y análisis de los flujos vehiculares en intersecciones específicas del DMQ.

1. Nivel de emisiones de gases en el ambiente producidos por el transporte en general.

Figura No. 3

Datos Históricos de Índice de Calidad de Aire Año 2007 - 2020



Fuente: Gobierno Abierto – Sistema de Indicadores Distritales – Fecha de Corte 08/11/2021

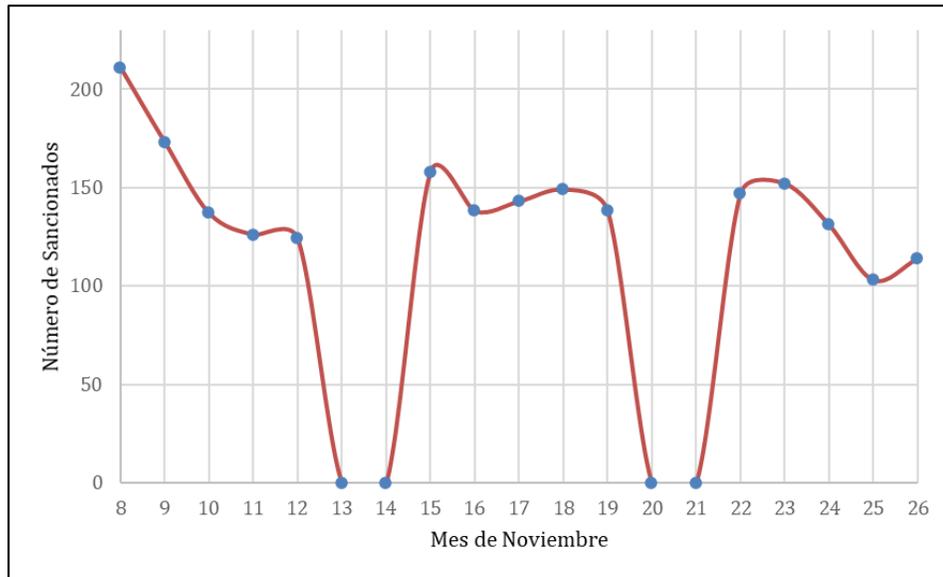
La aplicación de la medida ‘Pico y Placa’ ha sido altamente positiva según se demuestra en la serie de mediciones que se han registrado desde el año 2007, haciendo un seguimiento continuo hasta su último registro consolidado del año 2020 con fecha de corte al 08 de octubre de 2021 desde el 8 de octubre de 2020.

Podemos identificar que, a partir del año 2010, los siguientes años se han estabilizado y en general se evidencia una tendencia a la baja, a pesar del crecimiento del parque automotor, las nuevas tecnologías de los vehículos, mejoramiento del combustible y el mantenimiento sostenido de la Revisión técnica vehicular dan cuenta de estos resultados, pero fundamentalmente por las restricciones que se generaron por efectos principalmente de la pandemia que generó un sin número de restricciones de la parte productiva y académica, por ende de la circulación vehicular.

Nivel de aceptación ciudadana

Figura No. 4

Vehículos Sancionados en el mes de Noviembre



Fuente Datos: AMT

Gráfico: Secretaría de Movilidad

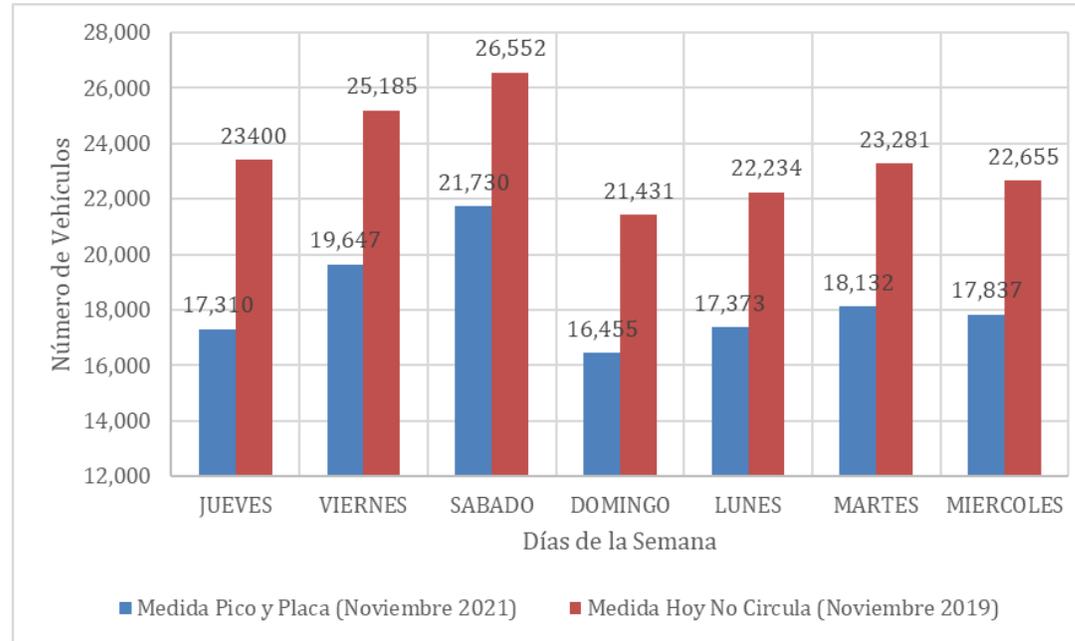
Un importante indicador del nivel de aceptación de la medida Pico y Placa por parte de los ciudadanos es su cumplimiento. Como se puede verificar en la Figura Nro. 4, se ha realizado controles en los diferentes días de la semana del mes de Noviembre, evidenciando un pico en el día Lunes 8 en donde se presenta el mayor número de sancionados, pero en el transcurso de los días se puede observar una progresiva disminución sostenida del número de sancionados, este efecto se da por el proceso de adaptación de la ciudadanía a la nueva medida, lo cual se logra estabilizar en la segunda semana.

FLUJO VEHICULARES DIARIOS

Intersección de muestra: Av. Maldonado y Av. Morán Valverde.

Figura No. 7

Flujos vehiculares (diarios) en la intersección Morán Valverde y Rumichaca Ñan



Fuente Secretaría de Movilidad

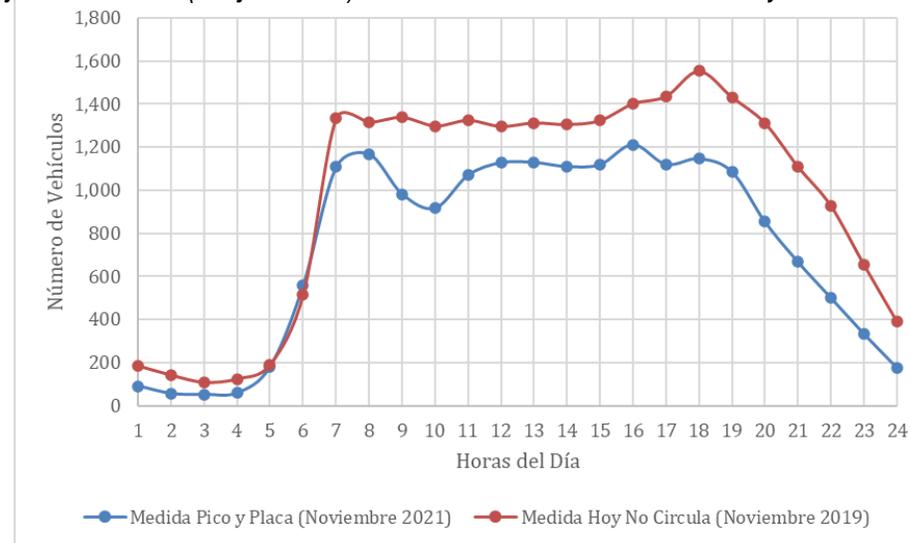
Se realizó un análisis en la Intersección de la Av. Rumichaca Ñan y Av. Morán Valverde con datos históricos en donde estaba vigente la medida “Hoy No Circula” en contraste con los datos recopilados en noviembre del 2021 de la misma intersección, fecha en la que se encuentra vigente la medida “Pico y Placa” con la finalidad de analizar el comportamiento del flujo vehicular.

Se puede evidenciar que, si bien la tendencia del flujo vehicular es similar en los dos casos, en el periodo de aplicación de la medida Hoy No Circula la emisión de salvoconductos desvirtuó el objetivo de dicha medida, la disminución del número de vehículos en cada uno de los días de la semana es muy evidente, motivo por el cual, la medida “Pico y Placa” es **más** eficiente y cumple su objetivo de mantener fuera de circulación aproximadamente el 19.84% del parque automotor del DMQ.

- De igual forma se ha realizado una comparación por franja horaria en la misma intersección antes mencionada (Figura No. 8), en donde podemos advertir que a las 05:00 horas comienza una escalada en la ocupación vial en las dos medidas, pero la efectividad de la medida adoptada se manifiesta a partir de las 07:00 horas, horario en el cual, la medida “Pico y Placa” logra estabilizar el flujo vehicular aproximadamente en 1200 vehículos en contraste con la medida “Hoy No Circula” que lo estabilizaba en 1400 vehículos aproximadamente.

Figura No. 8

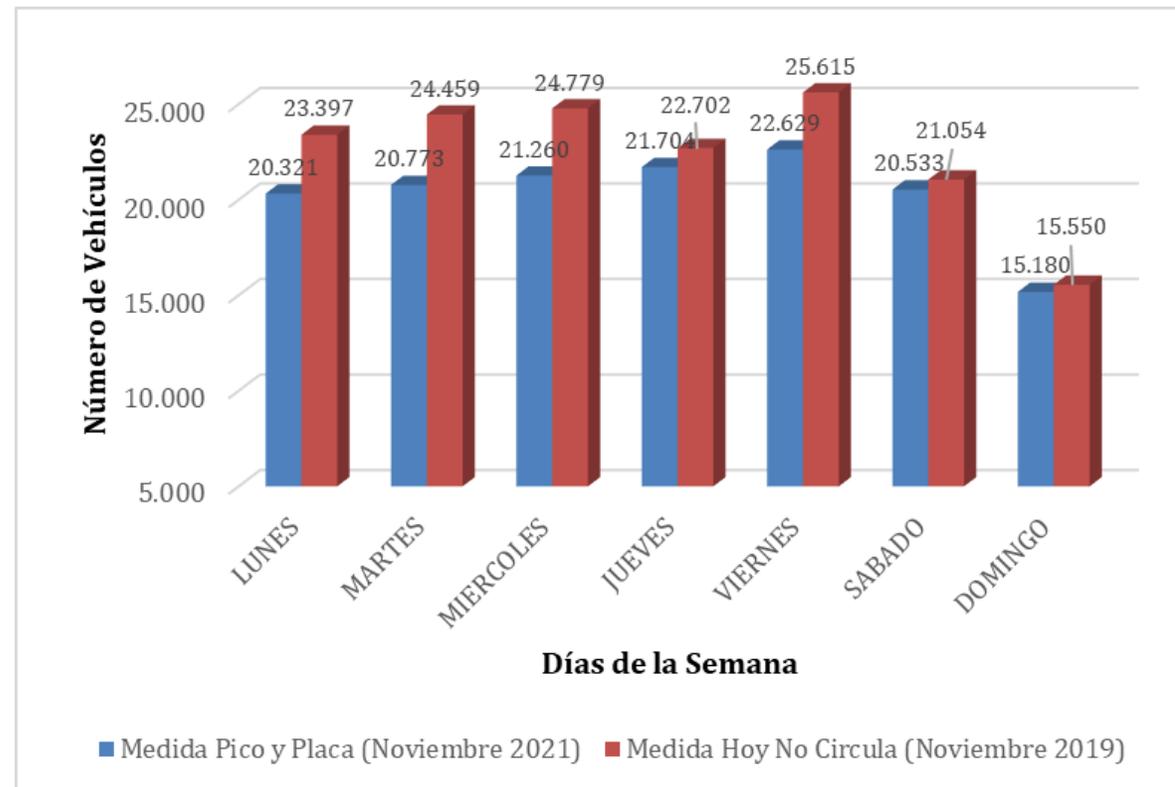
Flujos vehiculares (franja horaria) en la intersección Morán Valverde y Rumichaca Ñan



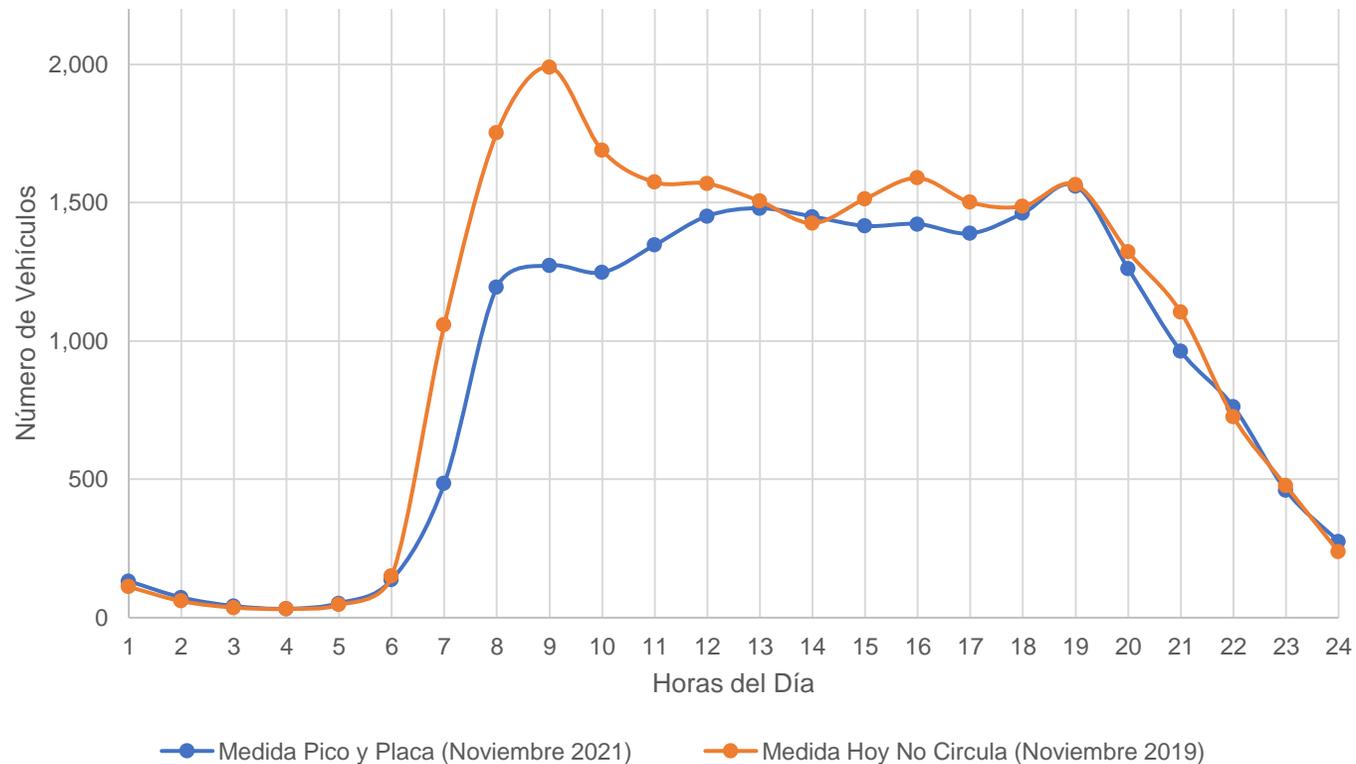
Fuente Secretaría de Movilidad

La figura anterior presentada, demuestra claramente que el “Pico y Placa” es la forma más eficiente de evitar la saturación de las vías, en comparación a la medida “Hoy No Circula”.

La siguiente figura corresponde a la comparación entre los conteos vehiculares semafóricos realizados en la medida Pico y Placa vs Hoy No Circula agrupados por días de la semana correspondiente a la intersección de la Av. De Los Shyris y Naciones Unidas sentido Norte – Sur, la misma que, como en el caso anterior denota que la medida adoptada actualmente es la más eficaz, puesto que el flujo vehicular disminuye en un rango de 200 a 300 vehículos.



En la siguiente figura, se muestran los conteos vehiculares semafóricos en la intersección de la Av. De Los Shyris y Naciones Unidas (sentido Norte – Sur) clasificados en el transcurso del día, en donde, se puede apreciar que durante las horas de restricción por la medida Pico y Placa el flujo vehicular disminuye considerablemente.



CONCLUSIONES

- ✓ De la evaluación realizada al primer mes de la aplicación de la nueva medida Pico y Placa, se concluye que, es positiva y mucho mas eficiente que la anterior medida “Hoy No Circula”, lo cual ha permitido cumplir con la política pública de reducir vehículos en red vial y por ende el mejoramiento de la circulación vehicular en el DMQ, consecuentemente, se sugiere se siga manteniendo la medida evitando otorgar concesiones, por cuanto se desvirtuaría los efectos que se han podido evidenciar hasta el momento.
- ✓ Con el análisis realizado, se evidencia que se está cumpliendo con la política pública de incentivar el uso del transporte público desincentivando el uso del vehículo particular.

Secretaría de
MOVILIDAD

Por un
Quito
Digno

