

2024, IT-SM-DMPPM-060

INFORME TÉCNICO QUE CONTIENE LAS OBSERVACIONES POR PARTE DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD AL PROYECTO DE “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Que Sustitúyase el artículo 3003 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito”.

Dirección Metropolitana de Políticas y
Planeamiento de la Movilidad
31/05/2024

1. ANTECEDENTES

Mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1041-M, de 23 de mayo de 2024, el cual adjunta la **Resolución No. SGC-EXT-013-A-CM-021-2024**, de la Comisión de Movilidad, de la Sesión Extraordinaria No. 013-A, llevada a cabo el día lunes 20 de mayo de 2024, durante el tratamiento del tercer punto del orden del día: “3. Recibir a la señora concejala Cristina López, para que exponga el contenido del Proyecto de Ordenanza denominada "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO";”; resolvió:

“Se establece que, en un plazo de 8 (ocho) días, la Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría de Movilidad deberán enviar a la Comisión de Movilidad informes técnicos relacionados con la propuesta de modificación de la ordenanza que regula la retención de vehículos dentro del Plan de Restricción de Circulación Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito. Posteriormente, se llevarán a cabo mesas de trabajo con los miembros de la comisión para analizar dichos informes técnicos.”

La propuesta establece la sustitución del “**artículo 3003 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito**”.

“Artículo 1.- Sustitúyase el artículo 3003 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, con el siguiente texto:

“Art 3003.- Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 35% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado. **En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto.**

Se prohíbe la retención de los vehículos que circulen en contravención a los planes de restricción y regulación vehicular.

Los vehículos que fueren sancionados en el cometimiento de la infracción administrativa en el horario de la mañana, no podrán circular dentro del horario de restricción vehicular en el horario de la tarde y noche del mismo día, caso contrario serán considerados reincidentes”.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única. - La Secretaría de Movilidad, una vez que sea sancionada la presente Ordenanza, en el plazo de 15 días realizará las modificaciones correspondientes para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en la presente ordenanza”. (la **negrilla me pertenece**).”ç

En este sentido, se plantea el análisis del Plan Maestro de Movilidad, las consultorías, los documentos y proyectos que posee la Secretaría de Movilidad para el análisis del proyecto de ordenanza.

2. DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

Mediante Ordenanza Plan Urbanístico Complementario No. PUC-001-2024, se establece “ORDENANZA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”.

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito PMMS 2023-2042, en su parte pertinente incluye varias medidas para gestionar la demanda de viajes y promover una movilidad eficiente. A continuación, se presenta un resumen enfocado en las acciones y alternativas relacionadas con la medida de pico y placa:

1) Medidas de Gestión de la Demanda de Viajes

El objetivo principal de estas medidas es mejorar la operación del tráfico y promover una movilidad racionalizada, contribuyendo a la calidad de vida de los ciudadanos.

a) Pico y Placa

Implementación: La medida comenzó a aplicarse en 2010, restringiendo la circulación de vehículos según el último dígito de la placa en horarios específicos: de 06:00 a 09:30 y de 16:00 a 21:00, durante los días hábiles.

Detalles de la Restricción:

- Lunes: Dígitos terminados en 1 y 2.
- Martes: Dígitos terminados en 3 y 4.
- Miércoles: Dígitos terminados en 5 y 6.
- Jueves: Dígitos terminados en 7 y 8.
- Viernes: Dígitos terminados en 9 y 0.

Excepciones: Vehículos eléctricos, conducidos por personas de tercera edad, diplomáticos, de emergencia, de transporte colectivo y comercial rural están exentos de esta medida.

Multas: La no conformidad con la medida resulta en multas escalonadas que varían desde la tercera parte hasta un salario básico unificado, según el número de reincidentes.

Estacionamientos

Estacionamientos en Frontera: Para facilitar el cumplimiento de la medida, se disponen estacionamientos gratuitos en la frontera del polígono de pico y placa durante las horas de restricción.

Evaluación y Expansión

Polígono de Restricción: La medida se aplica en un amplio polígono que cubre gran parte del territorio de Quito, excluyendo algunas zonas específicas como Tumbaco y Los Chillos.

Evaluación de Extensión: Se propone la necesidad de extender la medida a las zonas de mayor desarrollo, especialmente en el sector norte de la ciudad y las conexiones metropolitanas con Mejía y Rumiñahui.

b) Contraflujos

Descripción: Permite la circulación en sentido contrario en ciertas vías durante horarios pico para mejorar el flujo vehicular.

Implementación Actual: Se aplican contraflujos en varias avenidas y túneles estratégicos durante las horas de máxima demanda, resultando en la reducción de tiempos de viaje y mejoras en la movilidad.

c) Peajes Urbanos

Objetivo: Regular el uso del automóvil privado mediante el cobro por acceso a ciertas áreas, con el fin de reducir la congestión y las emisiones.

Implementación: Actualmente, se encuentra en funcionamiento el peaje en la Avenida Oswaldo Guayasamín, movilizandando un porcentaje significativo de vehículos y generando ingresos para el mantenimiento de infraestructuras.

d) Desafíos

Reducción de Necesidades de Viaje: Buscar la disminución de distancias, tiempo y costos de los viajes.

Fomento del Uso de Modos Sostenibles: Incentivar alternativas de transporte que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la movilidad urbana.

Estas acciones y alternativas forman parte de una estrategia integral que busca mejorar la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito mediante la implementación de medidas de gestión de la demanda que sean sostenibles, eficientes y equitativas.

2.1. Medidas alternativas al sistema de Restricción Vehicular “Pico y Placa”.

Conforme lo establecido en el PMMS 2023-2042, uno de los objetivos del mismo, es la optimización de la movilidad urbana a través de medidas de gestión de la demanda de viajes. Para lo cual, se desarrolló la “CONSULTORÍA PARA LLEVAR A CABO EL ANÁLISIS, EVALUACIÓN Y FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS DE PROYECTOS DE CARRIL BUS EXCLUSIVOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA QUE CONTRIBUYAN A FORTALECER EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE”.

En esta consultoría se evalúa cinco medidas de gestión de la demanda con el fin de seleccionar la más adecuada para su implementación en el corto plazo en Quito. Este análisis se realiza a través del modelo de transporte del DMQ y tiene en cuenta buenas prácticas internacionales y el contexto local.

Principales Alternativas y Recomendaciones

- **Mantenimiento y Ajustes del Pico y Placa:** Se recomienda mantener la medida actual, ajustando los horarios de restricción para mitigar el desplazamiento de la demanda.
- **Migración a Cargos por Congestión:** Introducir programas como "Rueda Verde", donde los conductores pueden pagar para estar exentos del pico y placa.
- **Ampliación de la Cobertura:** Extender el polígono de aplicación del pico y placa y considerar un aumento gradual de los dígitos restringidos.
- **Mejoramiento del Transporte Público:** Usar fondos recaudados para mejorar la infraestructura de transporte público, como carriles exclusivos y sistemas de control y fiscalización.

En resumen, se han definido las alternativas para mejorar la movilidad en Quito mediante la gestión eficiente de la demanda de viajes y la promoción de modos de transporte sostenibles. El análisis planteado muestra que, si bien las medidas alternativas al "pico y placa" presentan varias fortalezas y oportunidades, también enfrentan debilidades y amenazas que deben ser gestionadas cuidadosamente. La transición hacia políticas más integrales, como los cargos por congestión y el mejoramiento del transporte público, como los que se pretende regular en el proyecto analizado nos conducirá a una movilidad más sostenible en el Distrito Metropolitano de Quito.

3. ANÁLISIS DE PERTINENCIA.

A continuación, se hace una revisión de bibliografía sobre lo planteado en la modificatoria:

3.1. Revisión bibliográfica

Artículo 3005 del Código Municipal

Observación: Se ratifica la medida de control y sanción establecida en el artículo 3005 del Código Municipal, que respalda la implementación del Plan Pico y Placa y la retención de vehículos como medida coercitiva (Moncada et al., 2018).

Artículo 3003 del Código Municipal

Sugerencia: Mejorar la proporcionalidad de las multas ajustándolas según la reincidencia, con valores del 25%, 35%, y 50% del salario básico unificado, para promover la justicia y equidad en la aplicación de sanciones ([Davis, 2008](#)).

Nueva Disposición de Prohibición de Retención de Vehículos

Observación: Incluir una disposición que prohíba la retención de vehículos que incumplen las restricciones de circulación, proponiendo en su lugar sanciones alternativas como el trabajo comunitario, alineándose con la necesidad de evitar la sobrecarga de los centros de retención vehicular (Posada Henao et al., 2011).

Costos Operacionales de \$103.31 por Infracción

Sugerencia: Revisar y optimizar los costos operacionales asociados con la implementación del plan, asegurando que sean sostenibles a largo plazo. Se deben explorar opciones para reducir estos costos sin comprometer la efectividad del control ([Rivasplata, 2013](#)).

Gastos Adicionales por Uso de Grúas

Sugerencia: Reemplazar el actual modelo de contratación de grúas por alternativas más eficientes, como contratos a largo plazo con tarifas fijas, para

reducir los costos adicionales y mejorar la eficiencia del sistema ([Mahendra, 2008](#)).

Reducción de Sobrecarga en Centros de Retención Vehicular

Observación: Implementar medidas para reducir la carga en los centros de retención vehicular, como mejorar los procesos de remate y chatarrización de vehículos abandonados, y optimizar el uso de recursos humanos y materiales (2023, IT-SM-DMPPM-165).

Proporcionalidad Adecuada entre Infracciones y Sanciones

Observación: Mantener la proporcionalidad entre infracciones y sanciones para cumplir con los principios constitucionales de justicia y equidad, asegurando que las medidas sean efectivas y justas ([Davis, 2008](#)).

Destino de Recursos Recaudados a la Movilidad No Motorizada

Sugerencia: Incluir una disposición que destine los recursos recaudados por multas a proyectos de movilidad, conforme lo establecido en la ordenanza 017-2020 – 046-2022 “Fondo Metropolitano de Movilidad”, los mismos que servirán para contribuir al equilibrio financiero del SITP y proyectos de construcción y mantenimiento de ciclovías y espacios peatonales, promoviendo una movilidad más sostenible (2023, IT-SM-DMPPM-165).

Control de la Circulación de Motocicletas

Observación: Tomando en consideración que uno de los rubros más altos para la municipalidad es la retención de Motocicletas. Regular la circulación de motocicletas limitando su capacidad a una sola persona, salvo excepciones, para mejorar la seguridad y reducir las emisiones contaminantes (2023 IT-SM-DMPPM-165).

3.2. Ejemplos en Otras Ciudades

Bogotá, Colombia: La política de "Pico y Placa" ha incentivado la compra de vehículos adicionales en familias de ingresos altos, subrayando la necesidad de medidas complementarias para evitar efectos adversos (Moncada et al., 2018).

Ciudad de México, México: El programa "Hoy No Circula" no ha mejorado significativamente la calidad del aire y ha llevado a un incremento en el número de vehículos, sugiriendo la necesidad de enfoques más integrales ([Davis, 2008](#)).

Medellín, Colombia: El programa "Pico y Placa" ha mostrado limitaciones a largo plazo, indicando la necesidad de recomendaciones para mejorar la efectividad de las restricciones vehiculares (Posada Henao et al., 2011).

3.3. Referencias

- Moncada, et al. (2018). Evaluación del impacto en la motorización como consecuencia del programa Pico y Placa en Bogotá.
- Davis, L. (2008). [Driving Restrictions and Air Quality in Mexico City](#).
- Posada Henao, et al. (2011). Análisis del programa Pico y Placa en Medellín.
- Rivasplata, C. (2013). [Prospects and Constraints for Congestion Pricing in Latin America](#).
- Mahendra, A. (2008). [Vehicle Restrictions in Four Latin American Cities](#).
- 2023 IT-SM-DMPPM-165. Observaciones al Proyecto de Ordenanza de Circulación de Motocicletas.

3.4. Problemas con el retiro de vehículos

Se ha detectado un problema con la gestión de las grúas de parte de la AMT que ha afectado la efectividad de la medida y la gestión del sistema de Pico y Placa. Esto provoca confusión con los ciudadanos con la respectiva información clara para la toma de decisiones.ⁱ

4. CONCLUSIONES

Las observaciones y sugerencias presentadas en el presente informe técnico al proyecto de ordenanza sobre la retención de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito, La implementación de estas recomendaciones contribuirá a una gestión más eficiente y equitativa de la movilidad urbana, promoviendo prácticas sostenibles y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Actividad	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado por:	Ing. Henry Vilatuña Guaraca	Servidor Municipal 12	
Aprobado por:	Ing. MSc. Galo Cárdenas Villenas	Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	
Para:	Ing. MSc. Alex Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad	

ⁱ <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/pico-placa-grua-quito-vehiculos/>