



Hasta ahí el orden del día, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, señor Secretario, a consideración de las señoras y señores concejales el orden del día propuesto.

**CONCEJALAS Y CONCEJALES:** Aprobado.

**SECRETARIO GENERAL:** Está aprobado, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, señor Secretario. Una vez que el orden del día ha sido aprobado, le ruego, dé lectura al primer punto del orden del día.

**SECRETARIO GENERAL:**

#### **ORDEN DEL DÍA:**

##### **I. Himno a Quito.**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Señor Secretario, por favor, dé lectura al segundo punto del orden del día.

**SECRETARIO GENERAL:**

##### **II. Primer debate y conocimiento del proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 305, Reformatoria de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, de 5 de marzo de 2010.**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, señoras y señores concejales, debo informarles que el proyecto de ordenanza sustitutiva, referido en este punto del orden del día, lo estoy presentando como Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de que el Concejo lo analice y discuta en primer debate, previo a la resolución definitiva en segundo debate.

Además, quisiera exponer los motivos de esta propuesta, nosotros consideramos que es necesario adecuar las multas en la ciudad y, en particular la que estamos tratando en este punto del orden día que tiene relación con el pico y placa, creo que estas multas deben guardar proporción con la realidad económica de los quiteños, tiene que guardar relación con sus niveles socio económicos, y en este sentido consideramos que los montos actuales son exagerados, y por ello, durante la campaña electoral nosotros



planteamos la idea de reducir estas multas y volverlas más acordes, insisto, con la realidad económica de la ciudad.

Creemos, que si bien las multas deben ser un instrumento para disuadir ciertas conductas no deben convertirse en una herramienta de recaudación, y, por supuesto, que debemos ser firmes en exigir el cumplimiento de las normas pero no a través de multas que claramente son desproporcionadas, por ello hemos planteado esta propuesta de reforma.

Ustedes, han recibido además documentación, el informe del Procurador y también de la Administradora General, primero para avalar la solidez jurídica de esta propuesta en el caso del informe del Procurador; y, también la exposición de la Administradora General en el informe que presentó respecto al impacto presupuestario que tendría esta medida, que como ustedes pudieron ver es un impacto mínimo al presupuesto del Municipio de Quito.

Por lo tanto, es en virtud de estas razones que estamos planteando dicha propuesta, que no solamente tiene relación con reducir el valor actual de la multa por el pico y placa a la mitad, estamos hablando de reducir a la mitad el valor de la multa actual sino también tiene que ver con eliminar mecanismos que son incómodos al ciudadano, como por ejemplo que al infractor del pico y placa se le retenga su vehículo por uno, tres o cinco días, pensamos que, una vez que el ciudadano, pague su multa no hay razón para que se le impida recuperar su vehículo, el mismo día, por supuesto, una vez que haya transcurrido las horas del pico y placa.

Éstas son las argumentaciones que estamos exponiendo, y, por favor, quisiéramos escuchar sus opiniones. Tienen la palabra, señoras y señores Concejales. Concejala Cevallos, por favor.

**CONCEJALA SRTA. CARLA CEVALLOS:** Señor Alcalde, solo quiero apoyar, la inclusión de las motocicletas como excepción a la medida de restricción a la circulación vehicular, puesto que hemos evidenciado que los motociclistas utilizan esta herramienta de trabajo y la inclusión de ellos en que no tengan pico y placa no va a incurrir en el tránsito vehicular de la ciudad.

**SEÑOR ALCALDE:** A propósito de lo que menciona la concejala Cevallos, también está incluida en la propuesta que estamos presentando, no lo mencioné al principio, la eliminación de las medidas del pico y placa para las motocicletas, en función de que, por obvias razones, no producen la congestión vehicular ni la contaminación ambiental que un vehículo, que un carro, por lo tanto, en este sentido esas son las razones por las cuales hemos incluido la exención de las motocicletas en el pico y placa. Concejala Ivone Von Lippke.



**CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE:** Buenas tardes, Alcalde, concejales, muchas gracias por la palabra. Yo apoyo en este tema de las motos de incluirlas, porque, como bien dice la concejala Carla Cevallos y usted, señor Alcalde, no congestionan, son una herramienta de trabajo pero lo que si me gustaría es que hagamos una recomendación, una vez aprobado este cambio, para que se dé un buen uso a este vehículo por las personas que lo utilizan, que exista una educación vial y que se hagan los correctivos necesarios para un buen control.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejales Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias señor Alcalde, señoras concejalas y concejales, creo que hubiera sido bueno observar el procedimiento que se ha venido observando todos estos años, conocer únicamente en primera y comprometer al Concejo para que desarrolle todas las observaciones en los próximos días para debatir, valga la redundancia, en segundo debate pero ya que se ha abierto el debate, primero quiero manifestar la preocupación respecto del informe del Secretario de Movilidad, es una hoja, que realmente no nos dice nada y que es textual el informe tanto para este proyecto de ordenanza como para el proyecto de ordenanza referente a la regulación de multas por mal estacionamiento, yo sí solicito que se tenga cuidado en ese sentido, con mayor seriedad, aprovechando que está presente el Secretario de Movilidad, porque eso no es informe, no dice absolutamente nada y esperábamos tener una argumentación técnica que nos permita soportar el debate y resolver en función de eso, mi observación al respecto, señor Alcalde.

La primera pregunta que quiero hacer es, el último considerando de la primera página dice textualmente: *“Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito mediante los dos instrumentos seccionales regula la política de restricción vehicular”* No sé ¿A qué instrumentos se hace referencia? Antes de continuar, quisiera que se me aclare de parte del proponente ¿A qué instrumentos se está haciendo referencia?

**SEÑOR ALCALDE:** Nos referimos a la Ley Especial para el Distrito Metropolitano de Quito y el COOTAD.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** No creo, señor Alcalde, está haciéndose referencia, entiendo yo, a la resolución No. A 0017 que reglamenta la aplicación de la ordenanza metropolitana 305... **SEÑOR ALCALDE:** Exacto... **CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Entonces, yo le solicito que se aclare esto debidamente; y, entiendo que el segundo instrumento al que hace referencia es la resolución No. 0111 que se refiere a la materia de movilidad en lo que ha programación de la ejecución de obra pública que no afecte en las horas pico que son objeto de la aplicación de la ordenanza de regulación vehicular, llamada “pico y placa”, yo solicito, en ese sentido, que se amplíe y se aclare, no está haciendo referencia a la Ley del Distrito, en este caso.



Respecto de la propuesta de incluir una nueva excepción en cuanto a la restricción vehicular, respecto de los motociclistas, coincidimos en que es una herramienta de trabajo, que es un sector importante de la economía, pero quiero que conozcan que aquí, hace cuatro años, gremios respetabilísimos como el de los visitadores a médicos, cerca de seis mil consultores de diferentes productos como Yambal, cerca de cinco mil distribuidores de carga líquida, diesel, combustible, en gran número también; y, sobre todo un sector sensible que afectaba a la soberanía alimentaria, los distribuidores de alimentos y bebidas, sobre todo de lácteos, se sometieron de manera disciplinada y ciudadana a esta medida de restricción y ajustaron su matriz operativa en cumplimiento de lo dispuesto por la autoridad competente y en cumplimiento a la ordenanza que se aprobó en dos debates, aquí, en el Concejo Metropolitano, hace cuatro años.

¿Por qué digo esto? Señor Alcalde, porque podemos generar un sentimiento de injusticia colectiva respecto de otros sectores de la economía que demandaran, igualmente, la posibilidad de acogerse a este tipo de excepciones, no estoy en contra de que los motociclistas tengan un tratamiento, quiero eso aclarar, en vista de que están presentes, aquí, dirigentes de ese sector y ciudadanos que realmente tienen como instrumento de trabajo la motocicleta, pero quiero dejar sentado de que de pronto, y esto es bueno entre primero y segundo debate que podamos reflexionar mejor, terminamos generando condiciones de inequidad para otros sectores de la economía, como los que acabo de mencionar, y que también merecerían, a mi criterio, si abrimos esa posibilidad, que tengan igual tratamiento y ¿Por qué no también las mujeres embarazadas? Que de pronto exigirán también mejores condiciones de desplazamiento, esta reflexión la hago porque si tengo el mal sabor de que pronto estamos sesgando hacia un determinado sector dejando de lado otros sectores tan importantes y prioritarios como son, justamente, los ciudadanos que utilizan la motocicleta como herramienta de trabajo.

Fuimos muy, si cabe el término, estrictos en la aplicación de las excepciones y no dejar la posibilidad de que se abran hacia otros sectores para evitar que esto termine deteriorando el verdadero sentido de la aplicación de esta medida restrictiva, por esto yo dejo sentada esta reflexión e invito al Concejo que comencemos a analizar más a fondo y establecer mejores medidas y alternativas para evitar, insisto únicamente, generar condiciones de injusticia colectiva que pueden darse o condiciones de inequidad hacia otros sectores de la economía. Eso básicamente, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Todas estas observaciones serán recogidas para el segundo debate. Concejal Guayasamín.

**CONCEJAL ABG. MARIO GUAYASAMÍN:** Señor Alcalde, compañeros concejales, muy buenas tardes, un poco para apoyar lo que es la posición de mi compañero concejal Eddy Sánchez, en lo que tiene que ver con el tema de las exenciones dentro de la



restricción vehicular y fundado en ese análisis, también, de sí las motocicletas van a estar dentro de las exenciones, porque no pensar en otros grupos, muy importantes.

Únicamente, yo quisiera realizar una reflexión en este caso, dentro de las exenciones planteadas y aprobadas en la ordenanza anterior, se establece por ejemplo: *“que el adulto mayor que esté conduciendo un automóvil durante las horas de restricción, no será sancionado”*, están exentos de la restricción vehicular, en algunos casos ha existido ya debates dentro de las reformas a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, incluso la posibilidad de fijar límites para la extensión de licencias, se está debatiendo sobre ese tema, para el adulto mayor; no es motivo de este debate pero quiero hacer referencia a aquello.

En función de estas consideraciones, también, yo quisiera plantear que se incluya dentro de las exenciones la posibilidad de que aquellas personas que podamos o que nos encontremos transportando a un adulto mayor, puede ser nuestra madre, puede ser nuestra abuelita o puede ser un familiar muy cercano al adulto mayor, que precisamente por el tema de la restricción vehicular no se le puede prestar el servicio adecuado, y sería muy importante que se tome en cuenta la posibilidad de que si una persona está transportando a un adulto mayor como copiloto o como parte de este transporte, pues no esté considerado para ser sancionado durante las horas de restricción vehicular o en su defecto, para estar dentro de la ley, sea considerado dentro de las exenciones que se plantea en este proyecto de ordenanza, nada más, Alcalde gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Señor Alcalde, compañeros del Concejo, buenas tardes. Más allá de hacer observaciones puntuales, yo quisiera hacer una exposición que, en primer lugar, contextualice el tema que estamos discutiendo, de tal manera de alimentar con más elementos de juicio a quienes debemos tomar la decisión respecto al tema planteado, porque a mí me parece que más allá del tema del valor de las multas lo que está en liza de discusión es el futuro de la movilidad en la ciudad ¿Qué tipo de movilidad queremos impulsar? Y por tanto ¿Qué tipo de comportamientos queremos alentar y cuáles queremos desalentar?

Esto, creo que es fundamental entenderlo porque, como usted bien lo señala, lo que hay que tener claro de inicio, es que las multas no pueden ser consideradas como un mecanismo de financiamiento del presupuesto municipal, en el caso particular de la movilidad y en el caso particular del pico y placa; y, de los estacionamientos, se ha venido actuando de esa manera, de hecho el informe de la Administración General, pese a las imprecisiones que tiene, si reconoce que el aporte en multas es absolutamente marginal respecto al presupuesto municipal, y no puede ser entendido porque no tiene ningún asidero objetivo el plantear que ha sido una política de financiamiento cuando por el contrario las multas están entendidas, fundamentalmente, como una forma de crear





cultura ciudadana y de construir ciudad; y, en crear cultura ciudadana, me parece que lo que hay que entender es que lo que hablamos como cultura es un conjunto de comportamientos que permiten una convivencia que admita rescatar y poner por delante el interés y el beneficio común por sobre los intereses particulares, que por supuesto defiendan los derechos de todos pero que también correlacione que con esos derechos están asignados un conjunto de deberes y responsabilidades que nos toca cumplir como ciudadanos, creo que esta es justamente una visión moderna, de una construcción democrática de ciudad y de cultura ciudadana.

Por eso considero yo que, o corremos el riesgo, el análisis de las propuestas se lo haga de manera desarticulada, de manera parcial, sin considerar que lo que estamos decidiendo va a influir, necesariamente, en el rumbo que tenga la movilidad y la ciudad que estamos en proceso de construcción.

**Sale el concejal Dr. Antonio Ricaurte, 17h01 (20 concejales)**

De hecho, yo quiero hacer referencia, porque fue parte responsable en gran medida de las regulaciones del pico y placa; y, de la zona azul, de que la presentación de la medida de restricción vehicular fue posterior, o en el marco, de la propuesta que denominamos "nuevo modelo de movilidad" que estuvo anclado en una nueva propuesta de construcción territorial de la ciudad que frene la expansión de la marcha urbana, que cree nuevas centralidades, que acerque los servicios a la gente, de tal manera de que las demandas de viajes motorizados se vean reducidos desde la lógica territorial; y, desde la lógica de la movilidad, propiamente, es decir de la oferta de las condiciones de movilidad se planteó, fundamentalmente, la profundización y la implementación del sistema integrado del transporte público que tiene como eje fundamental la primera línea del Metro, la promoción de las formas no motorizadas o alternativas de desplazamiento; y, la motivación del uso responsable del vehículo particular, y en esa lógica es que se articularon estas dos medidas, es decir, no fueron temas que se los trató individualmente o de manera separada sino que estuvieron, conceptualmente, articulados a una clara visión de la ciudad y de la movilidad dentro de ella, que es lo que permite avanzar.

Lo que quiero señalar, es que ese riesgo existe, a mí me parece que lo que usted señala, Alcalde, es muy válido, es un ofrecimiento de campaña y está claro que ese ofrecimiento fue recibido mayoritariamente por parte de la población pero creo que es nuestra responsabilidad que esas decisiones tengan un norte, una visión estratégica y sobre eso, lamentablemente, la exposición de motivos no abunda, es por esta razón, Alcalde, que cuando en la sesión anterior habíamos señalado que más allá de la formalidad legal que establece claramente el artículo correspondiente del COOTAD de incorporar en los articulados una previa exposición de motivos, porque en ésta habría que delinear y perfilar lo que se entiende como el objetivo estratégico no solamente el fin inmediato, la visión parcial sino, fundamentalmente, el objetivo estratégico, eso me parece a mí que es



lo que deberíamos en este Concejo, cultivar como esquema de discusión en términos generales.

Por supuesto, que todos los temas de movilidad, las regulaciones y las disposiciones que están alrededor o dentro de ello, pueden ser mejoradas y deben ser mejoradas, la movilidad y la ciudad son hechos dinámicos que nunca acaban de crecer y por tanto todo debate sobre ello es bienvenido; y, no solo el debate sino también la valoración que hagamos de los resultados y de los avances logrados, y esto quiero centrarme, en el tema de la movilidad puede ser valorado desde distintos ángulos, yo voy a apelar para fundamentar mi argumentación en un ángulo que, muchas veces, es invisibilizado por temas más comunes y recurrentes en los medios de comunicación.

El tema de la movilidad, desde la óptica de la seguridad vial y no tanto desde la congestión vehicular o de la comodidad de los dueños del carro, que finalmente somos una minoría, importante como todas, pero finalmente una minoría respecto a quienes componemos la ciudad, el tema de seguridad nos involucra al conjunto de la población, particularmente, a los sectores más vulnerables que son los que más se mueren y son más víctimas de accidentes de tránsito.

El modelo de movilidad, al que hacía referencia, tiene un resultado en temas de seguridad vial, en el año 2009, al inicio de la administración había 19,3 muertos por cada 100.000 habitantes en Quito, una cifra alta incluso para los estándares regionales; en los últimos tres años: 2011, 2012 y 2013, esa cifra bajó a 13, es decir un 30% de reducción en las muertes por accidente de tránsito, pese a que el parque vehicular en ese mismo período se incrementó en un 30%. Yo creo que este es el desafío fundamental que nosotros tenemos por delante, porque mucho cuidado en dar un mensaje que es contradictorio con el objetivo fundamental y estratégico ¡Mucho cuidado! En que atrás de una medida de reducción de las multas se pretenda entender que lo que corresponde es mayor permisividad en el incumplimiento de las multas, que vivir mejor implica incumplir la norma, que vivir mejor implica tener mayores facilidades para infringir la norma.

A mí me parece que esto no genera cultura ciudadana y por tanto en la ordenanza y en la exposición de motivos, creo que es absolutamente deseable, Alcalde, que para evitar este mensaje errático hacia la ciudadanía quede claramente establecido cuáles son los objetivos que se persiguen y cuáles son los objetivos en este caso y los objetivos estratégicos que se están valorando en el futuro, porque solamente de esa manera, me parece a mí, que no retrocedemos en lo logrado, corregimos los errores y damos paso hacia adelante en la construcción de lo que creo que es un objetivo común de todos, una ciudad más segura, más incluyente, menos contaminada, que me parece que son los valores que deberíamos propender.

**Ingresó el concejal Dr. Antonio Ricaurte, 17h05 (21 concejales)**



Con ese argumento, yo quisiera también señalar, y así finalizo, algunos elementos puntuales respecto a los documentos presentados, en primer caso, a más de las observaciones sobre los considerandos que ya lo señalaron los compañeros, sobre todo Eddy Sánchez, yo quisiera insistir sobre el informe de la Administración General, hay un par de errores que me parecen importantes de destacarlos, porque la Administración General es finalmente la que maneja las cuentas y es la que, entiendo yo, debería tener más clara este tema.

En el segundo párrafo de la primera página del informe se dice: *“la normativa vigente establece una multa del 30% del salario básico unificado”*, no es preciso, la normativa vigente establece una multa de un tercio que equivale al 33,33%, no al 30%; y, por tanto las derivaciones que de eso tiene en términos absolutos deberían ser corregidas; además, en ese mismo párrafo no se señala que otro grupo de infractores son reincidentes, que pagan otro valor de multa, ni tampoco que hay los doblemente reincidentes que pagan un valor adicional de multa, aquí aparece como que la única multa es del 30%, cuando en realidad no es así, porque este dato es relevante, porque me parece que en el concepto de progresividad que debe tener una sanción económica debería cuidarse de que no favorezcamos a los que reinciden en el incumplimiento, porque eso es, justamente, valorar y alentar una anti conducta frente a lo que debería ser una mano más rígida respecto a aquel que, pese a la sanción, insiste en infringir un tema.

Lo otro, que es en el último párrafo del informe, señala que las comparaciones se hacen respecto al presupuesto de la EPMMOP, debido a que esos recursos se consideran ingresos de gestión de la empresa, tampoco es preciso, está vigente la resolución de la Alcaldía 006 que crea la Agencia Metropolitana de Tránsito, y en el artículo siete se señala claramente: *“que a los recursos presupuestarios que entrega el Municipio para el funcionamiento de la Agencia de Tránsito se sumarán los ingresos que la Agencia perciba por auto gestión, tales como multa por infracciones”*, por tanto el impacto presupuestario que tiene esta medida debería revisarse en función del presupuesto de la Agencia Metropolitana y no de la EPMMOP, puesto que es la primera de las nombradas la que se hace cargo de eso.

Finalmente, Alcalde, respecto al articulado yo creo que, seguramente, es un error de edición, pero el segundo inciso o el tercer inciso en el artículo dos dice: *“los recursos recaudados por efecto de las multas, etc., etc., etc.”*, se repite en el tercer inciso del artículo tres, dice: *“los recursos recaudados por efecto de las multas, etc., etc.”*, entiendo que es un error de edición que debería ser corregido, esto con la salvedad de que, conforme los compañeros, planteen otros temas, podamos aportar en esta dirección. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Concejala Chacón.



**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Buenas tardes colegas concejales, señor Alcalde, público presente. En primer lugar quería referirme a una de las inquietudes a las que señaló en su exposición inicial el concejal Eddy Sánchez, sobre cómo se está realizando este primer debate, nosotros, simplemente, nos estamos acogiendo al artículo 322 del COOTAD que señala que las decisiones legislativas tienen que realizarse en dos debates, y la palabra debatir implica no solo presentar observaciones, si es que ésta era una práctica de la administración anterior, pues nosotros nos estamos sujetando al artículo 322 del COOTAD.

Respecto de la propuesta, en primer lugar, por supuesto, presentar mi total apoyo a esta propuesta y tal vez referirme a ciertas inquietudes que se han generado y que también fueron mencionadas por el concejal Páez, respecto del objetivo específico, estratégico, sobre este tipo de reformas, yo quiero, en primer lugar señalar que bajo ningún concepto la reducción de multas a unas multas que sean más proporcionadas, racionales y que estén de acuerdo a la realidad económica de los quiteños implica permisibilidad, yo creo que aquí, y nuestro Alcalde estoy segura, nos demostrará que de igual manera se continuará sancionando a las personas que incurran en la violación, que de igual manera se va a continuar controlando con firmeza para que todas las ordenanzas municipales sean cumplidas a cabalidad por los ciudadanos, ya que este tipo de sanciones, precisamente, lo que nos ayudan es a crear cultura ciudadana, a que todos apoyemos y arrimemos el hombro para que en nuestra ciudad, de hecho, cada vez podamos vivir mejor. El hecho de que la multa sea el 50% menos de lo que era anteriormente bajo ningún concepto implica una permisibilidad.

Luego, en otro aspecto, también señalar que el hecho de reducir las multas, tiene un objetivo, y no solo es una reducción de multas, también es preciso señalar que la propuesta de reforma a la ordenanza establece que ya no se contará con la restricción de la retención vehicular por más de 24 horas, sino que una vez que yo pague la multa y que haya cumplido con mi sanción, automáticamente, puedo ir a retirar mi vehículo, obviamente, si me encuentro fuera de las horas de restricción vehicular, de lo contrario me tocará esperar al día siguiente pero ya cuento con esa facilidad de poder recuperar mi auto inmediatamente y reincorporarme automáticamente a mis funciones, eso quiere decir, que nosotros vamos hacia una visión de facilitarle la vida al ciudadano, que el Municipio no sea un ente que pone trabas sino que sea un ente que le ayuda al ciudadano a seguir su vida. Sí, cometí una infracción, bien le sancionamos y le vamos a sancionar, pero ello no implica que tenga que perder todo su día, que sus actividades comerciales, laborales, personales, etc., tengan que verse afectadas o estancadas todo el día porque no tiene su vehículo, etc., yo estoy poniendo aquí simplemente unas situaciones hipotéticas, pero el objetivo es ese.

El objetivo es, en primer lugar, pensar en un Municipio que establece sanciones que van de la mano con la realidad económica de los quiteños y que además, también, establece



facilidades para que los ciudadanos puedan continuar con su vida; y, por supuesto no a la permisibilidad, el hecho de reducir las multas en un 50% en el caso particular del pico y placa no quiere decir que se va a permitir a los ciudadanos incumplir la norma y tampoco quiere decir que eso va a afectar a la movilidad en el largo plazo ni tampoco a los objetivos de una ciudad segura, de una ciudad incluyente y de una ciudad menos contaminada, aquí simplemente se trata, no solo de responder a un clamor ciudadano de reducción de multas, también irnos hacia ese modelo de un Municipio que facilita la vida. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Ivone Von Lippke.

**CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE:** Gracias Alcalde, simplemente yo quiero referirme a lo que dijo el concejal Guayasamín, con la duda que tiene del adulto mayor, yo considero que ya está dentro de esta ordenanza, que los adultos mayores que manejen un vehículo están exentos del pico y placa; y quiero aclarar que la motocicleta es un vehículo unipersonal, es decir, no van más personas, debemos también considerar lo que dice el concejal Sánchez, al señalar que las empresas de lácteos, de Yambal, sí, yo respeto su criterio, pero esos son vehículos de cuatro llantas y de empresas que no viene hacer un beneficio a la ciudadanía directo como nosotros lo queremos hacer, sirviendo a las familias de escasos recursos como tienen su vehículo para moverse, la motocicleta que es únicamente dos llantas, esa es la diferencia que yo quería aclarar, porque los visitantes médicos también van en vehículos por su condición de que van con sus maletas grandes, con su herramienta, pero son vehículos de cuatro llantas, entonces, tomemos en consideración la proporcionalidad del tamaño del vehículo, lo que nosotros queremos es facilitar al ciudadano de Quito la movilidad dentro de la ciudad.

Quiero también referirme, como les dije, este es un beneficio eminentemente social, queremos a la clase popular beneficiar porque es su herramienta de trabajo.

Lo que decía el concejal Páez, yo también respeto mucho pero no estoy de acuerdo, porque al querer nosotros hacer proporcionales las multas, queremos mejorar la economía de la clase popular porque poniéndole una multa tan alta a cualquier ciudadano de clase medio o de clase baja, que le pongan una multa del 50% de su salario básico, a cualquiera le desestabiliza el mes, entonces, eso también tenemos que considerar, no poner trabas sino al contrario ayudar a la clase popular, es a la que nosotros queremos beneficiar, es adonde nosotros nos estamos enfocando.

También, apoyo lo que dice la concejala Chacón, en donde nosotros no queremos ser permisivos para que incumplan la norma y se haga un caos aquí, no, al contrario lo que nosotros queremos es que se cumpla la norma pero queremos ser proporcionados con la clase popular, yo insisto esto, porque nosotros estamos peleando es por la clase popular, porque quienes manejan una motocicleta, son repartidores, los publicistas, son los mensajeros y son cabeza de hogar en donde llevan el pan a su casa, lo que queremos es



facilitar la movilidad, y la motocicleta no produce el caos que produce un vehículo, no nos vayamos más lejos de lo que ya vemos la realidad, y mejor apoyemos con sugerencias, estamos amplios a recibir sugerencias pero no de esta manera, entonces, no creo que nos atrevamos a decir que estamos en contra, sino que, por favor, avancemos, yo acepto, nos enriquece mucho este debate, pero siempre pensemos en la clase popular que será beneficiada incluyendo a las motocicletas para que sean exentas del pico y placa. Gracias Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejala. Concejal Ponce.

**CONCEJAL ARTES. MARCO PONCE:** Muchas gracias Alcalde, concejalas y concejales presentes, vecinos de Quito. Para mí es un tanto difícil debatir sobre un tema, que es público y notorio, que siempre fui opuesto al asunto del pico y placa.

De hecho, tenemos un aumento en el parque vehicular de la ciudad, realmente desmesurado, esto se ha dado ya en el Distrito Federal mexicano, en la ciudad de Bogotá, a propósito de las medidas de restricción vehicular, es decir, todas las concesionarias automotrices duplicaron su presupuesto de ventas en el año en que se puso en marcha el tema de la restricción vehicular, esto yo ya lo he chequeado con las concesionarias en su momento, y hoy tenemos un parque automotor de casi medio millón de automotores, que representa un automotor por lo menos cada una de las familias que componen el 80% de la cantidad de familias que tenemos en la ciudad.

Que la medida puede llegar a ser discriminatoria, yo diría que ya es discriminatoria, en tanto en cuanto un quiteño con un vehículo cuya placa termine en uno, el día lunes se tendrá que quedar en su casa tomar el transporte público, si lo tiene a la mano o ver cómo llega a otro lado, mientras tanto un ciudadano ambateño tomará su carro e irá a su trabajo, así que la medida, desde ya es discriminante para con los quiteños, pero la medida está funcionando, por lo menos está en vigencia y no podemos ser permisivos para aquellos que se van en contra de los reglamentos, leyes y ordenanzas, pero estoy total y absolutamente de acuerdo en disminuir la cantidad de la multa, y sobre todo en una medida que considero, particularmente, abusiva que es la retención del vehículo, que como bien lo han dicho algunos de los concejales que me han precedido en el uso de la palabra, es una herramienta de trabajo, es la forma de llevar un pan a la mesa de su familia para muchos quiteños.

**Sale el concejal Ing. Carlos Páez, 17h20 (20 concejales)**

En cuanto al tema de la motocicleta, Alcalde, simplemente hacer notar al Concejo y al señor Alcalde, que los vehículos livianos, los vehículos de dos ruedas, motocicletas o bicicletas, dada la topografía de la ciudad de Quito, preferentemente motocicletas, porque Quito es una ciudad donde se hace sumamente difícil trasladarse en bicicleta, la motocicleta representa la solución, por lo menos parcial, al problema de congestión



vehicular. En aquellas ciudades donde la congestión vehicular es realmente un problema mayor, hablemos de las ciudades actuales del sudeste asiático donde hay ordenanzas y que la mayoría de ellas que promueven bajo todo punto de vista el uso de los vehículos de dos ruedas, insisto principalmente motocicletas, así que eso simplemente.

En cuanto a lo manifestado por el concejal Guayasamín, que me parece absolutamente claro y necesario, sin embargo, Alcalde, no creo que eso deba formar parte de la ordenanza sino de la reglamentación porque tenemos en la Constitución clarificado a las personas de la tercera edad como grupos vulnerables de atención prioritaria y no podemos hacer una ordenanza que, de alguna manera, cambie la Constitución de la República e igual tenemos una ley orgánica que protege los derechos de las personas con discapacidad, así que en ambos casos entiendo que es un tema reglamentario y no es una parte de la ordenanza. Gracias Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias. Concejala Karen Sánchez.

**CONCEJALA SRA. KAREN SÁNCHEZ:** Señor Alcalde, concejalas y concejales, buenas tardes. Amparada en que el Ecuador es el Estado Constitucional de derechos y justicia social pido que, el proyecto de ordenanza reformativa No. 305 del 5 de marzo de 2010, reformativa de la Sección IV, Capítulo IX, Título II, Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se reforme por el siguiente texto: *“Artículo 1.473 numeral 4: Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito, por la Comisión de Infracción Administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado o trabajo comunitario por horas equitativamente para cada caso. Para el caso de la segunda multa o de la segunda ocasión de reincidencia que es el 25%, también, se agregue el trabajo por horas comunitario y para el 50% también se incluya el trabajo por horas comunitario, vinculado a la educación vial o educación a prevención de riesgos”*, para de esta manera poder proponer a la gente los métodos pedagógicos para que ellos también puedan ser incluidos en todo esto y, obviamente, también que nuestras normativas estén en armonía con el sistema constitucional que da salidas alternativas a los conflictos y al principio del suma kausay o del buen vivir, eso es lo que yo propongo, señor Alcalde, para que se inserte en este texto.

**Sale el concejal Eddy Sánchez, 17h24 (19 concejales)**

Señor Alcalde, obviamente, que las horas de trabajo comunitario sean equivalentes para los 15, 25 y el 50%.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejala. Concejal Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Buenas tardes, efectivamente, creo que la exposición de Carlos ha sido suficientemente clara, partíamos de una concepción integral de los



temas de movilidad y en ese marco se inscribió el pico y placa, la proporcionalidad de una sanción siempre puede ser discutible y siempre tiene una dosis de subjetividad hasta donde es proporcional, sobre todo en aspectos que son práctica sociedad que son relativamente nuevos y ese es el caso de pico y placa.

De ninguna manera puede ser pensado como un mecanismo de financiamiento, lo deseable es que las multas vayan a cero, porque lo queremos es tener ciudadanos y ciudadanas que no cometan infracciones, ese es el afán de toda gestión pública que las multas vayan a cero, ningún presupuesto de ninguna entidad, de ninguna especie, puede querer basar el financiamiento a través del mecanismo de multas, eso sería un error gramático para cualquier gestión de la administración pública en general, pero claro la multa tiene que ser persuasiva, seguramente tenemos concepciones un poco diferentes, efectivamente, en su argumento, usted, señala que esa fue su propuesta de campaña y seguramente tuvo un impacto importante en la votación; y, vamos a valorar y reconocer ese hecho político, ese hecho real, vamos a valorar y a recoger ese hecho, pero el sentido de las observaciones es, veamos integralmente las cosas, porque después de esto podemos ir pensando en otras serie de medidas con respecto a la movilidad.

**Ingresar el concejal Ing. Carlos Páez, 17h26 (20 concejales)**

Yo quiero señalar algo en particular, para debatir, discutir o darle vueltas, al que comete la infracción por tercera vez, de acuerdo a la propuesta de la ordenanza, se le reduce la multa en 170 dólares, para el ciudadano común y corriente que, a veces por error, por desconocimiento o en algunos casos son gente que viene de provincias que no está suficientemente enterado del funcionamiento de la ciudad, comete la infracción por primera vez se le reduce en un poco más de 50 dólares, a mi gusto, no me parece muy justo que al ciudadano que, efectivamente, comete un error, en muchas de las ocasiones involuntaria, se le reduzca la sanción en 50 dólares mientras que al que reincide por tercera, cuarta o quinta vez se le rebaje 170 dólares. Sí mantenemos la proporcionalidad, éste es un criterio de proporcionalidad, el que reincide, el reincidente, en una infracción tiene que ser más severamente sancionado, y con esto estaríamos cometiendo una dificultad de proporcionalidad, me parece a mí, simplemente para reflexión.

Al momento no hay comisiones, no vamos a poder tramitar a través de las comisiones sino de la propia Alcaldía, seguramente, entonces le haré llegar eventualmente algún texto.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Eduardo del Pozo.

**CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO:** Gracias señor Alcalde. Aquella concepción antigua, retrograda de que la *letra con sangre entra*, nosotros tenemos que eliminarla en esta administración, como Movimiento Creo y Eduardo del Pozo, hemos coincidido en tiempos de campaña con su propuesta de reducir impuestos, sanciones y de reducir



aquel estado que busque el cumplimiento de la norma a través de la sanción excesiva, a través de la persecución, a través de la coercitividad; y en ese sentido, señor Alcalde, yo quiero aplaudir esta iniciativa presentada por usted el día de hoy, para la ciudadanía quiteña, de reducir las multas en un porcentaje interesante, creo que todavía se pudiera hacer un poco más en relación a los porcentajes, sin embargo es el inicio, es el paso adecuado para arrancar esta administración.

**Ingresar el concejal Lic. Eddy Sánchez, 17h30 (21 concejales)**

Cuando se tengan estas propuestas de reducción de multas, de infracciones, de cambiar aquella concepción equivocada, tenga la certeza señor Alcalde que tendrá mi apoyo irrestricto.

Yo creo, indiscutiblemente, en que las sanciones económicas deben ser efectivamente cambiadas por un servicio comunitario, y en ese sentido apoyo la idea de la compañera concejala Karen Sánchez; y, es importante que incluyamos este servicio a la comunidad, que nos planteaba, como una alternativa de cumplimiento de sanciones para, paulatinamente, ir cambiando aquella concepción de sanciones económicas por la cultura, por la educación, para que los quiteños no cumplan la norma por miedo a la sanción sino por convicción de que su conducta colabora con la convivencia y el desarrollo de la ciudad. Muchas gracias, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal del Pozo. Concejal Ubidia.

**CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA:** Señor Alcalde, compañeras y compañeros concejales, público aquí presente, buenas tardes. Primero quiero destacar reflexionar, en ningún momento está en tela de duda lo que se ha planteado acá, que es la rebaja de las multas, lo que se ha dado son planteamientos claros en el sentido pragmático de lo que es esta aplicación, hago esta reflexión porque en realidad me da gusto ver que en estos tiempos ahora todo el mundo debate los temas de la movilidad y de medidas duras y ágidas que en su momento las tomamos, fueron debatidas durante años pero que nunca existió la decisión política para tomarlas, en ese sentido cuando asumí la presidencia fue la primera labor y el primer retoque que asumí dentro de la comisión de Movilidad, y sabíamos a lo que nos enfrentábamos porque este tipo de medidas regulatorias tienen sus costos políticos, pero creo que era importante en un momento en que la ciudad tenía problemas enormes y muy complicados, los sigue teniendo, en el tema de la movilidad.

Hay que señalar que el crecimiento del parque automotor en la ciudad de Quito, en ese entonces y hasta el día de hoy, era alrededor del 11% al año, hablamos que el crecimiento demográfico tan solo llega al 25, imagínense esa correlación que hay, tenemos actualmente en la ciudad más de 500 mil vehículos circulando en ella, esa es la realidad que tenemos, y lo que se tiene estimado con indicadores es que para el 2025,



de manera como sigue creciendo el parque automotor, vamos a llegar a una movilidad en vehículos que no alcanzará a los 5 kilómetros por hora, es decir, será mucho más fácil movilizarse a pie. Ante eso, fue tomada la medida del pico y placa, que era en su momento muy necesaria.

Creíamos en otros factores, y se buscaba incentivar y sobre todo optimizar el uso del vehículo particular, y en eso debo aclararle a mi colega concejala, a nuestra querida Ivone, que esta medida es regulatoria, y el tema de la motos, yo también coincido en eso y estoy a favor, y en muchos de los planteamientos, también, que se haga la revisión de otros factores que tienen que ver del tipo comercial, pero debo decir que hablábamos de una medida que regula al 30% de la población que cuenta con la oportunidad, los que tenemos un vehículo particular, pero la gran mayoría de ciudadanos, el 70%, que no tienen idea de lo que es un pico y placa, no tienen idea de lo que es una zona azul, no tienen idea lo que es pagar una multa por mal estacionamiento, porque sus condiciones no lo permiten y tienen que movilizarse en transporte público o como bien puedan, esa es la realidad de la ciudad.

Entonces si vamos hablar de temas que ayuden, de una herramienta que ayude a la clase popular también deberíamos dirigirnos hacia ese sector, hacia esa mayoría de ciudadanos de Quito, es ese 70%, insisto hago esta reflexión, coincido en muchos planteamientos, creo que no está en tela de duda de lo que se ha planteado aquí, la reducción de multas, sería bueno también a los medios de comunicación, que en todas las sesiones están presentes, que se queden hasta el final de los debates porque esto enriquece también y que se vean todas las propuestas, más bien hago esa invitación y que este Concejo les exhorta a los medios de comunicación que no solo tomen algunas tomas, a lo mejor dos criterios, y listo; yo creo que enriquece más bien esto a la ciudad.

Alcalde, creo y pienso que en realidad se ha conocido, también coincido en los planteamientos ya lo dije, que no solo se piense en los motociclistas, en lo cual también yo apoyo la medida, está muy bien, es un sector comercial importante pero pensemos en otros sectores también.

Hacia esta analogía para que se conozca exactamente porque la aplicación de la medida del pico y placa, y saludo que este tema se debata, creo que lo que plantea este tipo de medidas y de situaciones, que estamos tratando en este Concejo, es buscar beneficios, como ya lo hicimos en el pasado también, sobre todo para la ciudadanía. Eso, compañeras y compañeros concejales; y, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Concejal Granda.

**CONCEJAL DR. MARIO GRANDA:** Solamente, decir que hay que aclarar que el tema de la rebaja de la multa, materia de esta tratativa, no fue única y exclusivamente como oferta de campaña que nació de los candidatos de la Alianza Suma Vive, porque sí, sino



que fue un clamor de todos los ciudadanos de Quito, particularmente del sur, de que ya estaban cansados de esta clase de multas desproporcionadas, considerando que los autos, ahora ya no son un lujo, son un instrumento de trabajo para las clases media y popular, a la que tanto decimos que defendemos permanentemente, por lo tanto quería aclarar que fue un clamor de la ciudadanía, el motivo por el que se incluyó, señor Alcalde, como propuesta de campaña.

**Sale el concejal Abg. Mario Guayasamín, 17h37 (20 concejales)**

Estando en uso de la palabra y refiriéndome ya al proyecto de ordenanza, quiero manifestar que en el artículo uno se ha colocado *"elimínese la palabra y"*, y debe ser: *"elimínese la letra y"*. Gracias señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Un punto de aclaración, nada más señor Alcalde, estamos legislando para 250 infractores semanales, 40 mil infractores al año, menos del 10% de los dueños de vehículos privados, están, como bien lo dijo el compañero concejal Patricio Ubidia, cerca de 500 mil; 250 infractores por semana.

El tema del pico y placa buscaba regular el espacio público, 4.000 kilómetros de vías tiene el Distrito Metropolitano de Quito, 500 mil vehículos, si en un momento dado salen todos los vehículos colapsan las vías, había la necesidad. 100 mil toneladas de monóxido de carbono son arrojadas por los vehículos a gasolina, la mayoría de los vehículos a gasolina son vehículos privados; 35 mil toneladas de monóxido de carbono son eliminadas por los vehículos a diesel, apenas 19 mil toneladas la industria térmica de todo Quito, es decir, una quinta parte, la principal actividad económica de la capital, había que regular, no es solamente un tema de direccionar o no el uso del vehículo particular sino de respeto al 76% de ciudadanos que no tienen vehículo y que tienen todo el derecho de desplazarse en mejores condiciones, de velocidad sobre todo, a su trabajo, a su lugar de estudios.

No estamos legislando, en función del número de llantas, sería penoso, de hecho los taxis tienen esa excepción, el transporte escolar tiene la excepción, y les puedo asegurar que hay gente muy pobre, sobre todo mujeres, madres solteras, sostén de hogar, que tuvieron que reprogramar su actividad económica porque no podían salir en las horas de restricción y se sometieron a la medida de pico y placa.

El uso de la motocicleta no es sinónimo de pobreza, y les puedo demostrar que hay madres solteras que sostienen el hogar que realmente se sujetaron, se sometieron, de manera ciudadana a esta medida restrictiva, yo sí quiero insistir en esto, debemos reflexionar muy responsablemente, porque la próxima semana, señor Alcalde, están aquí los primeros gremios, yo le puedo garantizar esto.



Los transportistas distribuidores de alimentos y bebidas, demandando su derecho; del gas, la carga líquida, diesel, gasolina, que reprogramaron, insisto, su matriz operativa en respeto de la resolución del Concejo, hace cuatro años; y, también les vamos a tener a las madres solteras, a las consultoras de Yambal, que de pronto están olvidadas, o a los visitantes a médicos, que no son ricos, que no son pequeños burgueses ¡Le aseguro eso!

Realmente, es nuestro deber alertar respecto de una ligera introducción, de una reforma de ordenanza, que parecería sencilla, pero aquí hemos visto muchas veces que pequeños errores cambian de rumbo la historia de una ciudad, y de manera muy responsable y leal, planteamos esto, señor Alcalde, no es algo tomado a la ligera, por eso, insisto reflexionemos, analicemos, porque no es un tema de permisividad o no, o de recoger el clamor popular, el clamor popular fue recogido con esta medida, el 76% de ciudadanos que no tiene vehículo hoy se desplaza en condiciones mucho mejores en cuanto a velocidad de desplazamiento.

Cuando iniciamos la anterior administración, la velocidad de desplazamiento en los sistemas integrados era menor a diez kilómetros por hora, hoy estamos en más de 18/20 kilómetros por hora, ese es el impacto de estas medidas.

La emisión de monóxido de carbono, en las horas pico, era de dos miligramos por metro cúbico y se redujo a un miligramo por metro cúbico, es lograr mejores condiciones de vida y mejor calidad de aire para todos los quiteños, es decir, no es solamente de reflexionar en función de tal o cual sector, insisto, respetabilísimo el de los motociclistas pero tenemos que ser muy responsables con lo que tenemos que resolver aquí.

Insisto, debemos iniciar el debate y creo que la buena metodología que adoptamos para la ordenanza de Comisiones debe adoptarse en mesas de trabajo, comisión especial, para poder traer productos mucho más elaborados al Concejo; y, esa es la razón de ser de lo que yo puntualice al inicio, señor Alcalde, el primer debate avoca conocimiento, el Concejo se compromete a trabajar, a emitir observaciones, a conformar mesas de trabajo, mesas de diálogo con la comunidad ¡Ese es el verdadero debate! Entonces, aquí no vamos a resolver en este primer debate, pero si ha valido la pena y gracias, señor Alcalde, por abrir este espacio para sentar compromisos y sentar reflexiones que son realmente muy importantes para la ciudad. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Yo, nada más, quisiera recordarles a los señores concejales que no estamos discutiendo la eliminación del pico y placa, de ninguna manera, estamos hablando de reducir las multas para el pico y placa; y, también eliminar algunos mecanismos de sanción que son innecesarios o incómodos, como por ejemplo la retención del vehículo por más de 24 horas, no estamos hablando de eliminar la medida porque entendemos, claramente, que hacerlo en el corto plazo es imposible, eso



caotizaría el tráfico, estamos hablando de reducir multas que nos parecen exageradas. Concejala Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Perdón que intervenga nuevamente, pero me parece oportuno hacer tres aclaraciones.

La una es que hasta el año 2012, que yo había procesado la información, no existe ninguna evidencia objetiva que señale que en Quito se ha disparado la venta de vehículos por efecto del pico y placa, de hecho el porcentaje de crecimiento del parque vehicular en Quito en estos últimos cinco años es menor que frente a otras capitales de provincia del Ecuador, en donde no existe medida de restricción vehicular. Yo pediría, Alcalde, que se aclare o que se incorpore en el pedido de información técnica de parte de la Secretaría de Movilidad, una valoración respecto a esto, a fin de contar con información que pueda ser objetivamente procesada en el seno del Concejo.

Lo segundo, me quisiera sumar al pedido de que el tema de las motocicletas debe ser valorado en función del impacto que tendría su exoneración en términos de la movilidad, la congestión, la seguridad vial y la contaminación del aire, creo que esto es fundamental para estar seguros sobre que terreno pisamos y por tanto poder votar con mayor criterio sobre el planteamiento.

Lo tercero, no me queda claro, Alcalde, el tema de la retención del vehículo porque lo que se está señalando en el artículo 1.473 (6), que dice: *"en ningún caso esta medida precautelatoria podrá durar más de cinco días"*, usted, acaba de señalar que su criterio es que no dure más de 24 horas, cinco días son bastante más que 24 horas, así es que ¿Cuál es el sentido de la propuesta que se está haciendo? De tal manera de tener claridad sobre lo que vamos a votar.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Chacón.

**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Gracias, yo quería solamente referirme a dos temas.

El primero, saludo la propuesta de la concejala Sánchez, me parece que es muy apropiado que vayamos a sanciones de trabajo comunitario, sin embargo quería llamar la atención respecto de que esto debería ser una normativa general para todo tipo de infracciones o sanciones que tengamos en el Distrito Metropolitano de Quito, por lo que me parece que lo procedente sería que elaboremos una ordenanza general en la que se valore la hora del trabajo comunitario, cuál es el valor de la hora del trabajo comunitario para que se pueda aplicar a todo tipo de sanciones; y, creo que esa debería ser una de las próximas ordenanzas que deberíamos discutir.



Quería referirme brevemente a lo que habían señalado los concejales Sánchez y Albán, respecto de cómo se va a procesar las discusiones de este primer debate frente al segundo debate, y tal vez ahí pedir el criterio del señor Procurador, para que cumplamos con todas las formas legales y no existan ningún tipo de observaciones a posteriori; y en virtud de que no contamos con Comisiones nombradas para tratar estos temas, tal vez lo procedente y si es que es así, me permito mocionar que se cree una comisión ad hoc o especial, o cual fuere el nombre, para que recopile y trate las diferentes observaciones que se han presentado el día de hoy, y las que se reciban por parte de los concejales, para que emita un informe para conocimiento del Concejo, en el segundo debate.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias. Nada más una aclaración, concejal Páez, usted señalaba que se habla de que la medida precautelatoria no podrá durar más de cinco días, le invito a que lea la frase inmediatamente posterior que dice: *“sin embargo, si el infractor pagara la multa respectiva tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular”*, se entiende ese mismo día, *“... sin que ninguna autoridad pueda impedirlo”*, nada más esa aclaración concejal Páez. Concejala Maldonado.

**Sale el concejal MSC. Patricio Ubidia, 17h49 (19 concejales)**

**CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO:** Gracias Alcalde, primero yo quisiera dejar sentado con toda claridad de que no podemos nosotros hablar de memoria respecto de esta ordenanza que estamos beneficiando a los sectores populares, eso no es así.

El 70% de la población, mayoritariamente, corresponde a los sectores populares y no tenemos vehículo, entonces ésta no es una medida que favorece mayoritariamente a los sectores populares, hasta donde sabemos quienes tienen la posibilidad y oportunidad de tener auto no necesariamente están allí, por supuesto, en los sectores populares tienen carros que les permite, fundamentalmente, trabajar y ahí están los taxistas, etc., etc., pero ésta no es una medida que favorece particularmente a los sectores populares, dejar claro eso.

Segundo, escuchando sus motivaciones, señor Alcalde, y también el refuerzo que hace la concejala Chacón respecto a las motivaciones, leyendo el documento que usted envía, yo no encuentro, primero, todo el desarrollo de esas motivaciones; y, segundo la coherencia en el texto, voy a dar lectura: *“rebajar las multas por contravención a la restricción vehicular”*, la exposición de motivos habla de que: *“a los ciudadanos, tal cual dice el texto, se les obliga a utilizar en exceso su tiempo en trámites administrativos derivados de estas regulaciones”*, ahí estamos hablando de que ocupamos tiempo u obligamos a la gente a ocupar tiempo en los trámites administrativos, por lo tanto dice: *“por lo que es necesario incorporar normativas específicas que reduzcan el pago”*, la redacción no corresponde, señor Alcalde, si hablamos de trámites administrativos lo



correspondiente sería simplificar y agilizar los trámites, por lo que propongo que se pongan todas y de mejor manera las motivaciones.

Vuelvo a repetir, *“se les obliga a utilizar en exceso su tiempo en trámites administrativos derivados de estas regulaciones, por lo que es necesario incorporar normativas específicas que reduzcan el pago en exceso de multas”*, yo digo, lo cual resulta incoherente pues lo uno no lleva a lo otro, me parece que esa redacción tendríamos que mejorarla.

Tercero, además, los informes, señor Alcalde, tanto de Procuraduría cuanto el espíritu mismo de la ordenanza como tal, no hablan de la equidad sino de la proporcionalidad, por lo que recomiendo que en las consideraciones se incorpore y se cambie, además, en vez del término equitativo, el término proporcionalidad; y que se acompañen a los considerandos el artículo 76 de la Constitución, donde dice: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:.... Numeral 6) La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”*.

**Ingresar el concejal Abg. Mario Guayasamín, 17h50 (20 concejales)**

Lo propio en los considerandos solicito que se incorpore el artículo 396 del COOTAD que, además, hay una confusión más adelante, en el texto de la ordenanza, que habla del principio de la proporcionalidad porque eso es lo que estamos buscando.

También quiero hacer referencia, señor Alcalde, y solicitar de manera cordial pero enfática que los informes técnicos vengan por separado, tenemos el informe de Movilidad en una sola hoja refiriéndose a los dos proyectos de ordenanza, yo creo que es necesario que separemos eso, toda vez que lo que dice en el informe, hay aspectos que sirven para la ordenanza 305, pero no es aplicable a la 211 que se refiere a la zona azul, sin embargo se debería acoger como un considerando para la 305, el objetivo de reducir la congestión vehicular generada principalmente por la circulación de transporte privado.

Finalmente, señor Alcalde, usted hablaba en la época de campaña que lo que se pretende es estimular y llevar políticas de incentivo, es decir, el uso, ojalá, solidario de todas las familias que se puedan para evitar, justamente, la congestión y reducir la cantidad de autos, entonces, yo digo ¿Por qué eso no está en la exposición de motivos? Y de una vez no se regula, Alcalde, de tal forma que sea coherente con su propuesta, eso me parece que es fundamental.

Adicionalmente, haré llegar mis observaciones al texto y ¡Qué bueno! Que se pueda contar con una comisión, a fin de discutir ahí el texto de la ordenanza. Gracias Alcalde.



**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejala. Yo le pediría a la concejala Chacón, en vista que mocionó, la conformación de una comisión también mocione la manera en que la misma debería conformarse.

**Ingresa el concejal MSC. Patricio Ubidia, 17h55 (21 concejales)**

**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Gracias señor Alcalde, para completar mi moción y para que se proceda a decidir sobre la misma, en virtud de la importancia de este tema y de que se continúe con la discusión, me parece que sería importante que conformemos una comisión ad hoc para emitir un informe para segundo debate, la misma que debe estar conformada por los tres bloques, una persona de cada bloque, esa sería la moción completa.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Ponce.

**CONCEJAL ARTES. MARCO PONCE:** Muchas gracias Alcalde, simplemente por puntualizar, en primer recordar una vez más, no estamos tratando de eliminar la medida de pico y placa.

Aquí yo tengo una consideración, se ha hablado mucho de un 30% de ciudadanos que tiene vehículos y un 70% de ciudadanos que son ciudadanos de a pie, pero resulta que el vehículo es un bien patrimonial, es un bien familiar, si vamos a las estadísticas resulta que las familias ecuatorianas tienen entre cuatro y cinco miembros, en promedio, esto quiere decir que más bien aproximadamente el 80% de las familias quiteñas tiene por lo menos un vehículo, estoy hablando en promedios, punto número uno, eso quiere decir que una multa desproporcionada o el quitar la herramienta de trabajo del jefe de familia significa meterle la mano en el bolsillo a toda la familia y potencialmente al 80% de las familias de la ciudad de Quito, entonces, pensémoslo de esa manera.

Por otro lado, el retiro del vehículo es definitivamente una medida desproporcionada cuando se lo hace como castigo, es decir, si se retira un vehículo durante la vigencia del pico y placa, el vehículo debería estar, como bien dice la intención de la reforma a la ordenanza, a disposición del propietario una vez cancelada la multa por haber infringido la norma, debería estar a disposición de su propietario para poder seguirlo utilizando dentro de la ley, en las horas que no hay restricción por pico y placa.

En cuanto al crecimiento del parque vehicular, lamento no tener datos, cuando se propuso el tema de pico y placa, yo hice averiguaciones con algunas personas que me dejaron chequear, sin llegar a profundidad, sus presupuestos de ventas; he chequeado dos marcas americanas y dos asiáticas; y, en todas el promedio de ventas era entre un 6% y 7% por encima de la ventas del año anterior, en esa marca en particular, dado el tema del pico y placa el presupuesto de ventas subió a un 12 y 14% en alguno de los



casos, exactamente las mismas concesionarias, ahora si lo vendieron o no, eso sería de preguntarle al SRI, lo desconozco, pero más o menos ese fue el comportamiento de los representantes de las diferentes marcas de automotores en la ciudad de Quito.

Habiendo la posibilidad de trabajar esto, dentro del seno de la comisión especial, yo propongo que se nombre a quienes serán los participantes en esta comisión ad hoc y hacemos el trabajo de todo lo que se ha vertido a favor de la reforma de esta ordenanza, con el fin de poder arribar a la brevedad posible a lo que básicamente estamos buscando, es decir, evitar de alguna manera abusar con una medida punitiva a los ciudadanos que están confiando en nosotros para ello, ese es mi pedido, Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias concejal. Señor Secretario, dígnese someter a votación la moción presentada por la concejala Daniela Chacón, en el sentido de conformar una comisión especial, una comisión ad hoc que aborde este tema.

**SECRETARIO GENERAL:** Someto a votación, con la aclaración de que la moción es de conformar la comisión ad hoc para conocer el tema y que ésta esté conformada por un miembro de cada uno de los tres bloques.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Ubidia.

**CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA:** Completamente de acuerdo, en base a la experiencia que hemos tenido, creo que en la comisión nos ha ido muy bien, se agilitado también, pero existe una comisión ya conformada, si es que no les molesta puede ser la misma y con el mismo criterio de que sigan participando los concejales que bien puedan o quieran estar presentes en esta comisión, pongo esa iniciativa y también quisiera tan solo un punto de orden, al colega concejal Marco Ponce, insistirle que estos son los números el 70% no tienen vehículo, lo que sucede es que, lastimosamente, ese 30% tienen la capacidad económica de seguir adquiriendo y la optimización, yo les pregunto a ustedes ¿Saben cuál es la optimización de un vehículo particular en la ciudad de Quito? Bueno, no alcanzamos al 2% por vehículo, lastimosamente eso es lo que refleja y ese ha sido el mal uso del vehículo particular.

**SEÑOR ALCALDE:** Bueno, les recuerdo nuevamente, no estamos discutiendo la eliminación ni la virtud de la medida, estamos hablando de reducir las multas, también me permito recordar que la comisión que se conformó anteriormente no se la conformó en una sesión de Concejo sino en una comisión general, por lo que yo si quisiera, señor Secretario, someter a votación la propuesta de la concejala Chacón, respecto a la conformación de una comisión ad hoc para este tema y la forma de conformarla que está proponiendo la concejala Chacón.

**SECRETARIO GENERAL:**



NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1 SR. JORGE ALBÁN	✓			
2 DRA. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
3 LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
4 SRA. CARLA CEVALLOS	✓			
5 ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
6 ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
7 DR. PEDRO FREIRE	✓			
8 LIC. SERGIO GARNICA	✓			
9 DR. MARIO GRANDA	✓			
10 ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
11 ING. ANABEL HERMOSA	✓			
12 PROF. LUISA MALDONADO	✓			
13 DRA. RENATA MORENO	✓			
14 ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15 ARTES. MARCO PONCE	✓			
16 ECON. LUIS REINA	✓			
17 DR. ANTONIO RICAURTE	✓			
18 LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
19 SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
20 MSC. PATRICIO UBIDIA	✓			
21 SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22 DR. MAURICIO RODAS - ALCALDE	✓			
VOTACIÓN TOTAL	22 votos a favor			

**CONCEJALAS Y CONCEJALES:** Aprobada.

**SECRETARIO GENERAL:** Tenemos unanimidad a favor de la moción presentada.

#### RESOLUCIÓN

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR UNANIMIDAD (22) **RESOLVIÓ** CONOCER EN PRIMER DEBATE EL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 305, REFORMATORIA DE LA SECCIÓN IV, CAPÍTULO IX, TÍTULO II, LIBRO I DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DE 5 DE MARZO DE 2010; Y NOMBRAR UNA COMISIÓN AD HOC PARA SU ESTUDIO Y ANÁLISIS.

**SEÑOR ALCALDE:** Procedamos, entonces, a nombrar la comisión. Concejal Freire.

**CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE:** Le pedía la palabra antes de la consideración de la moción, en realidad todas las intervenciones han sido muy buenas, esto significa que nosotros nos retroalimentemos de todas las experiencias de funcionarios que han trabajado en la administración anterior y que han hecho su análisis desde el punto de vista técnico, pero si es necesario y creo yo que este análisis, esta discusión, ya se lo hizo cuando se creó la ordenanza original, estoy más que seguro, lo que trata esta ordenanza como muy bien usted lo dice, señor Alcalde, es reducción de multas, nada