

IT-SM-DMPPM-077B/2019

INFORME SOBRE LA DE MODIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE REGULACIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR “HOY NO CIRCULA”

*Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
30.08.2019*

1. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza Metropolitana No. No. 305 Reformativa de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el 5 de marzo de 2010¹, el Concejo Metropolitano aprobó que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) podrá implementar medidas de regulación vehicular por zonas y/u horarios, facultando al Alcalde Metropolitano expedir e implementar planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de mejorar las condiciones del tráfico y las condiciones ambientales.

A través de la Resolución Administrativa No. A 0017 del 27 de abril del 2010, el Alcalde Metropolitano de ese entonces, expidió la regulación a la circulación vehicular mediante la modalidad denominada “Pico y Placa”, la cual permite regular el tránsito vehicular, prohibiendo que ciertos automotores circulen dentro del área delimitada en las horas de mayor tráfico (horas pico), establecidas entre las 07h00 y las 09h30 y entre las 16h00 a 19h30, únicamente en los días laborables. La restricción opera en función del último dígito de la placa del vehículo, de acuerdo a lo planteado en la Tabla No. 1 (artículo 9 de la Resolución No. A 0017).

Tabla No. 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
Domingo	Ninguno
Feriados	Ninguno

Nota: Para el caso de las motocicletas, debe acogerse literalmente el término “último dígito”, que no corresponde a la última letra. Ejemplo: HX-244P, el último dígito es 4.

Los vehículos regulados con esta medida son los particulares, oficiales y motocicletas. Se exceptúan de la misma los vehículos de transporte público, escolar e institucional, turístico, de cuenta propia, taxis, seguridad pública, servicios públicos (recolección de basura, mantenimiento de servicios básicos) y de emergencia (ambulancias o motobombas), los de personas con discapacidades, y los conducidos por personas adultas mayores (a partir de los 65 años de edad). Esta medida, bajo esas condiciones, se ha mantenido inalterable durante 9 años y continúa vigente hasta la presente fecha.

¹ Marco Legal vigente: Ordenanza Municipal 001 Código Municipal Artículo IV que deroga Ordenanza Metropolitana No. 305* de 5 de marzo 2010.

(*) Código Municipal, Libro IV del Eje Territorial, Libro IV.2 de la Movilidad, Título I del Sistema Metropolitano de Transporte Público, Capítulo XIV de la Regulación de la Circulación Vehicular.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito ha planificado ejecutar un plan de repavimentación de la red vial principal de la ciudad de Quito siguiendo un intensivo cronograma que implicará trabajos durante todo el día, obras que temporalmente disminuirán sensiblemente la capacidad vial disponible, lo cual ocasionará adicionales e importantes impactos negativos en la circulación vehicular, desmejorando aún más las ya difíciles condiciones del tráfico.

La EPMMOP mediante informe técnico "Plan de repavimentación vial inicial" presentado en la Asamblea de Movilidad el día 22 de agosto del 2019, manifestó que el objetivo del proyecto de repavimentación de las calles y avenidas del DMQ, es: *"alcanzar una vida útil entre 7 y 10 años, en el caso de pavimento flexible o de hormigón asfáltico, considerando la carga vehicular que soporta diariamente; en el caso de pavimento rígido el diseño se considera para 20 años de vida útil"*.

Este proyecto se enmarca dentro de la visión de la movilidad para el DMQ, establecido en el Plan Maestro de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigente para el DMQ: *"La movilidad de personas y mercaderías en el DMQ se realizará de manera sostenible con sistemas de transporte eficientes, innovadores, inteligentes, solidarios, seguros y cómodos, con tiempos de viaje razonables a través de espacios públicos agradables, donde prima el mutuo respeto y consideración especial a los grupos de atención prioritaria, dando una cobertura y accesibilidad que se adapte a las necesidades de todos los ciudadanos"*.

Disponer de una infraestructura vial para el transporte: público, de bienes y mercancías, y de personas, apoyan la consecución del objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, establecido en la carta Magna del Estado Ecuatoriano.

En ese contexto, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP ha definido una priorización de vías que conforman el programa de repavimentación en la ciudad de Quito, para lo cual se ha establecido un cronograma de ejecución de obras que se realizará en un lapso de tiempo estimado de 8 meses, así:

REPAVIMENTACIÓN VIAL ASFÁLTICA FASE 1 -PROGRAMA II SECTOR SUR (36.9 km)

CRONOGRAMA DE OBRAS																																							
SEPT				OCT				NOV				DIC				ENE				FEB				MAR				ABR				MAY				JUN			
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S				
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				

N	CALLE A INTERVENIR	TRAMOS		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
1	Av. Pedro V. Maldonado	Av. Morán Valverde (0+000)	(Abscisa 5+469) Terminal Guamani	Quitumbe
	Av. Pedro V. Maldonado	(Abscisa 5+469)	(Abscisa 8+106,54) Sector Cutuglagua	Quitumbe
	Intersecciones Av. Pedro V. Maldonado	AMARU ÑAN (0+000)	AMARU ÑAN (0+100)	Quitumbe
		S32A (0+000)	S32A (0+100)	Quitumbe
		ALONSO DE VILLANUEVA (0+000)	ALONSO DE VILLANUEVA (0+20)	Quitumbe
		CONDOR ÑAN (0+000)	CONDOR ÑAN (0+100)	Quitumbe
		S39 (0+000)	S39 (0+100)	Quitumbe
		S42C María Teresa Tipanta (0+000)	S42C María Teresa Tipanta (0+100)	Quitumbe
S44 (0+000)	S44 (0+100)	Quitumbe		
PEDRO QUIÑONEZ (0+000)	PEDRO QUIÑONEZ	Quitumbe		

N	CALLE A INTERVENIR	TRAMOS		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
			(0+100)	
		S52 Leonidas Duples (0+000)	S52 Leonidas Duples (0+100)	Quitumbe
		S52A (0+000)	S52A (0+100)	Quitumbe
		S53 Reinaldo Santa Cruz(0+000)	S53 Reinaldo Santa Cruz (0+100)	Quitumbe
		S55 Clodoveo Carrión (0+000)	S55 Clodoveo Carrión(0+100)	Quitumbe
		S57 (0+000)	S57 (0+100)	Quitumbe
		S57D (0+000)	S57D (0+100)	Quitumbe
		S59 (0+000)	S59 (0+100)	Quitumbe
		S61C (0+000)	S61C (0+100)	Quitumbe
		S64 Patricio Romero (0+000)	S64 Patricio Romero (0+100)	Quitumbe
2	Av. Simón Bolívar	Auto. General Rumiñahui	Gonzalo Pérez Bustamante	Eloy Alfaro y Manuela Sáenz
3	Gonzalo Perez Bustamante	Av. Simón Bolívar	Av. Maldonado	Eloy Alfaro y Quitumbe
4	Av. Mariscal Sucre	Av. Rodrigo de Chávez	Av. Cóndor Ñan	Quitumbe
5	Av. Mariscal Sucre	Av. Guayanay Ñan	Av. La Ecuatoriana	Quitumbe
6	Av. Teniente Hugo Ortiz	Av. Alonso de Angulo	Av. Ajaví	Eloy Alfaro
7	Av. Cardenal de la Torre	Calle Aloag	Av. Teniente Hugo Ortiz	Eloy Alfaro
8	Calle Cusubamba	Av. Tnte Hugo Ortiz	Av. Rumichaca Ñan	Eloy Alfaro y Manuela Sáenz

REPAVIMENTACIÓN VIAL ASFÁLTICA PROGRAMA II SECTOR NORTE (34.01km)

CRONOGRAMA DE OBRAS											
SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN		
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N	CALLE A INTERVENIR	REFERENCIA		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
1	Av. 6 de Diciembre	Av. Galo Plaza Lasso	Av. Río Coca	Eugenio Espejo
2	Av. Real Audiencia	Calle Humberto Marín	Calle Moisés Luna	La Delicia y Eugenio Espejo
3	Av. Real Audiencia	Calle Moisés Luna Andrade	Av. Diego de Vásquez	La Delicia

CRONOGRAMA DE OBRAS																															
SEPT				OCT				NOV				DIC				ENE				FEB				MAR							
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

N	CORREDOR VIAL	REFERENCIA		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
1	Carril exclusivo del Trolebus tramo 1	Parada del Recreo	Terminal Av. Morán Valverde	Eloy Alfaro
2	Corredor Central Norte Av. Pérez Guerrero	Av. América	Calle Manuel Larrea	Manuela Sáenz
3	Calle Manuel Larrea	Av. Pérez Guerrero	Calle Santa Prisca	Manuela Sáenz
4	Calle Santa Prisca	Av. 10 de Agosto	Calle Vargas	Manuela Sáenz
5	Av. El Inca	Av. Las Palmeras	Av. La Prensa	Eugenio Espejo

**REPAVIMENTACIÓN VIAL ASFÁLTICA FASE 1 -PROGRAMA II
SECTOR SUR
(36.9 km)**

CRONOGRAMA DE OBRAS																																							
SEPT				OCT				NOV				DIC				ENE				FEB				MAR				ABR				MAY				JUN			
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N	CALLE A INTERVENIR	TRAMOS		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
1	Av. Pedro V. Maldonado	Av. Morán Valverde (0+000)	(Abscisa 5+469) Terminal Guamaní	Quitumbe
	Av. Pedro V. Maldonado	(Abscisa 5+469)	(Abscisa 8+106,54) Sector Cutuglagua	Quitumbe
	Intersecciones Av. Pedro V. Maldonado	AMARU ÑAN (0+000)	AMARU ÑAN (0+100)	Quitumbe
		S32A (0+000)	S32A (0+100)	Quitumbe
		ALONSO DE VILLANUEVA (0+000)	ALONSO DE VILLANUEVA (0+20)	Quitumbe
		CONDOR ÑAN (0+000)	CONDOR ÑAN (0+100)	Quitumbe
		S39 (0+000)	S39 (0+100)	Quitumbe
		S42C María Teresa Tipanta (0+000)	S42C María Teresa Tipanta (0+100)	Quitumbe
S44 (0+000)	S44 (0+100)	Quitumbe		
PEDRO QUIÑONEZ (0+000)	PEDRO QUIÑONEZ	Quitumbe		

N	CALLE A INTERVENIR	TRAMOS		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
			(0+100)	
		S52 Leonidas Dubles (0+000)	S52 Leonidas Dubles (0+100)	Quitumbe
		S52A (0+000)	S52A (0+100)	Quitumbe
		S53 Reinaldo Santa Cruz(0+000)	S53 Reinaldo Santa Cruz (0+100)	Quitumbe
		S55 Clodoveo Carrión (0+000)	S55 Clodoveo Carrión(0+100)	Quitumbe
		S57 (0+000)	S57 (0+100)	Quitumbe
		S57D (0+000)	S57D (0+100)	Quitumbe
		S59 (0+000)	S59 (0+100)	Quitumbe
		S61C (0+000)	S61C (0+100)	Quitumbe
		S64 Patricio Romero (0+000)	S64 Patricio Romero (0+100)	Quitumbe
2	Av. Simón Bolívar	Auto. General Rumiñahui	Gonzalo Pérez Bustamante	Eloy Alfaro y Manuela Sáenz
3	Gonzalo Perez Bustamante	Av. Simón Bolívar	Av. Maldonado	Eloy Alfaro y Quitumbe
4	Av. Mariscal Sucre	Av. Rodrigo de Chávez	Av. Cóndor Ñan	Quitumbe
5	Av. Mariscal Sucre	Av. Guayanay Ñan	Av. La Ecuatoriana	Quitumbe
6	Av. Teniente Hugo Ortiz	Av. Alonso de Angulo	Av. Ajaví	Eloy Alfaro
7	Av. Cardenal de la Torre	Calle Aloag	Av. Teniente Hugo Ortiz	Eloy Alfaro
8	Calle Cusubamba	Av. Tnte Hugo Ortiz	Av. Rumichaca Ñan	Eloy Alfaro y Manuela Sáenz

REPAVIMENTACIÓN VIAL ASFÁLTICA PROGRAMA II SECTOR NORTE (34.01km)

CRONOGRAMA DE OBRAS											
SEPT	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN		
S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N	CALLE A INTERVENIR	REFERENCIA		ADM. ZONAL
		DESDE	HASTA	
1	Av. 6 de Diciembre	Av. Galo Plaza Lasso	Av. Río Coca	Eugenio Espejo
2	Av. Real Audiencia	Calle Humberto Marín	Calle Moisés Luna	La Delicia y Eugenio Espejo
3	Av. Real Audiencia	Calle Moisés Luna Andrade	Av. Diego de Vásquez	La Delicia

Fuente: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, EPMOP

Para mitigar los impactos negativos devenidos de esas intervenciones, como es la reducción de la capacidad vial disponible en la red vial de Quito, la Administración Municipal ha considerado necesario realizar ajustes a la vigente medida de regulación vehicular “Pico y Placa”, pasando de 6 a 15 horas de restricción, lo que significa en términos generales una restricción “todo el día”, por lo que se la ha denominado **“Hoy No Circula”**, siendo éste el objetivo de aplicar la nueva medida de regulación a la circulación vehicular en la ciudad de Quito de manera temporal mientras se ejecutan esas obras.

3. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

Se han considerado dos aspectos técnicos principales que modificarían la vigente condición de la medida de regulación “Pico y Placa”, los cuales permitirán conseguir efectos importantes para disminuir los impactos negativos que se esperan serán causados por las obras de repavimentación: Ampliación de la medida “Pico y Placa” a “Hoy No Circula” entre las 05h00 y las 20h00; e, incluir a los taxis en la regulación.

3.1. Ampliación de los horarios de la medida “Pico y Placa” a “Hoy No Circula”

De acuerdo con el *“Estudio de la Situación y Opinión de los Conductores sobre las Acciones de Tránsito y Movilidad, así como las estrategias de comunicación e implementación para la mitigación del Impacto de las Obras en el DMQ, 2016- 2017”*, la ampliación a los horarios de restricción de “pico y placa” es la alternativa más popular declarada en entrevistas y grupos focales y la más mencionada durante las encuestas a hogares y en puntos de concentración (48 y 45% de los encuestados respondió esto a la pregunta de sugerencias para mejorar la medida “Pico y Placa”). La mayoría incluso opina que no solo se deben aumentar los horarios, sino aplicar restricción todo el día.

En el mencionado estudio se indica refiriéndose a la alternativa de restricción “todo el día”, lo siguiente:

“Si bien es cierto que esta modificación aliviaría la congestión de la ciudad, lo haría durante las horas valle de tránsito. El mayor volumen de flujo vehicular, es decir la mayor demanda, se experimenta todos los días de la semana durante las horas pico (07:00 – 09:30 o 16:00 – 19:30). Es por esto que no se experimentarían mejoras durante estas horas pico, que ya están sujetas a restricción, dado que no cambiaría el número de vehículos transitando. Esto causaría que los niveles de servicio críticos sean los mismos en las intersecciones estudiadas y que la opinión respecto al tránsito de los ciudadanos que se moviliza durante estas horas, que corresponde a la mayoría, no mejora.

Los altos horarios de restricción se han visto asociados a aumentos acelerados del parque automotor, pues los usuarios tienden a comprar un segundo vehículo. Esto se ha evidenciado en las tres ciudades evaluadas durante el estado del arte² (Santiago, México y Bogotá) y, a cierto nivel, en Quito. Además, un porcentaje significativo de conductores se moviliza en horas diferentes a las de restricción el día en que se ven sujetos a la medida (41% según encuestas a hogares) y varios de estos tomarían la decisión de comprar un segundo vehículo de no tener esta posibilidad. Como referencia, el porcentaje de ciudadanos que han tomado esta decisión (en Quito) es relativamente bajo (10%)”.

De acuerdo con lo antes indicado, del total de conductores en general, un 41% de ellos realizan actividades ocupando su vehículo en horas fuera de las actuales horas de restricción. Del mismo estudio, en base a la encuesta aplicada a usuarios, se estableció que un 45% de los usuarios, está de acuerdo en que la medida de restricción vehicular se aplique durante todo el día.

De todas maneras, debe indicarse que, de acuerdo a las condiciones de la propuesta para la aplicación de la medida a un horario extendido “todo el día” u “Hoy No Circula” entre las 05h00 y las 20h00 (15 horas), sería de carácter temporal mientras duran las obras de repavimentación

² Base teórica y casos de referencia sobre el tema tratado.

en las vías principales de la ciudad (8 meses), lo cual no incidiría de manera decisiva a una marcada inducción a la compra de vehículos adicionales para evitar la nueva regulación, debido al relativo corto período de tiempo en el cual se aplicaría esa nueva medida. Por el contrario, bajo esas condiciones, los efectos positivos de esta medida se reflejarían en la reducción de la circulación de un 41% del tráfico en las horas valle (antes y después de las actuales horas pico), según se indica en las conclusiones del estudio de consultoría antes referido.

La consecuencia de aplicar la medida de regulación “Hoy No Circula” desde la 05h00, permitirá asegurar que los conductores regulares dejen su vehículo en los domicilios o lugares de estacionamiento sin dar margen a que lo utilicen en el período previo al inicio de la hora de la regulación. De esta forma se estará incentivando a que se cumplan algunos de los efectos de movilidad sustentable esperados desde el inicio de aplicación de la medida Pico y Placa, tales como: utilización del transporte público, compartimiento de los vehículos para hacer más eficiente su uso (mayor ocupación), utilización de la bicicleta y la caminata para viajes cortos.

3.2. Inclusión de los taxis en la regulación de tráfico “Hoy No Circula”

De acuerdo a la normativa vigente, los taxis se encuentran fuera de las excepciones para la circulación, es decir ese someten a la media de Hoy No circula. Sin embargo, se ha realizado un análisis pormenorizado de este segmento del transporte, que se detalla en el anexo 1.

Cabe indicar que, de acuerdo a la ordenanza 0047, del 2011 “*Ordenanza Metropolitana reformativa a la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero del 2008, que establece el régimen administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito*”, en la sección 2 De las Operadoras, Art. & Obligaciones generales de las operadoras y 7o de las y los titulares de los vehículos. - .. Numeral 4.

“Numeral 4. Las operadoras y los titulares de los vehículos destinados al Servicio de Taxis estarán sujetos a los mecanismos de racionalización o restricción vehicular que se establezcan de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano”.

Ordenanza No. 177 ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 047, SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DE 2011, REFORMADA MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA No. 0339, SANCIONADA EL 8 DE ENERO DE 2013, REFORMATIVA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247, SANCIONADA EL 11 DE ENERO DE 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Capítulo II, De la Calidad de Servicio, Artículo ...(26).- 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, literal q)

“Literal 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.”

Con lo cual, se establece que de acuerdo al ordenamiento jurídico actual y anterior, los taxis “No están exentos de cualquier medida de restricción vehicular”

3.3. Implicaciones a la actividad de distribución de mercancías

Se debe tener muy en cuenta las implicaciones que la nueva medida pueden incidir en el ámbito de la dinámica económica de la ciudad, por las implicaciones que se presentarán en la provisión de mercancías y servicios postales en vehículos de carga pesada y liviana, productos necesarios para la alimentación y desarrollo productivo de la población y las empresas, sobre todo si se trata de productos perecibles. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que esta actividad está considerada como un sector estratégico del Estado.

En la actualidad este sector se encuentra regulado por la medida “Pico y Placa”, al cual se han adaptado durante estos 9 años de aplicación, así como también por las regulaciones dispuestas en el Capítulo II Sección III y Capítulo IV del Código Municipal, Libro IV del Eje Territorial,

Libro IV.2 de la Movilidad, por lo que se podría considerar mantener vigente la restricción de circulación en las condiciones de esa medida.

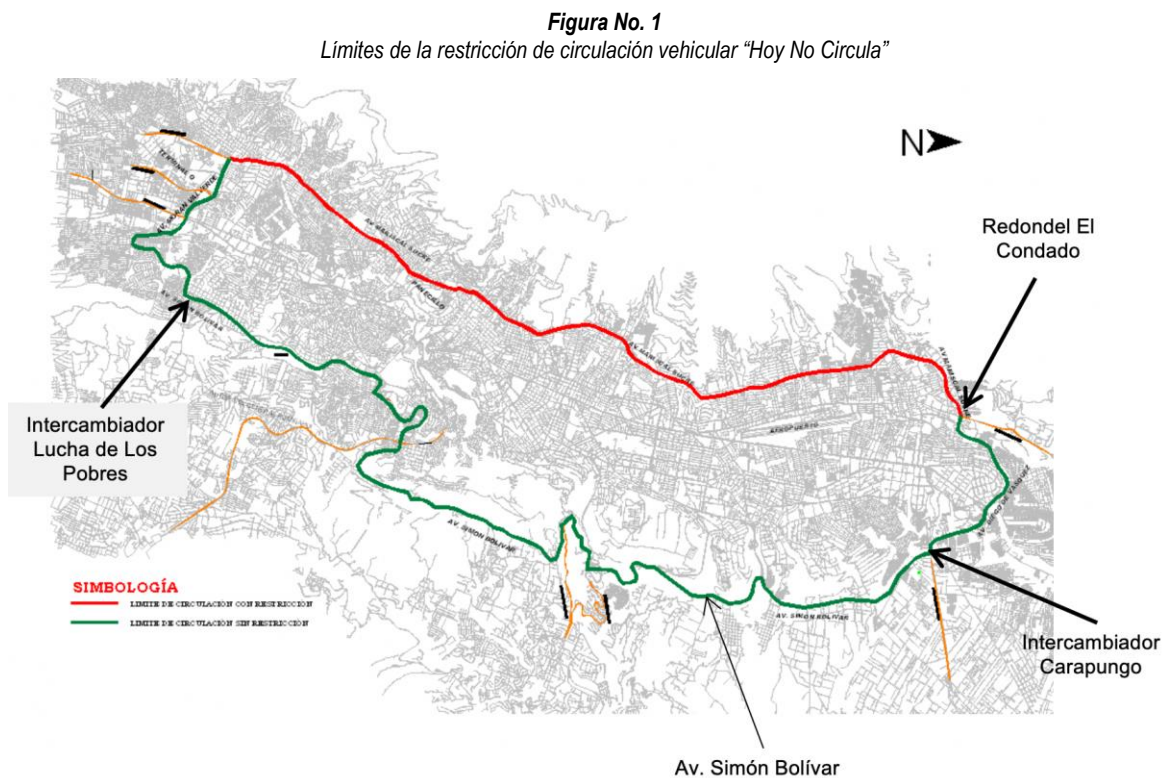
En ese contexto, debe mencionarse que, la flota actualmente disponible inmersa en esta actividad es de aproximadamente el 4% del parque vehicular del DMQ, la misma que no tendría una incidencia significativa en la circulación sobre la red vial de la ciudad

3.4. Implicaciones a los vehículos estatales

Lo servicios oficiales se enmarcan dentro de la atención a los diferentes requerimientos públicos a la ciudadanía, por lo que se consideran estratégicos por parte del Estado. Bajo esas consideraciones se ha determinado que, tanto por el servicio que prestan a los objetivos ciudadanos, como por el reducido número de vehículos que no alcanza el 4% del parque automotor del Distrito, por lo que su incidencia no es significativa en la circulación vehicular en Quito.

4. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA MEDIDA “HOY NO CIRCULA”

- El horario de restricción sería de quince horas (15), entre las 05h00 y las 20h00.
- Se mantendría el mismo número de dígitos (dos por día) para las placas de los vehículos (ver tabla No. 1). Igualmente, se exceptuarían los días sábados, domingos y feriados.
- Se mantendría la actual área de restricción o ámbito de aplicación que rige para la medida “Pico y Placa” (ver figura No. 1).



Fuente: Secretaría de Movilidad

- En cuanto a las excepciones a la aplicación de la medida “Hoy No circula”, se mantendrán las mismas que se indican en el *Código Municipal, Libro IV del eje territorial, Libro IV.2 de la Movilidad, Título I del Sistema Metropolitano de Transporte Público, Capítulo XIV de la Regulación de la Circulación Vehicular*, que sustituye a la Ordenanza No. 305:
 - 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; y,
- g. De transporte comercial rural.

Es decir, que todo vehículo que no corresponda a este listado de excepciones, estaría regulado por la media “Hoy No Circula”.

- Respecto a salvoconductos, área de restricción, gestión y control: características de los operativos, tipos de operativos, se mantendrán los que se aplican para la actual medida Pico y Placa, cuyas definiciones constan en la Resolución No. A 0017 del 27 de abril de 2010.
- Con relación a las responsabilidades, se mantendrán las señaladas en la Resolución No. A 0017, con la única modificación de que todas las responsabilidades asignadas a la Policía Nacional, deben ser asumidas directamente por la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), ya que dispone de todas las competencias necesarias para el efecto y que actualmente se las aplica en los operativos de control.
- En cuanto sanciones por el incumplimiento de la mediada “Hoy No Circula”, se deberá aplicar el Artículo lo dispuesto en el Artículo IV.2.77 del Código Municipal, Libro IV del Eje Territorial, Libro IV.2 de la Movilidad, Título I del Sistema Metropolitano de Transporte Público, Capítulo XIV de la Regulación de la Circulación Vehicular.
- En lo referente a procedimiento para formalizar las infracciones por el incumplimiento de la nueva mediada de regulación, se debería aplicar lo estipulado en el Capítulo II De las Infracciones y Sanciones estipuladas en la Resolución A 0017, realizando la única modificación en su Artículo 19.- Procedimiento Sancionatorio, donde el órgano Municipal competente para el cobro y administración de las multas, no será la EPMMOP, sino la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT).

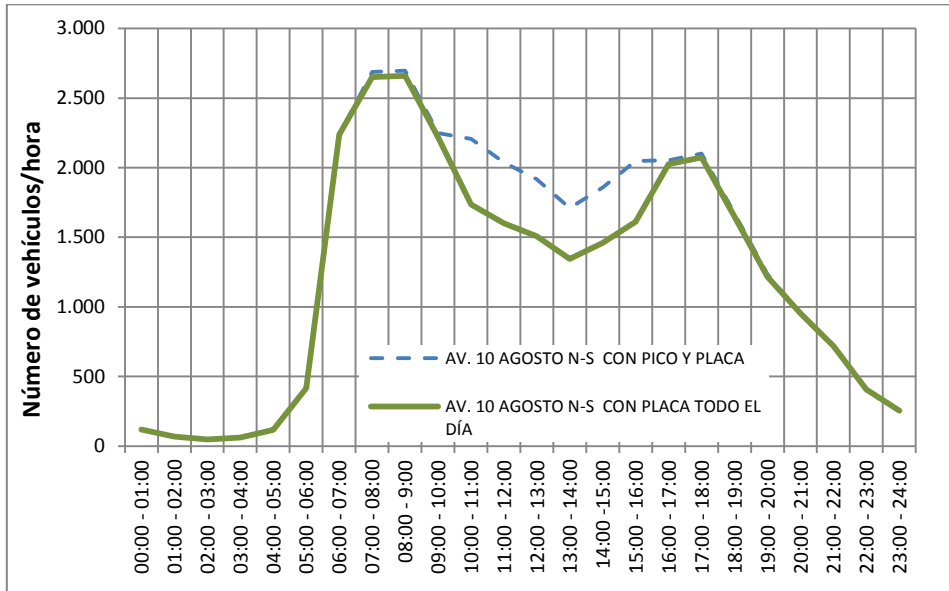
5. IMPACTOS QUE SE ESPERARÍAN POR LA AMPLIACIÓN DE LA MEDIDA DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR A “HOY NO CIRCULA”

Con la aplicación de los nuevos ajustes a la actual medida de regulación a la circulación vehicular “Pico y Placa”, modificándose a “Hoy No Circula”, se podrían obtener los siguientes beneficios, teniendo en cuenta las condiciones antes indicadas en el punto precedente:

Bajo esas consideraciones, las estimaciones del comportamiento del tráfico se pueden apreciar de manera gráfica en las siguientes figuras No. 2 y 3, en las cuales se representa el flujo de tráfico de una vía representativa de la ciudad, como es la Av. 10 de Agosto, sentido norte-sur, sector antigua Estación La Y del Trolebús:

Figura No. 2

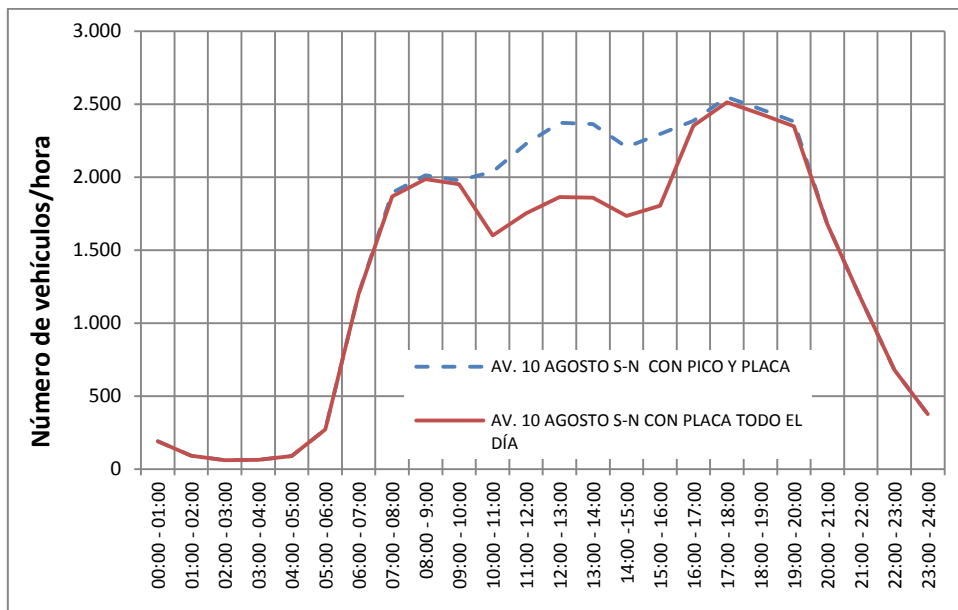
Comparación de flujos vehiculares N-S - Av. 10 de Agosto N-S, antigua Estación La Y, con "Pico y Placa" y "Hoy no Circula"



Elaboración: Propia – Fuente: Secretaría de Movilidad

Figura No. 3

Comparación de flujos vehiculares N-S - Av. 10 de Agosto S-N, antigua Estación La Y, con "Pico y Placa" y "Placa Todo el Día"



Elaboración: Propia

Estas gráficas permiten identificar los beneficios que se lograrían obtener en las "horas valle" de un día ordinario, con una reducción de tráfico en el orden del 21%, proporción

muy importante que permitirá mitigar los impactos derivados de las obras de pavimentación en las vías de la ciudad.

6. MEDIDAS DE MITIGACIÓN A IMPLEMENTARSE

Para contrarrestar los efectos de la medida de regulación vehicular “Hoy No Circula”, se propone implementar las siguientes medidas de mitigación:

Ampliación de la oferta de estacionamientos de borde

Se ha considerado necesario incrementar la oferta de estacionamientos de borde ubicada en el límite de la zona de restricción de circulación, de manera específica a lo largo del eje de la Av. Simón Bolívar, paralelo a la ciudad, desde el cual se accede transversalmente a los diferentes sectores de Quito.

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, ha identificado 13 predios de los cuales 9 presentan mayor accesibilidad y factibilidad de implementación (adecuaciones al terreno). Todos los predios identificados como potenciales parqueaderos de borde tienen conexión al servicio de transporte público convencional de la ciudad. En la figura No. 4 se resaltan en color azul, los predios que se consideran con mayor factibilidad de implementación.

Figura No. 4

No.	PREDIO	REFERENCIA DE UBICACIÓN
1	1284762	BOSQUE COOP DE VIVIENDA EJERCITO
2	674212	INTILLACTA
3	690351	ASISTENCIA SOCIAL
4	690350	GUAJALO (INDUSTRIAL)
5	1353845	EJE AV ELOY ALFARO TRAMO V
6	419040	LUCHA DE LOS POBRES I
13	608627	INTERCAMBIADOR S
8	3654541	INTERCAMBIADOR N
9	633052	PONCIANO BAJO IV (ampliación al existente El Condado)
10	3627943	PARCAYACU (a 1 Km del redondel El Condado)
11	1339468	CONJUNTO FONTANA DEL SOL I Y II
12	327553	MONTESERRIN - HUASHIPUNGO
13	438159	TAMBOLLACTA (junto al Quicentro)

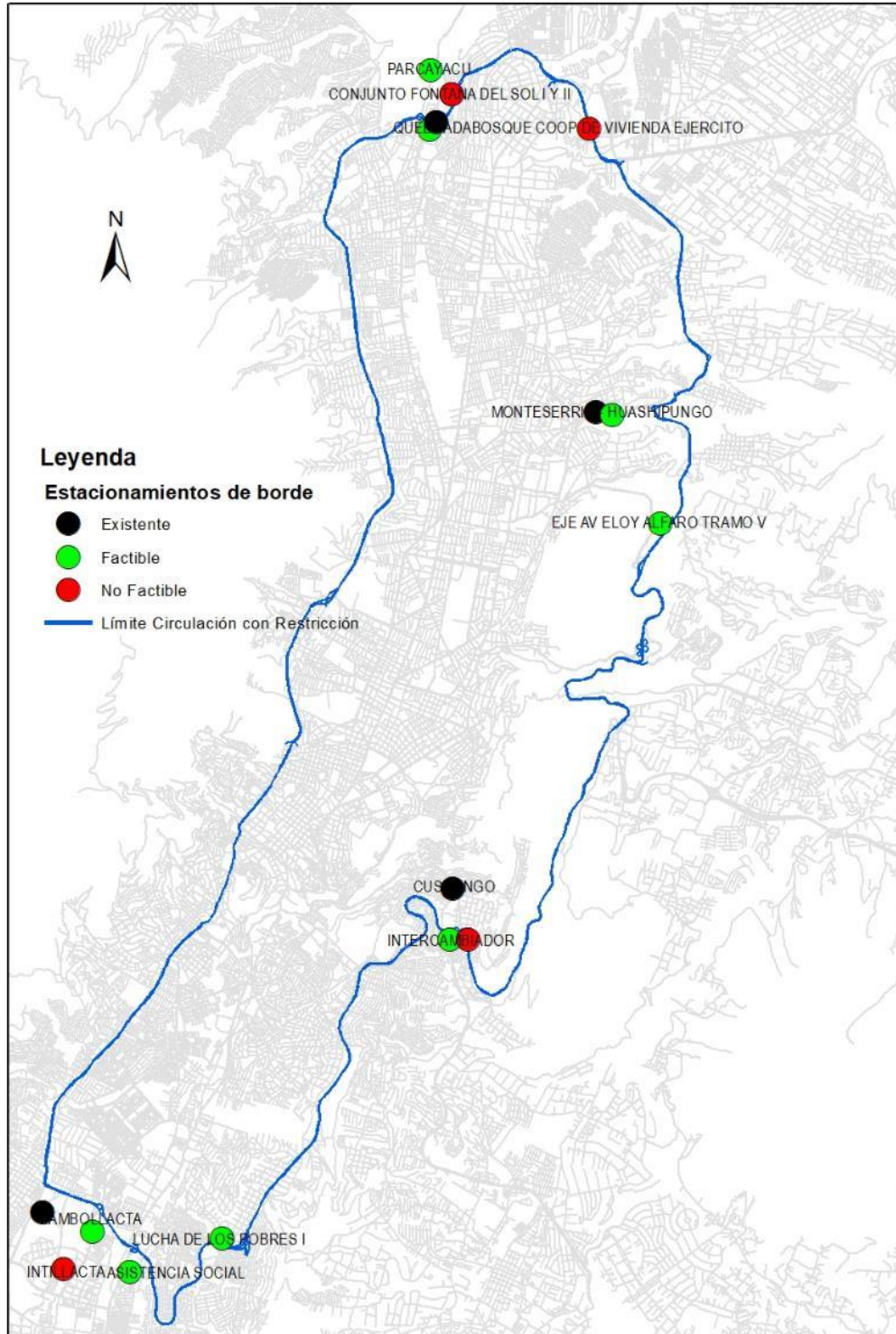
Elaboración: Secretaría de Movilidad

Estos predios complementarán la oferta existente:

- Carapungo
- El Condado
- Zámbriza (Av. De Las Palmeras)
- Cuscungo
- Chillogallo

Figura No. 4

PROPUESTA ESTACIONAMIENTOS DE BORDE



Fuente: Secretaría de Movilidad

Aplicación la medida con franjas horarias para servicios especiales

Respecto del impacto en la provisión de mercancías y servicios postales, debido a las afectaciones a la dinámica económica a nivel de ciudad, tal como se indicó en el punto 3.3, se ha determinado que es pertinente establecer franjas horarias de aplicación dentro de la medida de regulación de tráfico “Hoy No Circula”.

Las franjas horarias definidas son las mismas que rigen actualmente para la medida “Pico y Placa”, esto es, de 07h00 a 09h30 y de 16h00 a 19h30.

Para el efecto, los vehículos que realicen estas actividades de distribución y abastecimiento de mercancías y servicios postales en vehículos de carga pesada y liviana, deberán registrarse en la Agencia Metropolitana de Tránsito, la cual entregará la respectiva autorización de acuerdo a los requisitos documentales definidos por dicha entidad.

Extensión del servicio de transporte público para facilitar la conectividad entre los estacionamientos de borde y el área urbana de la ciudad de Quito.

Adicionalmente, tomando en cuenta lo señalado en el numeral 3.4, los vehículos pertenecientes a las entidades estatales (gubernamentales y municipales), se justifica la aplicación de la medida de regulación de tráfico en las mismas franjas horarias que rigen para la actual “Pico y Placa”, esto es de 07h00 a 09h30 y de 16h00 a 19h30

Aplicación de los horarios de servicio del Transporte Público

Se ha previsto ampliar los horarios y frecuencias de los servicios de transporte público, tanto los administrados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, como por las operadoras privadas, a fin de que los ciudadanos dispongan de una mayor oferta de movilización alternativa al vehículo privado.

Incentivo para una movilización sustentable

Considerando que la política estatal establece como aspectos a considerarse dentro de la movilidad: circulación dinámica, seguridad vial y mejora del medio ambiente, las mismas que se enmarcan dentro de las políticas de la Municipalidad, se ha determinado que es pertinente incentivar a quienes utilizan vehículos eléctricos cuyos conductores, previa la autorización de la AMT, podrán acogerse a la restricción de circulación por franjas horarias, de la misma manera como se realiza actualmente con la medida Pico y Placa.

Debe señalarse que, actualmente, el número de vehículos de esas características es bajo, por lo que su incidencia dentro de la circulación no representa inconvenientes, sin embargo, la política de incentivar el uso de energía limpia y contribuir con el medio ambiente, es fundamental.

Implementar un sistema de información a través de medios tecnológicos

Se ha previsto entregar a la ciudadanía información oportuna y adecuada sobre las diferentes intervenciones de obras de repavimentación en la vías de la ciudad, para lo cual se podrá acceder, a más de la información por medios masivos de comunicación, mediante la publicación en plataformas tecnológicas públicas como Google Maps que son de uso común para la ciudadanía.

Dentro de esta información se dará a conocer los cronogramas de trabajo, planes de circulación originados por las obras de intervención, servicios de transporte público, finalización de las intervenciones y demás información necesaria para la ciudadanía.

Medidas de mitigación varias

- Priorización de carriles exclusivos de transporte público masivo (eliminación de carriles compartidos en el sistema BRT) y carriles segregados para Transporte público convencional.
- Implementación de carriles de prioridad Bus-VAO (Buses de transporte colectivo de pasajeros y vehículos con 3 o más personas).
- Mantenimiento de las ciclovías de la ciudad.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- La propuesta de ampliar la medida de restricción a la circulación vehicular de “Pico y Placa” a “Hoy No Circula” (de 05h00 a 20h00), tendría un efecto positivo considerando las intervenciones viales de repavimentación que de manera intensiva se realizarán en la red vial principal de Quito, estimándose una reducción de tráfico de al menos el 21,4% para el período valle intermedio del día (09h30-16h00), proporción que es significativa y que aportaría de manera sustancial a mitigar los impactos de las referidas obras.
- La aplicación de la medida de regulación del tráfico “Hoy No Circula” se realizaría durante el período de 8 meses, tiempo en el cual se ejecutarán las obras de repavimentación de la red vial principal de Quito.
- En las horas pico, la disminución del tráfico de menos del 2% originado por regulación con la medida a los taxis es marginal, por lo que la misma no será perceptible. Es decir, las condiciones de tráfico serían similares a las actuales.
- La ampliación del inicio de la regulación “Hoy No Circula” a 05h00, es una medida que permitiría incidir en los ciudadanos crear la costumbre o la conciencia de prescindir del vehículo por un día a la semana, sin dar oportunidad para arreglar sus actividades con el automóvil antes o después de los inicios o finales de los períodos de restricción. Esto contribuirá sustancialmente al cumplimiento de los objetivos: dejar el auto en su lugar de origen por un día a la semana; compartir el auto; utilizar el transporte público; o utilizar la bicicleta o caminar para los viajes cortos, para contribuir a una mejor circulación en las condiciones que se presentarán por efecto de las intervenciones viales.
- La aplicación de la restricción con placa a “Hoy No Circula” a los vehículos que hacen el servicio de taxi, será importante con una reducción de circulación en el área delimitada de 3.240 unidades correspondientes al 20% de la flota legalmente registrada en la Agencia Metropolitana de tránsito (AMT) y, de aproximadamente 5.821 unidades en el caso de que se concluya el proceso de regulación de taxis iniciado en 2017.
- De acuerdo con recomendaciones técnicas del “Estudio de la Situación y Opinión de los Conductores sobre las Acciones de Tránsito y Movilidad, así como las estrategias de comunicación e implementación para la mitigación del Impacto de las Obras en el DMQ, 2016- 2017”, el tipo de medida “Todo el Día”, no debería mantenerse de manera prolongada, ya que da lugar, con mayor énfasis a otras alternativas, a que los conductores que usan los vehículos para sus actividades en las horas valle, adquieran un nuevo automotor, generalmente usados y por tanto más contaminantes.
- Se recomienda que, alternativamente a esta propuesta que sería de carácter temporal, se analice las conclusiones del estudio antes referido y la experiencia que se obtenga de la aplicación de la medida “Hoy No Circula”, para definir otra propuesta de regulación a la circulación vehicular a aplicarse posteriormente a ésta, que permita mitigar las gestiones de tráfico en los períodos pico.
- Debido a las implicaciones en el desarrollo económico que la medida de regulación “Hoy No Circula” puede causar sobre el sistema de distribución de mercaderías y encomiendas, se recomienda realizar un proceso de medidas de mitigación, como el que se siga aplicando las condiciones de la actual medida “Pico y Placa” a los vehículos de carga pesada y liviana que ejercen esa actividad legal y debidamente demostrada, es decir que los vehículos regulados por el dígito correspondiente, podrían circular en las horas valle (09h30 a 16h00), no así en las horas pico (07h00 a 09h30 y 16h00 a 19h30). Para el efecto, los propietarios de estos vehículos deberían registrarse en la AMT para obtener la autorización correspondiente.
- Los vehículos eléctricos también podrán acogerse a la regulación de circulación por franjas horarias similares a las del actual Pico y Placa, debido a la política de disminución de emisiones contaminantes que afectan el ambiente y promoción del uso de energías limpias para la movilidad.
- Se deberán realizar un estricto control del cumplimiento de la medida, tarea que estará a cargo de la AMT.

- La medida deberá ser evaluada cumplidos el cuarto y octavo mes de vigencia de la nueva medida “Hoy No Circula” por la autoridad encargada de la movilidad metropolitana, apoyada en los informes de las entidades operativas de control, obra pública, transporte de pasajeros y ambiente. El primer informe de evaluación se deberá realizar dentro de los 15 días posteriores al cuarto mes de cumplimiento de la medida; y el segundo, 15 días antes de que concluya la vigencia de la medida.
- Se deberá efectuar informes de evaluación de los efectos que causen la medida, los cuales deberán ser emitidos por la AMT, EPMMOP, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y Secretaría de Movilidad a los 4 meses de implementada la medida.
- La implementación de la nueva medida, requerirá de una amplia y oportuna socialización e información a la ciudadanía, así como establecer una estrategia efectiva de control.

Elaborado por: Arq. Marcelo Narváez Padilla



Revisado por: Ing. Henry Vilatuña Guaraca

Para: Lcdo. Guillermo Abad Zambrano

ANEXO 1

Por qué los taxis no circulan con la medida de restricción a la circulación Hoy No circula

En cuanto a las excepciones a la aplicación de la medida “Hoy No circula”, se mantendrán las mismas que se indican en el *Código Municipal, Libro IV del eje territorial, Libro IV.2 de la Movilidad, Título I del Sistema Metropolitano de Transporte Público, Capítulo XIV de la Regulación de la Circulación Vehicular*, que sustituye a la Ordenanza No. 305:

- 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; y,
- g. De transporte comercial rural.

Solo los vehículos establecidos anteriormente, tienen permiso para circular durante la medida Hoy No circula

El número de taxis legalmente registrados en la Municipalidades (Agencia Metropolitana de Tránsito) es de 16.204, los cuales están exentos de acuerdo a la actual medida “Pico y Placa”, representa alrededor de un 3,5% del parque vehicular del DMQ pero que, en la práctica, debido a su propia actividad, multiplican el número de viajes, lo que significa que, puede triplicarse ese número de unidades.

En tales consideraciones, desde el punto de vista técnico se considera necesario no incrementar más vehículos en los periodos pico, sino más bien disminuirlos para tratar de aliviar los congestionamientos vehiculares y por ende mejorar los tiempos de viaje.

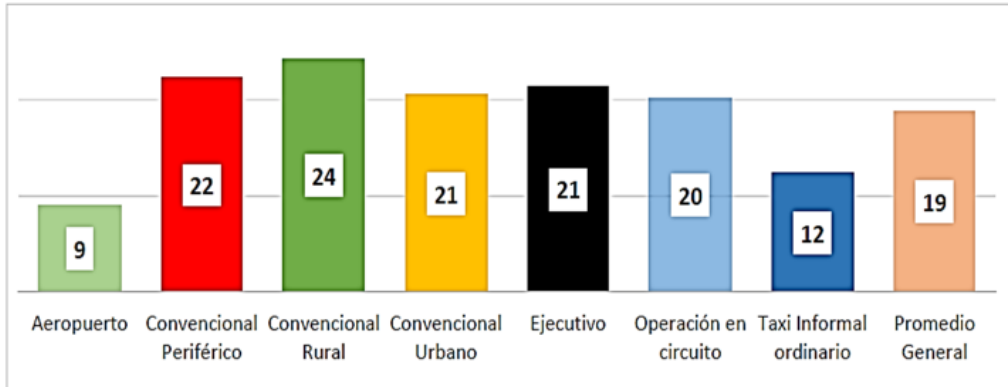
Por tanto, dentro de la propuesta de la nueva medida de regulación a la circulación vehicular “Hoy No Circula”, debería incorporarse también a los vehículos que hacen el servicio de taxi. Al respecto debe tenerse en cuenta que, la medida solo afectará un día a la semana y en los cuatro restantes, los taxistas podrán circular sin restricción, pero con mayores oportunidades de ser más productivos por la disminución de la competencia de un 20% que dejaría de circular en esas 15 horas. Consecuentemente, la aparente pérdida de un día, se podría recuperar en los otros cuatro; además, debe considerarse que, dejar de circular en condiciones de baja productividad (costo/beneficio debido a la mayor competencia), implicaría también un ahorro en los costos operativos globales.

La aplicación de la medida a los taxis, significaría que un 20%, es decir, 3.240 unidades de los actuales 16.204, no podrían circular en las horas del día de aplicación de la medida.

En el caso de finalizar el proceso de regularización de taxis iniciado en 2017, el 20% de los 12.905 aspirantes a taxi calificados en el proceso de regularización, según información de la AMT, también tendrían restricción, esto es, 2.581 vehículos, teniéndose un total de taxis regulados por la medida, de 5.821 taxis (3.240 + 2.581). De todas maneras, esta disminución representa solo un 1,27%.

Análisis de la Flota de Taxis

Ilustración 1. Promedio de carreras al día

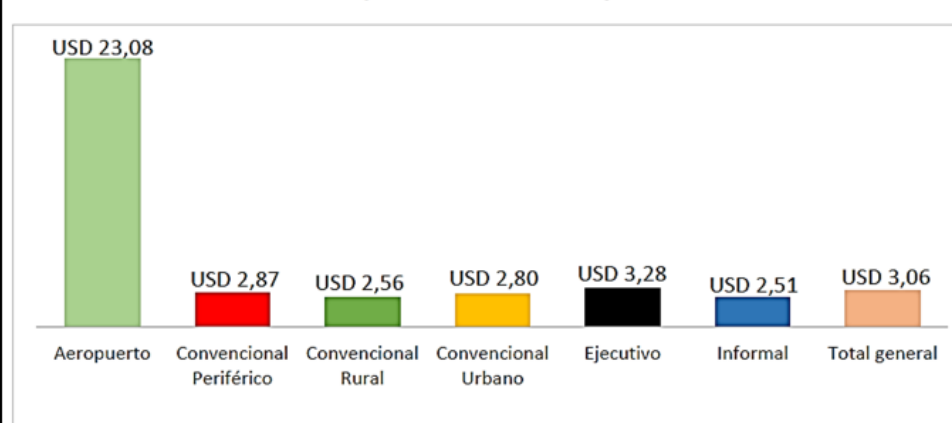


Fuente: Encuestas a conductores

2017,sm, GSD+ Eestudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el DMQ

Análisis de la Flota de Taxis

Ilustración 3. Valor promedio de carrera por clase de servicio

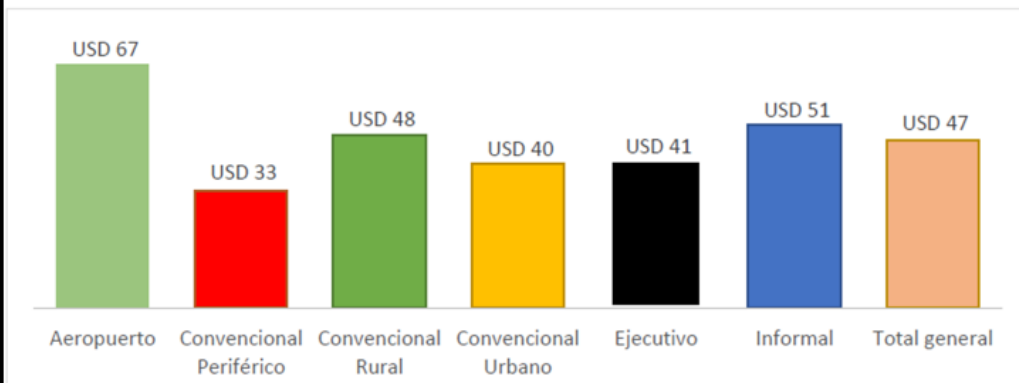


Fuente: Encuestas a conductores

2017,sm, GSD+ Eestudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el DMQ

Análisis de la Flota de Taxis

Ilustración 4. Recaudo diario por vehículo de taxi en operación el DMQ

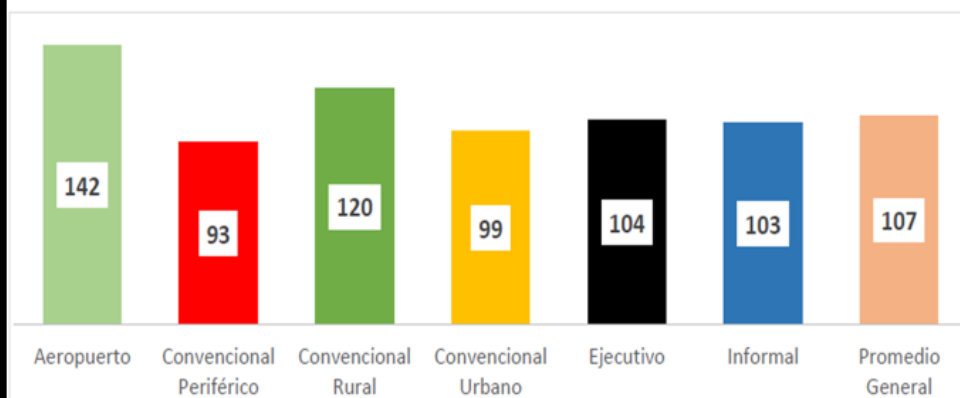


Fuente: Encuestas a conductores

2017,sm, GSD+ Eestudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el DMQ

Análisis de la Flota de Taxis

Ilustración 5. Kilómetros diarios por vehículo de taxi en operación el DMQ

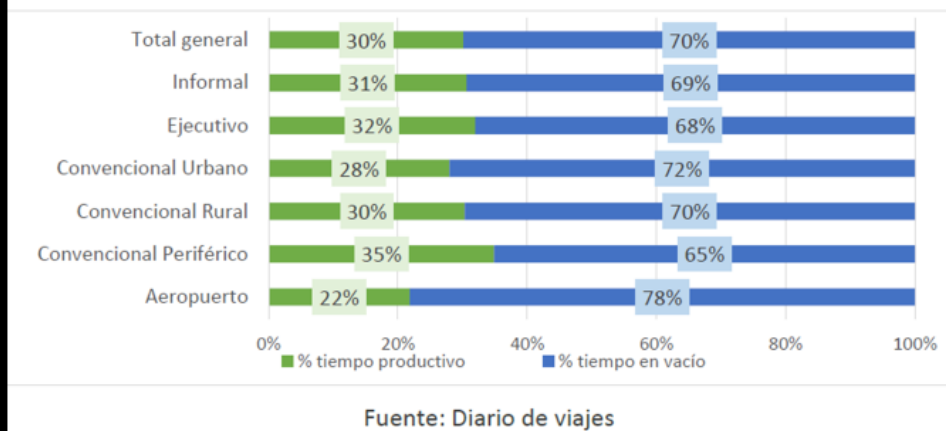


Fuente: Encuestas a conductores

2017,sm, GSD+ Eestudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el DMQ

Hoy No Circula

Ilustración 7. Relación de tiempo de carrera (productivo) y tiempo en vacío en la operación del servicio de taxi del DMQ



Fuente: SM, Estudio Demanda de taxis, 2017

De los datos disponibles, de las encuestas a conductores de taxis, diario de viajes y público, en general los taxis, por su modo de operación, el 70% de su tiempo permanecen vacíos, circulando sin pasajeros. Y dado, que la medida de restricción vehicular, el objetivo es disminuir la carga vehicular en las vías de Quito, la presencia de los taxis, aumentan la congestión.

Fuente:

GDS plus, Propaxis Group. 2017, Estudio para determinar la oferta y demanda del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito.