

**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-

INFORME DE COMISIÓN Nro. IC-ORD-CM-2024-008

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA Y TRATE EN PRIMER
DEBATE EL PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA
REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL
PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**

INTEGRANTES DE LA COMISIÓN:

Cristina López Gómez de la Torre - Vicepresidenta de la Comisión de
Movilidad

Diana Cruz Murillo - Integrante de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar - Integrante de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira - Integrante de la Comisión de Movilidad

Martín Vaca Estrella - Integrante de la Comisión de Movilidad

Quito, Distrito Metropolitano, 21 de agosto de 2024

Página 1 de 32

1. OBJETO DEL INFORME:

El presente Instrumento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el Informe para Primer Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria Nro. 028, realizada el día miércoles, 21 de agosto de 2024, respecto del Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”***; de conformidad con lo previsto en los artículos: 43, letra a); 67.16, 67.17 y 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1.- Mediante Memorando Nro. GADDMQ-DC-LGMC-2024-0156-M de 03 de abril de 2024, la concejala metropolitana María Cristina López Gómez de la Torre, presentó el Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”***;

2.2.- Con Memorando Nro. GADDMQ-PM-2024-1525-M de 11 de abril de 2024, la magíster Paola Anabel Crespo Enríquez, SUBPROCURADORA DE ASESORÍA GENERAL DE LA PROCURADURÍA METROPOLITANA DEL GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, remitió el Informe Jurídico No Vinculante Nro. 0019-2024, en cumplimiento de lo señalado en el Artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito;

2.3.- Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1029-O de 15 de abril de 2024, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, la doctora Libia Rivas Ordóñez, calificó y notificó a la Comisión de Movilidad, a efectos de que se inicie con el tratamiento del referido Proyecto de Ordenanza;

2.4.- En la Sesión Extraordinaria No. 013-A de la Comisión de Movilidad, de 20 de mayo de 2024, se avocó conocimiento del Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN***

VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", propuesto por la señora concejala Cristina López;

2.5.- La Comisión de Movilidad, en la referida Sesión Extraordinaria No. 013-A, de 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: (Resolución No. SGC-EXT-013-A-CM-021-2024):** "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.";

2.6.- Durante el tratamiento y hasta la aprobación del Informe para Primer Debate del Proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", se recibieron los informes técnicos y legales, junto con las observaciones por escrito, de parte de las entidades municipales que se detallan a continuación:

No.	OFICIO/MEMORANDO	ENTIDAD/AUTORIDAD	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2024-1003-O	Mba. Washington Gerardo Martínez Suasnavas, DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE LA AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y	03 de junio de 2024

		SEGURIDAD VIAL	
2	Oficio Nro. GADDMQ-SM-2024-1839-O	Ing. Alex Daniel Pérez Cajilema, SECRETARIO DE MOVILIDAD	03 de junio de 2024

* Se deja expresa constancia de que el presente Proyecto de Ordenanza, de conformidad con el párrafo final del Artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, estuvo disponible para conocimiento de la ciudadanía.

2.7.- Durante el tratamiento y hasta la aprobación del Informe para Primer Debate del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”**, se recibieron observaciones por escrito de la ciudadanía, organizaciones de la sociedad civil, entidades municipales, y de las y los concejales metropolitanos, los cuales se detallan a continuación:

No.	OFICIO/MEMORANDO	AUTORIDAD/ENTIDAD/ CONCEJAL/A	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-DC-CMDL-2024-0411-O	Concejala Metropolitana Diana Lizeth Cruz Murillo	28 de junio de 2024
2	Memorando Nro. GADDMQ-DC-LGMC-2024-0294-M	Concejala Metropolitana María Cristina Gómez de la Torre	17 de julio de 2024

2.8.- Dentro del tratamiento en Primer Debate de este Proyecto de Ordenanza, se realizaron las mesas de trabajo que se detallan a continuación:

No.	Mesa de Trabajo	Oficio/Memorando	Fecha
1	Mesa de Trabajo No. 020	Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1123-M de 04 de junio de 2024	06 de junio de 2024
2	Mesa de Trabajo No. 021	Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-	28 de junio de 2024

		1286-M de 25 de junio de 2024	
--	--	----------------------------------	--

2.9.- La Comisión de Movilidad, durante la Sesión Ordinaria No. 028, realizada el 21 de agosto de 2024, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por los diferentes concejales y concejalas metropolitanos, así como, revisar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, aprobó la moción planteada por la concejala metropolitana, María Cristina Gómez de la Torre, a través de la cual se resolvió: *“Aprobar el texto final e Informe para Primer Debate del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”.- Se autoriza a la Secretaría de la Comisión para que realice los cambios de forma, de reenumeración y de técnica legislativa que se requieran al Informe y texto final del Proyecto de Ordenanza.”.*

3. BASE NORMATIVA:

3.1. Constitución de la República del Ecuador:

“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: (...) 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (...);”

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”;

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

“Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;

“Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...);

“Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”;

“Art. 266.- 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”;

3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

“Art. 5.- La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...);

“Art. 7.-Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la

capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley. (...);

“Art. 29.-Funciones de los gobiernos autónomos descentralizados.- El ejercicio de cada gobierno autónomo descentralizado se realizará a través de tres funciones integradas:

- a) De legislación, normatividad y fiscalización;
- b) De ejecución y administración; y,
- c) De participación ciudadana y control social.”;

“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

(...)

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;

(...)

- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

(...);

“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;

“Art. 87.- Al concejo metropolitano le corresponde: a) Ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones”;

“**Art. 125.-** Nuevas competencias constitucionales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.”;

“**Art. 130.-** Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

(...)

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (...);

“**Art. 327.-** Clases de comisiones.- Las comisiones serán permanentes; especiales u ocasionales; y, técnicas. Tendrán la calidad de permanente, al menos, la comisión de mesa; la de planificación y presupuesto; y, la de igualdad y género. Los órganos normativos de los gobiernos autónomos descentralizados regularán su conformación, funcionamiento y operación, procurando implementar los derechos de igualdad previstos en la Constitución, de acuerdo con las necesidades que demande el desarrollo y cumplimiento de sus actividades. (...);

3.3. Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

“**Art. 2.-** FINALIDAD

Además de las contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades siguientes:

(...)

2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias.

Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, de acuerdo con sus atribuciones, el Consejo Nacional de Tránsito.

La ejecución de las regulaciones, que sobre transporte público y privado adopte el Concejo Metropolitano tanto será controlada por la Política Nacional, a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en leyes especiales.

Las disposiciones de este numeral no modifican las normas legales y reglamentarias que garantizan ingresos a la Policía Nacional, quien continuará percibiéndolos como lo ha hecho hasta ahora;”;

3.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“**Art. 7.-** Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.”;

“**Art. 30.2.- Unidades de Control de Transporte.-** El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior

especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso.

De conformidad con la forma de ejercicio de las competencias prevista en la legislación relativa a descentralización, en las circunscripciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no se encuentren calificados para asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador.”;

“Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y 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 en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. (...)”;

“Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos

Descentralizados tendrán las siguientes competencias: (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector; (...);

3.4. Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

“Artículo 28.- Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito. - Las comisiones del Concejo Metropolitano son entes asesores del Cuerpo Edificio, conformados por concejales y concejales metropolitanos, cuya principal función consiste en emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre los temas puestos en su conocimiento.”;

“Artículo 31.- Ámbito de las comisiones. - Los deberes y atribuciones de las comisiones, son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigente dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación:

Para el ejercicio de la facultad legislativa, cada una de las comisiones podrá coordinar con los actores relacionados con sus ámbitos.

3.- Eje territorial:

b) Comisión de Movilidad: Estudiar, elaborar y proponer al Concejo proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial; y, seguridad vial en el Distrito.”;

“Artículo 43.- Deberes y atribuciones de las comisiones permanentes. - Las comisiones permanentes tienen los siguientes deberes y atribuciones de acuerdo con la naturaleza específica de sus funciones: (...) **a)** Emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre proyectos de ordenanza de su competencia, acuerdos, resoluciones o sobre los temas puestos en su conocimiento, a fin de cumplir las funciones y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”;

“Artículo 67.16.- Expedientes e informes. - Los proyectos de informe de los proyectos de ordenanzas o resoluciones serán elaborados por la Secretaría General del Concejo, por solicitud del presidente o presidenta de la comisión y se deberán adjuntar a la convocatoria de sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

Una vez aprobado, las concejalas y concejales no podrán retener un expediente o informe para su suscripción por más de 48 horas, salvo fuerza mayor debidamente comprobada y justificada ante el presidente o presidenta de la comisión.

En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por el o los proponentes del informe y una vez suscrito, será puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.”;

Artículo 67.17.- Contenido de los informes.- Los informes contendrán el nombre de la comisión, fecha, miembros de la comisión, objeto, el detalle de los antecedentes, la relación cronológica de los hechos, el fundamento jurídico y técnico, resumen de las observaciones presentadas por las y los concejales y por la ciudadanía, análisis y razonamiento realizado por los miembros de la comisión, las recomendaciones y conclusiones, resolución y certificación de la votación, nombre y firma de las y los concejalas que suscriben el informe, que servirán de base para que el Concejo o el alcalde o alcaldesa tomen una decisión.”;

“**Artículo 67.62.- Informes técnicos.** - Para sustentar el proyecto de ordenanza, la comisión solicitará a través de la Secretaría General, la emisión de los informes técnicos que sean menester respecto al texto del proyecto de ordenanza.

Conforme el artículo 166 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el caso de iniciativas normativas que generen obligaciones financiadas con recursos de la municipalidad, se contará con los informes técnicos que identifiquen la fuente de financiamiento correspondiente.

Las y los responsables de las dependencias municipales dispondrán de un término de 8 días para emitir dichos informes contados desde la notificación del requerimiento. Dicho término podrá ampliarse por un término de 8 días adicionales, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado de la o el funcionario responsable.

En el evento de que las y los responsables de las dependencias técnicas que forman parte del ejecutivo municipal no emitieran los informes requeridos en el término establecido, y no hayan solicitado la prórroga respectiva, la comisión establecerá un término perentorio para la presentación de los informes correspondientes. En caso de incumplimiento se pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa.

Para el procesamiento de la información y observaciones contenidas en los informes técnicos, el presidente o presidenta de la comisión convocará a las sesiones y/o mesas de trabajo que sean necesarias, con la finalidad de elaborar un texto definitivo del proyecto normativo.”;

“Artículo 67.63.- Informe de primer debate. - Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha de notificación de la calificación por parte de la secretaría General del Concejo, para la emisión del informe de primer debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

Dentro del referido plazo, se considerará un tiempo no menor a los quince primeros días, para que las y los concejales y la ciudadanía directamente o por intermedio de un concejal o concejala, presenten sus observaciones por escrito al presidente o presidenta de la comisión o soliciten ser recibidos en comisión general.

En ningún caso, la comisión emitirá su informe en un plazo menor a veinte días.

Las comisiones, atendiendo a la naturaleza y complejidad del proyecto de ordenanza, podrán resolver con el voto de la mayoría simple, por una sola vez, una prórroga de hasta cuarenta y cinco días plazo para presentar el informe.

La Secretaría General preparará el proyecto de informe para conocimiento y aprobación de la comisión con el voto de la mayoría simple de sus integrantes. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión dentro de un término máximo de hasta tres días.

Cuando las y los concejales se aparten del voto de mayoría podrán presentar informes de minoría. En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por los proponentes del informe y puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.

Una vez aprobado el informe de primer debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

Si el proyecto de ordenanza requiere una consulta prelegislativa, el trámite no se sujetará a los plazos previstos en el presente artículo.”;

“Artículo 67.64.- Inclusión del informe para primer debate en el Pleno del Concejo. - Emitido el informe para primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General notificará al alcalde o alcaldesa de su

contenido, quien lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.

De existir informe o informes de minoría, se remitirán con la convocatoria, de manera conjunta con los de mayoría.”

“**Artículo 2989.-** Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto.

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

“**Artículo 2991.-** Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor pagara la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo.”;

4. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

4.1. Contexto del Proyecto de Ordenanza:

El Distrito Metropolitano de Quito dispone de la competencia para desarrollar y ejecutar planes de restricción de circulación vehicular, conforme con lo establecido en el marco del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito y sus disposiciones complementarias. Los planes de restricción vehicular podrán ser implementados en la ciudad,

con la finalidad de obtener mecanismos para una posible solución a los problemas de movilidad y a la intensa carga vehicular que enfrenta la ciudad en determinadas horas del día. No obstante, la medida de aprehensión de vehículos como medio de garantizar el cumplimiento de la política generada a través del Plan de Restricción Vehicular, según lo prescrito en el Artículo 2991 del referido Código Municipal, ha acarreado una serie de consecuencias desfavorables tanto para la Agencia Metropolitana de Tránsito como para la ciudadanía, por ejemplo la sobrecarga en la capacidad de los espacios físicos destinados a la retención de vehículos en los centros de retención vehicular; la retención de vehículos a personas que se encuentran de paso por la ciudad; la capacidad operativa de la Agencia Metropolitana de Tránsito y su personal.

Es importante considerar que la medida de restricción vehicular en lo que respecta al control y sanción, abarca costos operacionales y administrativos; valores que según lo que determina el Oficio Nro.GADDMQ-AMT-2024-0540-O, de fecha 27 de marzo del 2024, suscrito por el TCRNL. Washington Martínez en calidad de Gerente General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, expresa lo siguiente: “ el costo operativo y administrativo que corresponde tanto al control como a la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador de la infracción administrativa de restricción vehicular tiene un costo aproximado de \$ 103.31; de lo que se pueden señalar, que los costos operacionales y administrativos son superiores en relación con el valor correspondiente a la multa señalada en el Código Municipal en el Artículo 3003 referente al cometimiento de la infracción por primera vez”. (adjunto informe) A estos costos operativos y administrativos, se debe agregar el valor por el uso de wincha para el traslado del vehículo a los centros de retención vehicular, valor que es cancelado directamente a los propietarios de la Winchas quienes tienen contratos con la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Es imperativo optimizar el proceso de sanción para los infractores con el objetivo de evitar perjuicios económicos, posibles actos de corrupción contra los habitantes de la ciudad, y sobre todo, fomentar una cultura de cumplimiento de las normas mediante la aplicación de sanciones progresivas.

De igual manera, es importante destacar que cualquier reforma propuesta en este sentido, debe salvaguardar las garantías y derechos fundamentales de la ciudadanía, en particular, los establecidos en el Artículo 76, número 6 de la Constitución de la República del Ecuador, donde se requiere que las leyes y ordenanzas metropolitanas establezcan una proporcionalidad adecuada entre las infracciones y las sanciones correspondientes, ya sean de naturaleza penal, administrativa u otra índole.

4.2. Informes Técnicos y Jurídicos:

Para profundizar el debate y obtener aportes para la construcción de este Cuerpo Normativo, se solicitó la emisión de los informes técnicos y jurídicos por parte de varias entidades municipales, los mismos que en su parte pertinente determinaron lo siguiente:

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Informe Técnico IT-SM-DMPPM-060/202

“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.

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.”

AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL:

CRITERIO JURÍDICO - Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024- 02755-M

“CONCLUSIONES:

1.- La Agencia Metropolitana de Tránsito en relación con el control de la medida de restricción vehicular denominado Pico y Placa, utiliza 42 agentes civiles de tránsito, 26 motocicletas, y 12 conos de seguridad, así como hace uso de los centros de retención vehicular y costos administrativos en la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador.

2.- De los 10 Centros de Retención Vehicular con los que cuenta la Agencia Metropolitana de Tránsito actualmente, 2 CRV son utilizados para ingresar a los vehículos que incurren en la infracción de la medida de restricción vehicular, entre los que constan CRV Bicentenario 1 y CRV Rumichaca.

3.- Los vehículos que ingresan a los centros de retención vehicular, por incumplir las infracciones administrativas establecidas en el Código Municipal entre ellas la de restricción vehicular, no pagan servicio de garaje, por lo que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito deja de percibir valores por el uso del espacio físico de los vehículos que son retenidos y permanecen en los Centros de Retención Vehicular.

4.- El costo operativo y administrativo que corresponde tanto al control como a la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador de la infracción administrativa de restricción vehicular, tiene un costo aproximado de \$ 103,31; de lo que se puede señalar, que los costos operacionales y administrativos son superiores, en relación con el valor correspondiente a la multa señalada en el Código Municipal en el artículo 2989, en razón de que el cometimiento de la infracción administrativa por primera vez corresponde al 15% del salario básico unificado (la multa asciende a \$ 69,00 en razón del SBU del año 2024).

RECOMENDACIONES:

Sería prudente que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cuente con un tarifario de cobro para los vehículos que cometen infracciones administrativas establecidas en el Código Municipal y que son ingresados en los Centros de Retención Vehicular, en razón de que dichos vehículos no cancelan valores por concepto de garaje.

Conforme a los costos operativos y administrativos que abarca la medida de restricción vehicular "Pico y Placa" tanto para el control como en la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador, es necesario se considere los valores de los costos operativos y administrativos son mayores respecto al monto de la multa que establece el Código Municipal en el artículo 2989 relacionado al cometimiento de la infracción administrativa por primera ocasión."

Informe Técnico dentro del Plan de Restricción de Circulación Vehicular Nro. AMT-DO-0439-2024-028

"4. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

La Agencia Metropolitana de Tránsito en el marco de sus competencias y jurisdicción realiza el control y gestión del tránsito en apego total a lo que determina el ordenamiento jurídico vigente; para ello, cuenta funcionarios públicos bajo el régimen de la LOSEP (administrativos-fiscalizadores), Agentes Civiles de Tránsito, Coescop; y, de libre remoción; quienes, de manera

coordinad según el caso, son partícipes de los operativos de control que se efectúan en el DMQ. El Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de la AMT, tiene plena competencia para controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal, conforme las atribuciones establecidas en la Constitución, ley y en ordenanzas metropolitanas; por consiguiente, el mayor número de operativos de control son ejecutados por los Agentes Civiles de Tránsito.

Recomendaciones:

Los valores determinados en este documento, son referenciales y pueden variar según el número de funcionarios que participen en los operativos de control; sin embargo, generan costos económicos para la AMT; por lo tanto, es indispensable que, en cualquier Ordenanza Metropolitana que se pretenda emitir, se tenga en consideración estos valores, con la finalidad de determinar multas que de alguna forma signifique que el DMQ no genere pérdidas económicas a través de su cumplimiento."

4.3. Mesas de Trabajo:

Dentro de las 2 mesas de trabajo realizadas, se analizaron y procesaron las observaciones recibidas, dejando lista la propuesta de texto final del Proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**, para que sea conocido y discutido por los integrantes de la Comisión.

4.4. Debate al interior de la Comisión en Primer Debate:

El Proyecto de Ordenanza busca optimizar el proceso de sanción para los infractores de la medida de restricción vehicular, con el objetivo de evitar perjuicios económicos, posibles actos de corrupción contra los habitantes de la ciudad, y sobre todo, fomentar una cultura de cumplimiento de las normas, mediante la aplicación de sanciones progresivas.

Producto de las discusiones y debate generado por parte de las y los integrantes de la Comisión de Movilidad, se acordó tomar en cuenta varias de las

observaciones y criterios manifestados en las Mesas de Trabajo, así como, en los informes técnicos y jurídicos preparados por las diferentes entidades municipales.

Finalmente, las y los integrantes de la Comisión de Movilidad, dentro de las sesiones y las mesas de trabajo que se llevaron adelante, conocieron, analizaron y debatieron a profundidad el texto del Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”***, producto de analizar y procesar cada una de las comunicaciones, intervenciones, comentarios, aportes y observaciones realizadas por las diferentes Concejalas y Concejales Metropolitanos, por lo que acordaron un texto definitivo y resolvieron emitir el presente Informe de Comisión, con la finalidad de que sea conocido y debatido por el Concejo Metropolitano de Quito.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias y atribuciones, la Comisión de Movilidad, una vez revisada y analizada en su integralidad, la documentación que reposa en el expediente, luego de procesar las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos, los criterios recogidos en las Mesas de Trabajo, así como, de los informes técnicos y jurídicos preparados por las diferentes entidades municipales, y de haber acordado un texto definitivo del proyecto normativo, **CONCLUYEN** que es oportuno que se continúe con el procedimiento legislativo pertinente.

Adicionalmente, **RECOMIENDAN** también que el Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”***; sea conocido y debatido en Primer Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria No. 028, realizada el día miércoles, 21 de agosto de 2024, al amparo de lo dispuesto en la letra a), del Artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Cootad) y del Artículo 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, resuelve aprobar el Informe de la Comisión de Movilidad, para que el Concejo Metropolitano de Quito, conozca y trate en **PRIMER DEBATE**, el Proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA A LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”***; para lo cual se acompaña también el texto aprobado del Proyecto Normativo.

7. PONENTE DEL INFORME:

La Vicepresidenta e integrante de la Comisión de Movilidad, Concejala Metropolitana Cristina López Gómez de la Torre, será la ponente del presente Informe de Comisión, durante el desarrollo del Primer Debate en el Pleno del Concejo Metropolitano de Quito.

8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Los integrantes de la Comisión de Movilidad, abajo firmantes, aprueban el día miércoles, 21 de agosto de 2024, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del Proyecto de Ordenanza, para lo que suscriben el presente Documento.

Cristina López Gómez de la Torre
Vicepresidenta de la Comisión de Movilidad

Diana Cruz Murillo
Integrante de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar
Integrante de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira
Integrante de la Comisión de Movilidad

Martín Vaca Estrella
Integrante de la Comisión de Movilidad

**COMISION DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

En mi calidad de Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito y funcionario delegado de la Secretaría General del Concejo a la Secretaría de la Comisión de Movilidad, me permito certificar lo siguiente:

CERTIFICACIÓN DE LA VOTACIÓN:

Que el presente Informe de Comisión fue debatido y aprobado en la Sesión Ordinaria Nro. 028, realizada el día miércoles, 21 de agosto de 2024, por el Pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes concejales metropolitanos: Cristina López Gómez de la Torre; Diana Cruz Murillo; Joselyn Mayorga Salazar; Wilson Merino Rivadeneira; y, Martín Vaca Estrella, con la siguiente votación: **AFIRMATIVOS: CINCO (5). NEGATIVOS: CERO (0). ABSTENCIONES: CERO (0). BLANCOS: CERO (0). CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN: CERO (0).**

No.	CONCEJAL	AFIRMATIVOS	NEGATIVOS	ABSTENCIONES	BLANCOS
1	CRISTINA LÓPEZ GÓMEZ DE LA TORRE	X	---	---	---
2	DIANA CRUZ MURILLO	X	---	---	---
3	JOSELYN MAYORGA SALAZAR	X	---	---	---
4	WILSON MERINO RIVADENEIRA	X	---	---	---
5	MARTÍN VACA ESTRELLA	X			
	TOTAL	5	0	0	0

Quito D.M., 21 de agosto de 2024.

Ab. Pedro Cornejo Espinoza

Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Funcionario Delegado a la Secretaría de la Comisión de Movilidad

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA
DE LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE
RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito dispone de la competencia para desarrollar y ejecutar planes de restricción de circulación vehicular, conforme con lo establecido en el marco del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito y sus disposiciones complementarias. Los planes de restricción vehicular podrán ser implementados en la ciudad, con la finalidad de obtener mecanismos para una posible solución a los problemas de movilidad y a la intensa carga vehicular que enfrenta la ciudad en determinadas horas del día. No obstante, la medida de aprehensión de vehículos como medio de garantizar el cumplimiento de la política generada a través del Plan de Restricción Vehicular, según lo prescrito en el Artículo 2989 del referido Código Municipal, ha acarreado una serie de consecuencias desfavorables tanto para la Agencia Metropolitana de Tránsito como para la ciudadanía, por ejemplo la sobrecarga en la capacidad de los espacios físicos destinados a la retención de vehículos en los centros de retención vehicular; la retención de vehículos a personas que se encuentran de paso por la ciudad; la capacidad operativa de la Agencia Metropolitana de Tránsito y su personal.

Es importante considerar que la medida de restricción vehicular en lo que respecta al control y sanción, abarca costos operacionales y administrativos; valores que según lo que determina el Oficio Nro.GADDMQ-AMT-2024-0540-O, de fecha 27 de marzo del 2024, suscrito por el TCRNL. Washington Martínez en calidad de Gerente General de la Agencia Metropolitana de Tránsito, expresa lo siguiente: “ el costo operativo y administrativo que corresponde tanto al control como a la sustanciación del procedimiento administrativo sancionador de la infracción administrativa de restricción vehicular tiene un costo aproximado de \$ 103.31; de lo que se pueden señalar, que los costos operacionales y administrativos son superiores en relación con el valor correspondiente a la multa señalada en el Código Municipal en el Artículo 2991 referente al cometimiento de la infracción por primera vez”. *(adjunto informe)*

A estos costos operativos y administrativos, se debe agregar el valor por el uso de wincha para el traslado del vehículo a los centros de retención vehicular, valor que es cancelado directamente a los propietarios de la Winchas quienes tienen contratos con la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Es imperativo optimizar el proceso de sanción para los infractores con el objetivo de evitar perjuicios económicos, posibles actos de corrupción contra los habitantes de la ciudad, y sobre todo, fomentar una cultura de cumplimiento de las normas mediante la aplicación de sanciones progresivas.

De igual manera, es importante destacar que cualquier reforma propuesta en este sentido, debe salvaguardar las garantías y derechos fundamentales de la ciudadanía, en particular, los establecidos en el Artículo 76, número 6 de la Constitución de la República del Ecuador, donde se requiere que las leyes y ordenanzas metropolitanas establezcan una proporcionalidad adecuada entre las infracciones y las sanciones correspondientes, ya sean de naturaleza penal, administrativa u otra índole.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante "Constitución" determina:

"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.

Todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.";

Que el número 6 del Artículo 264 de la Constitución, establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)";

Que el Artículo 266 de la Constitución, 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 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante "Cootad", "(...) reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial";

Que el Artículo 84, letra q) del Cootad manda que: "Son funciones del Gobierno del Distrito Autónomo Metropolitano: "(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)";

Que el Artículo 87, letra a) del Cootad, señala que al Concejo Metropolitano le corresponde: "(...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del Gobierno Autónomo

Descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...)"

Que el Artículo 2, número 2 del de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: "(...) 2) Planificará, regulará y coordinará: todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias. (...)"

Que el Artículo 7 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, define que:

"Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial";

Que el Artículo 30.5, letra c) de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial determina que:

"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme con la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector";

Que el Artículo 2989 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito determina que:

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

reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50 % de un salario básico unificado. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto.

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

Que el Artículo 2991 del Código Municipal determina que:

“Para garantizar la intermediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor paga la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo”;

Que con fecha 27 de octubre de 2021 el Alcalde Metropolitano expidió la Resolución AQ 019-2021 que contiene “El Reglamento Para La Implementación del Plan de Restricción y Regularización de Circulación Vehicular Denominado “PICO Y PLACA”, cuyo Artículo .15 letra f) establece: “Trasladar el vehículo del infractor de la vía pública a los lugares establecidos para ese propósito”; y,

Que con fecha 15 de diciembre del 2021, el Secretario de Movilidad emitió la Resolución Nro. SM-2021-0277, la cual contiene el *“Instructivo Para La Implementación Del Plan De Restricción Y Regulación De La Circulación Vehicular Denominado “Pico Y Placa”*.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 240, 264 y 266 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 87, letra a) 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 DE LA RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE

CIRCULACIÓN VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Sustitúyese el Artículo 2989 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, con el siguiente texto:

“Art 2989.- Los conductores y/o propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15 % de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 30% 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 y considerada la siguiente variable:

La Remuneración Básica Unificada se calculará al dividir su valor entre treinta y luego dividir el resultado entre ocho. El resultado de esta operación matemática determinará el costo por hora para el trabajo comunitario.

Artículo 2.- Agréguese a continuación del artículo 2989 del Código Municipal los siguientes artículos:

Artículo 2989.1.- Prohibición. - Se prohíbe la retención de los vehículos que circulen en contravención de los Planes de Restricción y Regulación Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2989.2.- Excepción. - Los propietarios de los vehículos que registren una discapacidad o las personas que sean sustitutos y los adultos mayores de sesenta y cinco (65) años, quedarán exentos de toda medida de restricción vehicular.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Primera. - La Secretaría de Movilidad, una vez que sea sancionada la presente Ordenanza, en el plazo máximo de dos meses realizará los cambios normativos correspondientes para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ordenanza.

Segunda. - En el término de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad definirá el protocolo, reglamento y/o proceso que las personas beneficiarias de la exoneración, deberán seguir para garantizar que no sean sujetos de restricción vehicular alguna.

DISPOSICION DEROGATORIA

Única. - Derógase el Artículo 2991 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigor a partir de la fecha de su sanción por parte del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en sesión ordinaria/extraordinaria llevada a cabo en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los días del mes de de dos mil veinticuatro.