



**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

1. OBJETO DEL INFORME:

El presente documento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el informe emitido por la Comisión de Movilidad el día miércoles 13 de noviembre de 2019, respecto al proyecto de "Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito", para lo cual presentamos el siguiente análisis:

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1. Mediante oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250-, de 30 de septiembre de 2019, el presidente de la Comisión de Movilidad, doctor Santiago Guarderas Izquierdo, remitió al Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, el proyecto de ordenanza objeto del presente informe;

2.2. Mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1588-O, de 02 de octubre de 2019, la abogada Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), procedió con la revisión del proyecto de ordenanza y señaló que: "El proyecto de Ordenanza en referencia cumple con los **requisitos formales** previstos en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como los de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado", y que: "El proyecto de ordenanza contiene 2 artículos, 4 disposiciones transitorias y 1 disposición final";

2.3. En sesión No. 013 – Ordinaria, realizada el día miércoles 02 de octubre de 2019, la Comisión de Movilidad conoció el proyecto de ordenanza objeto del presente informe, y solicitó el informe jurídico a la Procuraduría Metropolitana y los informes técnicos a la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría de Movilidad y a la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y también solicitó a la Policía Nacional información relacionada con los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano con modus operandi de traslado en motocicletas;

2.4. Mediante oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O, de fecha 29 de octubre de 2019, el abogado Fernando Andre Rojas Yerovi, Sub Procurador General, emitió el informe jurídico sobre el proyecto de ordenanza en referencia;

FUR

g

Handwritten signature

**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

2.5. Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF, de fecha 29 de octubre de 2019, el doctor Juan Pablo Burbano Simon, Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad, remitió el informe técnico – jurídico, suscrito por el Dr. Jackson Villota y el Ab. Felipe López;

2.6. Mediante oficio Nro. SM-2019-2879, de fecha 29 de octubre de 2019, el licenciado Guillermo Eugenio Abad Zamora, Secretario de Movilidad, remitió el criterio jurídico constante en el Memorando No. SM-AJ-2019-0299, de fecha 28 de octubre de 2019, suscrito por el Dr. Werner Wenceslao Altamirano Salazar, Asesor Jurídico y el Informe Técnico No. SM-DPPM-112/2019 de 25 de octubre de 2019, elaborado por el Arq. José Zaldaña, funcionario de la Dirección Metropolitana de Política y Planeamiento de la Movilidad;

2.7. Mediante oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1278-O, de fecha 29 de octubre de 2019, el doctor Juan Manuel Aguirre Gómez, Director General de la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitió el informe técnico jurídico suscrito por el Tlgo. Cristian Andrade, Coordinador General de Operaciones de la AMT;

2.8. En sesión Nro. 015 - Ordinaria, realizada el 30 de octubre de 2019, la Comisión de Movilidad analizó los aportes realizados por la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Procuraduría Metropolitana, contenidas en sus informes, considerando que es necesario que los mismos se amplíen. Además se resolvió convocar a una mesa de trabajo para tratar y profundizar dichos informes;

2.9. El 6 de noviembre de 2019 se llevó a cabo la mesa de trabajo para profundizar en el tratamiento y análisis de los informes jurídicos y técnicos, en el cual se recibieron sus ampliaciones requeridas en la sesión de la Comisión de Movilidad Nro. 015 y los aportes al proyecto de los Concejales Omar Cevallos y Mónica Sandoval;

2.10. Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-0327-E, de fecha 06 de noviembre de 2019, el General Superior Nelson Villegas, Comandante General de la Policía Nacional, remite información oficial de los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo el modus operandi de traslado en motocicleta;

2.11. Mediante oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O, de fecha 05 de noviembre de 2019, el abogado Fernando Andre Rojas Yerovi, Sub Procurador General, emitió la ampliación del Informe jurídico, que tiene referencia al Exp. Nro. 2019-02342;



**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

2.12. Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1769-OF, de fecha 06 de noviembre de 2019, el doctor Juan Pablo Burbano Simon, Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad, remitió la ampliación del informe técnico – jurídico solicitado;

2.13. Mediante oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1292-O, de fecha 06 de noviembre de 2019, el doctor Juan Manuel Aguirre Gómez, Director General de la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remite la ampliación del informe técnico jurídico suscrito por el Abg. Andrés Borja Ortiz, asesor legal de la Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

2.14. En sesión Nro. 016 - Ordinaria, realizada el 13 de noviembre de 2019, la Comisión de Movilidad analizó los aportes realizados por la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Procuraduría Metropolitana, contenidas en sus informes y las ampliaciones de los mismos y la información remitida por la Policía Nacional, considerando que existe evidencia técnica suficiente que motive la expedición de la ordenanza, además se acogen las observaciones que la Comisión consideró pertinentes. Concluido el análisis, la Comisión de Movilidad, con la presencia de cuatro miembros, y, por unanimidad de los presentes, emitió Dictamen Favorable, para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate, el proyecto de *“Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar, cuádrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito”*.

3. BASE NORMATIVA:

El artículo 264 número 6, establece que: *“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”*.

El artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, establece, como una competencia exclusiva de los gobiernos de los distritos metropolitanos, que éstos: *“(…) 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”*.

EJE TERRITORIAL COMISIÓN DE MOVILIDAD

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización "(...) 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".

La letra q) del artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone que: "Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: "(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)".

La letra a) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 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; (...)".

El artículo 30 número 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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 (...)".

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias, la Comisión de Movilidad, aprobó el proyecto de "Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar, cuádrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito", con las modificaciones e incorporaciones que consideró pertinentes.

En virtud de lo anterior, la Comisión de Movilidad recomienda que el referido proyecto de ordenanza sea conocido en primer debate por el Concejo Metropolitano.



**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

5. DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en Sesión Nro. 016 - Ordinaria del 13 de noviembre de 2019, luego de analizar la documentación que reposa en el expediente, el texto del proyecto de ordenanza y tras haber acogido las observaciones que consideró pertinentes de los informes técnico y jurídicos respectivos, amparada en los artículos 87 literales a) y x) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; e, I.1.32 del Código Municipal, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en **PRIMER DEBATE** el proyecto de "Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito", cuyo texto se adjunta al presente documento.

6. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Los miembros de la Comisión de Movilidad abajo firmantes aprueban el día 13 de noviembre de 2019 el Informe de la Comisión y el texto del proyecto de ordenanza, suscribiendo el presente documento por duplicado.

Msc
Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
Presidente de la Comisión de Movilidad

F.
[Firma]
Sr. Omar Cevallos Patiño
Vicepresidente de la Comisión

Mónica Sandoval C.
Abg. Mónica Sandoval Campoverde
Miembro de la Comisión

[Firma]
Mgs. Analía Ledesma García
Miembro de la Comisión


**EJE TERRITORIAL
COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Informe No. IC-O-CMO-2019-005

CERTIFICADO DE LA VOTACIÓN:

El delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad certifica que la comisión aprobó el presente Informe de Comisión y el texto del proyecto de ordenanza; los que fueron conocidos, tratados, debatidos y aprobados en el seno de la comisión en sesión No. 016 - ordinaria realizada el día miércoles 13 de noviembre de 2019, con la siguiente votación de las y los concejales: A FAVOR: Abg. Mónica Sandoval Campoverde, Mgs. Analía Ledesma García, Sr. Omar Cevallos Patiño y Dr. Santiago Guarderas Izquierdo.- total cuatro votos (4); EN CONTRA: total cero (0); ABSTENCIÓN: total cero (0); y, EN BLANCO: total cero (0). CONCEJALES AUSENTES: total uno (1), Abg. Eduardo del Pozo.

Quito D.M., 13 de noviembre de 2019



Abg. Nelson Clemente Calderón Ruiz

Delegado de la Secretaría General del Concejo a la Comisión de Movilidad

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente ordenanza se construye a partir de dos vertientes de información y en respuesta a la necesidad ciudadana de contar con medidas preventivas de seguridad que de alguna manera hagan frente a la situación que ésta desafía. Por un lado tenemos la siniestralidad registrada en las vías del Distrito Metropolitano de Quito, en la que se han visto involucradas motocicletas; y, por otro lado, los índices delincuenciales registrados con el modus operandi de traslado en este tipo de transporte.

La siniestralidad

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, ente técnico del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que genera información pertinente a temas de seguridad y convivencia ciudadana pacífica, reporta que entre el año 2008 hasta el año 2016, la cantidad de motocicletas matriculadas, a nivel nacional, aumentó en Ecuador, de 85.918 a 529.888, registrándose específicamente en Pichincha un crecimiento exponencial, de 11.512 motocicletas a 49.324.

Este fenómeno se explica principalmente por el factor económico, plasmado en la facilidad de adquirir este tipo de transporte de distintos orígenes y características y el bajo costo de mantenimiento y de consumo de gasolina; la habilidad para movilizarse en la ciudad y ubicar espacio para parquear; la disminución del tiempo de traslado, en comparación con el vehículo o el transporte público; además de representar una nueva fuente de trabajo.

Para el año 2018, el parque automotor del Ecuador cuenta con 2'403.660 vehículos (autos, motos, transporte público, transporte pesado, etc.) de los cuales 486.966 están matriculados en el Distrito Metropolitano de Quito, es decir, el 20.25% de automotores se concentran en la capital, representando las motocicletas el 9% de esta cifra¹, situación que resulta cada vez más evidente, pues, este medio de transporte se ha tornado más común en las vías de la ciudad, no solo respecto a su conductor o pasajero, siendo más visible familias de hasta cinco miembros transportándose en una motocicleta, en condiciones de inseguridad extrema.

La tasa de siniestros viales en el Ecuador en el 2018 es de 106,21 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos, mientras que la tasa en el Distrito Metropolitano de Quito es mayor a la tasa nacional, es decir, 148,96 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos. Los datos generales de siniestros de tránsito a nivel nacional y a nivel del Distrito para el año 2019, con fecha de corte el 18 de octubre son los siguientes:

Registro	Siniestralidad vial a nivel nacional – 2018	Siniestralidad vial en el DMQ - 2018	Siniestralidad vial en el DMQ – Spt. 2019

¹ Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, Informe técnico jurídico agregado al expediente de la presente ordenanza, mediante oficio No. Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF, de 29 de octubre de 2019.

1
"Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito"

Siniestros	25.530	7.254	3.609
Lesionados	19.858	4.296	2.235
Fallecidos en sitio	2.151	255	187

Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Los siniestros en los cuales intervinieron motocicletas en el 2018 corresponde al 20,01% del total de siniestros registrados en el Distrito y para el año 2019, este porcentaje se mantiene en 19,92%; de estos, las personas fallecidas corresponde al 23,40% del total de fallecidos por siniestros registrados en Quito y para el año 2019, este porcentaje aumenta al 31,02%, crecimiento que pone en alerta y evidencia aún más el riesgo al que están expuestos los conductores y acompañantes de motocicletas. En este caso, la tasa de muertes en siniestros viales en motocicletas para el año 2018 fue de 2,34 personas por cada 100 mil habitantes.

Por otro lado, los lesionados en siniestros de tránsito en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 31,04% del total de lesionados en siniestros registrados en el Distrito y para el año 2019 este porcentaje se eleva al 33,20%. En este caso, la tasa de lesiones en este tipo de siniestros para el año 2018 fue de 48,03 personas por cada 100 mil habitantes.

Los índices delincuenciales con el modus operandi de traslado en motocicleta

De conformidad con la información proporcionada por el Departamento de Análisis de Información del Delito de la Dirección General de Operaciones de la Policía Nacional del Ecuador², del 100% de los delitos cometidos en el Distrito Metropolitano de Quito, en el 4% (900) de los delitos, la víctima ha denunciado que el victimario se trasladaba en motocicleta, siendo el robo a personas el delito que representa la mayor incidencia delictual con 712 eventos en el año 2019, a diferencia del año 2018 en el que se registró 660 eventos, dando una variación porcentual del 8% y absoluta de más de 52 eventos.

Los delitos cometidos por medio de traslado en motocicletas en Quito, han incrementado en el Distrito Quitumbe de 82 eventos en el año 2018 a 124 eventos en el año 2019, con una variación porcentual del 51% y absoluta de más de 42 eventos; y, en el Distrito Eugenio Espejo es donde se presenta la mayor incidencia delictual en el año 2019 con 314 eventos.

En cuanto a la temporalidad, se verifica que el mes de marzo del año 2019 es que el que presenta mayor incidencia con 111 eventos, mientras que en el año 2018, el mes más conflictivo fue el mes de julio con 90 eventos.

² Policía Nacional del Ecuador, Departamento de Análisis de Información del Delito, información con corte al 25 de octubre de 2019, contenida en el oficio No. 2019/0183/DAID-DGO/PNE de 21 de octubre de 2019, agregado al expediente.

Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito"

Al respecto, la Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad³, publicada en el portal fundacional del Instituto Nacional de Estadística y Censos, se refiere al modo de operación del asalto y robo, respecto del cual se registra un marcado incremento los días jueves, viernes y sábado en la noche y madrugada; no obstante, destaca una presencia importante de este ilícito los días miércoles, jueves y viernes en horas de la tarde.

Teniendo en cuenta que las motocicletas son un medio de transporte que se ha popularizado en la ciudad, el robo de las mismas también representa una situación particular, conforme lo evidencia el informe del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, habiéndose registrado 8 eventos en el año 2018 y 26 en el año 2019, destacando que el 40,32% de los robos a motos se dan los días viernes y sábado en horas de la noche.

En virtud de lo expuesto, se evidencia la necesidad de regular el número de personas que se transportan a bordo de motocicletas y, conforme la recomendación dada por la Secretaría de Movilidad, incluir en esta regulación a motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y otros vehículos homologados de similares características, en zonas y/u horarios determinados técnicamente, entendiéndose esta regulación como una medida preventiva de siniestralidad para todos los ocupantes que actualmente se transportan en motocicleta, así como de seguridad para la ciudadanía que percibe a esta modalidad de delincuencia como una amenaza.

³ Instituto Nacional de Estadística y Censos, <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-de-victimizacion-y-percepcion-de-inseguridad-2011/>

"Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito"

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. IC-O-CMO-2019-005 e XXX, de fecha 13 de noviembre de 2019, XXX de XXX de 2019, respectivamente, emitido por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante "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: "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 literal q) del artículo 84 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 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece como finalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras: "...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, en adelante, LOTTTSV, dispone: "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";

7 N/A a/

4

"Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito"

- Que,** el artículo 9 de la LOTTTSV señala: *“Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes”;*
- Que,** el artículo 87 de la LOTTTSV establece que *“Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional;*
- Que,** el artículo 30.3 de la LOTTTSV dispone: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen”;*
- Que,** el artículo 30.4 de la LOTTTSV, manda que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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 (...);”;*
- Que,** el artículo 300 del RLOTTTSV señala: *“Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y, 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio. En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas”;*
- Que,** el artículo 11 del Reglamento para los conductores de motocicletas, emitido por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, publicado en el Suplemento del Registro oficial No. 321 de 16 de noviembre de 2010, dispone: *“Para la conducción de los vehículos, comprendidos en el presente reglamento, tanto el conductor como el*

NCR

pasajero, de existir éste, deberán portar un equipo de seguridad mínimo, compuesto por chaleco y casco...";

- Que,** la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1278-O, de 29 de octubre de 2019, ampliado mediante oficio No. GADDMQ-AMT-2019-1292-O, de 6 de noviembre de 2019, emite el informe técnico jurídico favorable respecto de la presente ordenanza;
- Que,** la Secretaría de Movilidad mediante oficio Nro. SM-2019-2879, de fecha 29 de octubre de 2019, remitió el criterio jurídico que contiene el Memorando No. SM-AJ-2019-0299, de fecha 28 de octubre de 2019, y el Informe Técnico No. SM-DPPM-112/2019 de 25 de octubre de 2019.
- Que,** la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, mediante oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF, de 29 de octubre de 2019, ampliado mediante oficio No. GADDMQ-SGSG-219-1769-OF, de fecha 6 de noviembre de 2019, emite informe técnico jurídico favorable a la presente ordenanza;
- Que,** la Procuraduría Metropolitana, mediante oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O, de 29 de octubre de 2019, ampliado mediante oficio No. GADDMQ-PM-2019-0627-O de 5 de noviembre de 2019, emite informe legal favorable a la presente ordenanza;
- Que,** mediante oficio No. 1020-CG-2019 de 6 de noviembre de 2019, el General Superior Nelson Villegas, Comandante General de la Policía Nacional, remite información oficial de los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo el modus operandi de traslado en motocicleta;

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, literal 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 REFORMATORIA AL CAPÍTULO XIV, DEL TÍTULO I, DEL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE SE REFIERE A LA REGULACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTAN A BORDO DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICAR, CUADRIMOTOS Y VEHÍCULOS HOMOLOGADOS DE SIMILARES CARACTERÍSTICAS QUE CIRCULAN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Incorpórese luego del capítulo XIV del Libro IV.2 De la Movilidad, Título I Del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el siguiente capítulo:

CAPÍTULO (...)

"Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuadrimotos y vehículos homologados de similares características que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito"

REGULACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTAN A BORDO DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICAR, CUADRIMOTOS Y VEHÍCULOS HOMOLOGADOS DE SIMILARES CARACTERÍSTICAS

“Artículo (...).- El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito expedirá e implementará medidas de regulación, por zonas y/u horarios, del número de personas que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y otros vehículos homologados de similares características que circulen en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de prevenir la siniestralidad de sus ocupantes y la seguridad frente al cometimiento de ilícitos que se registran a través de este modus operandi, de conformidad con los informes técnicos que realicen la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y la Secretaría de Movilidad.

Artículo (...).- La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en ejercicio de su potestad de control del transporte terrestre particular, ejecutará operativos permanentes de control, en el marco de las disposiciones que emita el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, la ley y los reglamentos vigentes.

A los propietarios y ocupantes de este tipo de vehículos, se les exigirá el cumplimiento de la normativa nacional y local pertinente, respecto de los documentos de propiedad, elementos de seguridad, principal pero no limitadamente, el uso del casco homologado y el chaleco reflectivo que prevé la norma y, demás, que permitan su circulación en el Distrito de manera segura y ordenada.

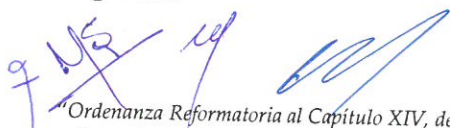
Artículo (...).- En el caso de que se contravenga la regulación del número de personas que se transportan a bordo de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y otros vehículos homologados de similares características que circulen en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, sus propietarios serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, con una multa equivalente al 50% del salario básico unificado, en la primera ocasión; y, en caso de reincidencia y por cada evento, con una multa equivalente al 100% del salario básico unificado y la retención del vehículo por un plazo de tres días”.

Disposiciones Transitorias.-

Primera.-

La Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y la Secretaría de Movilidad elaborarán los informes técnicos al que se refiere el artículo primero que se incorpora, en un término no mayor a 15 días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza.

Segunda.-





5094

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en un término no mayor a 15 días, contados a partir de la presentación del informe referido en la disposición anterior, expedirá la resolución determinada en el artículo primero de la presente ordenanza.

Tercera.-

Encárguese la ejecución de esta ordenanza a la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cuarta.-

La Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cada una en el ámbito de su competencia, una vez transcurridos 90 días contados desde la vigencia de la resolución a la que se refiere la Disposición Transitoria Segunda, presentarán ante el Concejo Metropolitano de Quito, un informe cuantitativo y cualitativo, que permita evidenciar el impacto de las medidas tomadas, tanto en la accidentabilidad como en la seguridad registradas en el Distrito Metropolitano de Quito, tomando como referencia la Línea Base establecida para el efecto.

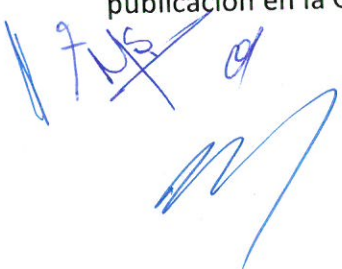
Quinta.-

La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Secretaría de Comunicación y otras entidades que considere necesario, difundirá y socializará a la ciudadanía las medidas de regulación a las que se refiere el presente capítulo, adoptadas por el Alcalde Metropolitano, durante el plazo improrrogable de dos meses, contados a partir de la fecha de su expedición.

Mientras transcurre este período de difusión y socialización, la Agencia Metropolitana de Tránsito se abstendrá de imponer las sanciones previstas para el caso de incumplimiento de dichas medidas de regulación, las que se aplicarán obligatoriamente una vez cumplido el plazo referido.

Disposición Final.-

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal y en la página web institucional.





- noventa y uno - 091
30
- 11 -

Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0320-

Quito, D.M., 11 de noviembre de 2019

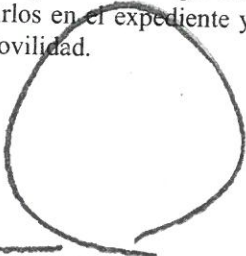
Asunto: Remisión de Informes

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

El martes 06 de noviembre de 2019, se realizó una Mesa de Trabajo con el propósito de analizar, entre otros temas, el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito. En la referida reunión se recibió la ampliación de los informes, con firma original, de la Procuraduría Metropolitana, Agencia Metropolitana de Tránsito y Secretaría General de Seguridad.

En tal virtud, me permito entregar físicamente los documentos antes señalados a fin de que sirva incluirlos en el expediente y ponerlos en conocimiento de los miembros de la Comisión de Movilidad.

Atentamente,



Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Copia:
Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

SECRETARÍA GENERAL <small>CONCEJO METROPOLITANO</small> 	GESTIÓN DE COMISIONES	
	FECHA:	11 / NOV / 2019
	HORA:	16H44
	RECIBIDO:	11091 - 190919

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
RECEPCIÓN

Fecha: 11 NOV 2019 Hora: 16:25
Original: 30.096 y copio
Copia: _____
Recibido por: T. U. C. C. C.

[Firma manuscrita]

-noventa- 1090

Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1292-O

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019

Asunto: Informe Jurídico para implementar plan de restricción y regulación del número de personas que se transportan a bordo de una motocicleta en el Distrito Metropolitano de Quito

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O de 31 de Octubre de 2019 y en respuesta a la solicitud de ampliar el contenido de los informes respecto del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, me permito indicar:

La Agencia Metropolitana de Tránsito, emite su informe jurídico el cual, con base a las consideraciones y en ejercicio de las competencias asumidas por el Distrito Metropolitano de Quito, al tener la capacidad de dictar normas de carácter general aplicables dentro de la circunscripción territorial, respecto de la viabilidad y procedencia para que el Concejo Metropolitano emita una ordenanza que establezca normas, procedimientos y requisitos de seguridad para regular de modo ordenado el tránsito y transporte de quienes circulan en motocicletas y demás similares en las vías de la jurisdicción del Distrito Metropolitano, con el fin de lograr niveles aceptables de seguridad, prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito; y, mitigar el alto índice delincriminal derivado de la utilización de este tipo de transporte.

Con esta consideración y en virtud a lo señalado en la Resolución del Concejo Metropolitano C 074 de fecha 08 de marzo de 2016, que en su artículo 12 que establece: "Artículo 12.- Proponentes de proyectos de ordenanza. – La iniciativa para presentar ordenanzas corresponde a: (i) la alcaldesa o alcalde; (ii) las concejalas o concejales (...)", es prudente que se analice la pertinencia de implementar una regulación a la transportación en motocicleta en la normativa metropolitana.

Con este antecedente, señor Presidente de la Comisión de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, remito el Informe Jurídico respecto de que se implemente una normativa que regule planes de restricción y regulación del número de personas que se transportan a bordo de una motocicleta en el Distrito Metropolitano de

Rubiao
06/NOV/2019
15h58

0209

Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1292-O

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019

Quito, para que salvo mejor criterio y correspondiente tratativa en la Comisión respectiva, se dé el análisis correspondiente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Dr. Juan Manuel Aguirre Gómez
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Referencias:
- GADDMQ-DC-SMGI-2019-0297-

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: SOCRATES DAVID JIMENEZ ABRIGO	sdja	AMT-AL	2019-11-06	
Aprobado por: Juan Manuel Aguirre Gomez	JMAG	AMT	2019-11-06	



Dr. Juan Manuel Aguirre Gómez
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

DE: Abg. Andrés Borja Ortiz
ASESOR LEGAL
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

ASUNTO: Informe Jurídico para implementar plan de restricción y regulación del número de personas que se transportan a bordo de una motocicleta en el Distrito Metropolitano de Quito

FECHA: DM Quito, 06 de noviembre de 2019

En atención al oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O de 31 de Octubre de 2019 y en respuesta a la solicitud de ampliar el contenido de los informes respecto del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito me permito señalar:

1.- BASE LEGAL:

1.1.- Constitución de la República del Ecuador.

La Constitución de la República en su artículo 264 otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal y; además, en su artículo 266 determina, que en el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales. En tal sentido resulta pertinente regular la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito.

Adicionalmente, la misma Constitución señala en su artículo 3 como un deber primordial del Estado el garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la **seguridad integral** y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción; y, en su artículo 83 establece como un deber de los ecuatorianos/as el colaborar en el mantenimiento de la paz y de la seguridad.

Finalmente, en el artículo 393 la carta suprema señala que el Estado "*garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno*".

Se puede apreciar que en el texto constitucional la seguridad tiene un enfoque integral. La tradicional concepción centrada en la soberanía interna y externa y garantizada por la fuerza pública -ya sea Policía Nacional o Fuerzas Armadas- ha dado paso a una visión sistémica en la que los diferentes niveles de gobierno participan en la aplicación y planificación de estas políticas. Resulta pertinente no solo regular la circulación de motocicletas, sino que es un deber considerar el marco integral que la Constitución da al tema de **seguridad humana**.

1.2.- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El COOTAD en su artículo 84 reitera como competencia exclusivas de los *distritos metropolitanos autónomos* la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. Según el mismo cuerpo normativo, en su

artículo 130, el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará a través de los GAD, mientras que la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Esto nos permite inferir que si bien existe una competencia exclusiva de regulación y control del tránsito y el transporte terrestre, la misma se debe ejercer en concordancia con las políticas que dicte el organismo técnico de la materia a nivel nacional

1.3.- Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial –Lottsv:

La LOTTTSV establece en su artículo 7 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.

Conforme al artículo 30.4 de la misma ley, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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.**

Finalmente conforme al artículo 30.5 del mismo cuerpo normativo los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

1.3.- Reglamento A La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial

El reglamento a la ley de tránsito en su artículo 2 señala que sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

El mismo reglamento en su artículo 300 *determina que los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:*

1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;
2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles;
3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el



pasajero;

y,

4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio.

1.4.- Resolución N° 006-CNC-2012 de Fecha 26 de Abril de 2012:

De conformidad con resolución del Consejo Nacional de Competencias se decide transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución.

Para ello, corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO	PROVINCIA
QUITO	PICHINCHA

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución.

1.5.- Resolución No. A0006, de Fecha 22 de Abril de 2013:

Conforme al artículo 2 de esta resolución, la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, a través de los órganos que la conforman, tendrá a su cargo la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito.

En consecuencia, para el ejercicio de las competencias que le son conferidas por esta Resolución, la Agencia actuará a través de los órganos que la conforman, y tendrá las prerrogativas de las que goza el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

2.- ANÁLISIS COMPARADO CON OTRAS LEGISLACIONES:

De la búsqueda en países en los cuales, en situaciones similares al Ecuador en temas de seguridad y movilidad, de la cual la competencia de tránsito se ha delegado a las municipalidades el control del tránsito, Colombia es el símil más cercano.

En este sentido se obtiene que en el año 2006 el Gobierno Nacional de Colombia emite el Decreto Nacional número 2961, mismo que en Ecuador de ser el caso tendría la jerarquía de Decreto Ejecutivo, en el cual se señala que para la circulación de motocicletas con acompañante o parrillero la autoridad de tránsito podrá exigir que el conductor sea necesariamente el dueño del vehículo.

Se observa del mismo modo la existencia de jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado misma que se encuentra contenida en la Sentencia No. 66001-23-31-000-2011-00063-01, en razón de que Colombia ha venido adoptando medidas de seguridad adicionales frente al tránsito y motocicletas con "acompañante" por lo cual se restringe la circulación vehicular en moto con acompañante, por lo cual ciudades como Cali (Decreto 434 de 2017), Barranquilla

(Decreto 0819 de 2017), Cartagena (Decreto 1424 de 2016), Neiva (Decreto 0094 de 2016), lo que igualmente hizo Bogotá, D.C., en el año 2003 con el Decreto 511 de 2003, restringieron la circulación de motocicletas con acompañantes en todo el territorio distrital, variando los días y las horas de la medida.

En el caso de Bogotá, que es la ciudad que va más allá en este tipo de restricciones, se analizó la medida en un polígono dentro de la ciudad que cubre el 17% del total del área urbana de la ciudad, que contiene el 15% del total de la población y concentra más del 40% de los delitos de alto impacto registrados en el 2017 en los que la movilización utilizada por el agresor es la motocicleta.

Del particular, la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., realiza una medida más específica por zonas en la que se restringe la circulación de motocicletas mayores a 150 C.C. en un polígono que comprende el centro de la ciudad, sin embargo, se señala que solo será una restricción con una duración de 6 meses.

En este sentido considerando que Colombia tiene un Decreto emitido por el ejecutivo de y sentencias de rango de Corte Constitucional aquí en Ecuador, mismas viabilizan de mejor manera la aplicación de estas medidas; sin embargo, se desprende que el fundamento medular usado en Colombia es la seguridad ciudadana y que las medidas son temporales pudiendo las mismas establecerse o renovarse durante otro tiempo.

3.- ANÁLISIS LEGAL:

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 226 dispone a las instituciones estatales, organismos, dependencias y servidores públicos que integran la administración pública, ejercer de forma exclusiva las competencias y facultades que le otorguen la Constitución y la ley; teniendo como deber el coordinar acciones que permitan el pleno goce y ejercicio de los derechos consagrados por la Norma Suprema.

En este contexto el artículo 240 de la Constitución de la República determina que los gobiernos Autónomos Descentralizados gozan de una facultad legislativa en el ámbito de sus competencias dentro de su jurisdicción territorial.

Mediante Resolución N° A0006 de 22 de abril de 2013, la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, denominada generalmente como Agencia Metropolitana de Tránsito, misma que de conformidad con el artículo 2 de esta resolución, es competente para controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial.

La normativa enumerada, permite evidenciar que el Distrito Metropolitano de Quito tiene plena competencia y facultades para planificar, regular y controlar el tránsito dentro de su jurisdicción territorial, a través de los organismos que cree para el efecto siendo competente la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Ahora bien, el artículo 3 de la norma supra en el numeral 8 hace alusión a que es un deber primordial del Estado el garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz y seguridad integral; siendo entonces necesario, con base a las competencias asumidas por el Distrito Metropolitano de Quito que se adopten mecanismos que permitan viabilizar el fortalecimiento de la seguridad de los habitantes del Distrito Metropolitano, inherentes tanto a siniestros de tránsito, así como de inseguridad en los cuales se encuentran involucrados motocicletas.

Como un antecedente, mediante memorando No. GADDMQ-AMT-DO-2019-01983-M de 30 de octubre de 2019, suscrito por el Mgs. José Moncayo Aguirre, Director de Operaciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito, al cual se encuentra adjunto el Informe No. CGDO-2019-

0030-AMT, en el que consta un reporte de 689 siniestros de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito en lo que va del año 2019, con un índice de 724 heridos y 46 fallecidos.

De igual forma, se puede tomar como referencia, respecto de la Ordenanza expedida por el Concejo del Gobierno Autónomo del Cantón Manta, sancionada el 20 de julio de 2011, la misma que regula la circulación de motocicletas y demás similares en las vías de la jurisdicción del Cantón Manta, en los que se considera a las motocicletas como vehículos unipersonales (FUENTE: <https://www.manta.gob.ec/index.php/publico/ordenanzas/category/1379-Ordenanza%202011>)

En lo que respecta la inseguridad producto de índices delictivos en el que se utilizan motocicletas, como medida para mitigar que se incrementen delitos en los cuales se encuentran involucrados motocicletas, para este fin, es necesario observar que la Norma Suprema del Estado en el artículo 66 numeral 3 determina que el Estado debe garantizar una vida libre de violencia tanto en el ámbito público y privado, adoptando medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia, viabilizando entonces que en el Distrito Metropolitano de Quito se cree una normativa que regule el número de ocupantes de una motocicleta.

Ahora bien, una vez que se ha delimitado la pertinencia de que se implementen planes de restricción y regulación del número de personas que se transportan a bordo de una motocicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, se debe señalar que el artículo 7 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina 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, producto de ello corresponde al Estado garantizar la libre movilidad de personas, vehículos, etc., sujetándose a las disposiciones de la Ley de la materia y su Reglamento.

Determinándose que al ser el Estado quien debe garantizar la libertad de transporte terrestre a nivel nacional, así como la libre movilidad y circulación en armonía con la seguridad integral, se convierte no solo en deseable sino en necesaria una ordenanza que restrinja el número de personas que se transporten en motocicleta (máximo dos (2) personas), considerando los impactos positivos que este tipo de políticas públicas han tenido en otras ciudades del país y de la región.

Por su parte, el artículo 10 del Reglamento a la LOTTTSV, hace alusión a las características técnicas, operacionales y de seguridad, tanto de los vehículos como del servicio de transporte terrestre en cada uno de los tipos de transporte deberán guardar conformidad con las normas INEN y los Reglamentos que para el efecto disponga la ANT; en este sentido, se debería propender que tanto las motocicletas y sus ocupantes, cumplan con los lineamientos legales y técnicos establecidos para su circulación; y, por los índices de siniestros e inseguridad suscitados se genere una normativa que limite el número de ocupantes de una motocicleta en pro de la seguridad ciudadana.

En este sentido, al ser competencia del Distrito Metropolitano de Quito la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, al ser un deber del Estado el garantizar, sin discriminación alguna y en los términos previstos en la Constitución de la República, la plena vigencia y el efectivo goce de los derechos individuales y colectivos constitucionales y de aquellos contemplados en los instrumentos internacionales; es prioritario emprender acciones que disminuyan los accidentes de tránsito de las y los conductores de motocicletas y demás similares, promover la debida utilización del casco de protección; chaleco de identificación y otras disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y que, además, restrinja la circulación en motocicleta en los horarios y zonas que se determinen conforme los estudios técnicos de seguridad pertinentes.

Siendo prudente entonces la implementación de normativas orientadas a garantizar a la colectividad el desempeño de sus actividades en un ambiente de seguridad, paz y tranquilidad; esto, dado el alto índice delincencial, muchos de ellos cometidos por personas que utilizan motocicletas y demás similares, se hace necesario normar el uso de estos vehículos para

prevenir y mitigar el elevado índice de accidentes de tránsito así como delincuencia, que crean un ambiente de inseguridad en el Distrito Metropolitano.

Así también de considerarlo pertinente respecto de la restricción de dos personas en una motocicleta, se la puede aplicar como una excepción a la norma, debiéndose determinar la zona, el horario y el tiempo de la restricción.

4.- CONCLUSION

En ejercicio de las competencias asumidas por el Distrito Metropolitano de Quito al tener la capacidad de dictar normas de carácter general aplicables dentro de la circunscripción territorial, se emite criterio favorable para emitir la ordenanza que establezca normas, procedimientos y requisitos de seguridad para regular de modo ordenado el tránsito y transporte de quienes circulan en motocicletas y demás similares en las vías de la jurisdicción del Distrito Metropolitano, con el fin de lograr niveles aceptables de seguridad, prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito; y, mitigar el alto índice delincuencia derivado de la utilización de este tipo de transporte.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines consiguientes.

Atentamente,

Abg. Andrés Borja Ortiz
ASESOR LEGAL
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

Acción	Siglas responsables	Siglas unidades	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	S Jiménez	FAL	2019-11-06	
Revisado por:	J. Vallejo	CAL	2019-11-06	

Ejemplar 1: Dirección General Metropolitana de Tránsito
Ejemplar 2: Asesoría Legal
Ejemplar 3: Archivo personal AL

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1769-OF

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019

Asunto: Ampliación Informe Técnico y Jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de "Restricción pasajeros en motocicleta"

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En respuestas al Oficio N° GADDMQ-DC-SMGI-2019-0299 de fecha 31 de octubre de 2019 en el cual solicita se amplíe el informe técnico y jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de "Restricción pasajeros en motocicleta". Al respecto la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad a través del Observatorio Metropolitano actualizo los datos administrativos: Fiscalía General del Estado (Comisión Especial de Estadística de Seguridad, Justicia y Crimen), Agencia Nacional de Tránsito y Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad en el DMQ.

En tal virtud, remito a usted la ampliación del Informe técnico y jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de "Restricción pasajeros en motocicleta", como insumo para la elaboración de proyecto de ordenanza e implementación de política pública.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



Sr. Juan Pablo Burbano Simon
SECRETARIO GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD

Referencias:

- GADDMQ-DC-SMGI-2019-0299-

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1769-OF

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019


Anexos:

- 299.PDF
- ACCIÓN INFORME TÉCNICO JURIDICO PARA PROYECTO DE ORDENANZA RESTRICCIÓN PASAJEROS EN MOTOCICLETA.pdf

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Jackson Armando Villota Lopez	JAVL	SGSG-OMSC	2019-11-06	
Revisado por: Jackson Armando Villota Lopez	JAVL	SGSG-OMSC	2019-11-06	
Aprobado por: Juan Pablo Burbano Simon	JPBS	SGSG	2019-11-06	

085 (19)
- ochenta y cinco -

Noviembre 2019



**Ampliación Informe técnico - jurídico
para proyecto de ordenanza
"Restricción pasajeros en
motocicleta"**

Secretaría General de
SEGURIDAD
grande otra vez

Observatorio Metropolitano de
SEGURIDAD CIUDADANA
grande otra vez

QUITO
grande otra vez

ochenta y cuatro
1084

**AMPLIACIÓN INFORME TÉCNICO-JURÍDICO PARA
PROYECTO DE ORDENANZA "RESTRICCIÓN
PASAJEROS EN MOTOCICLETA"**

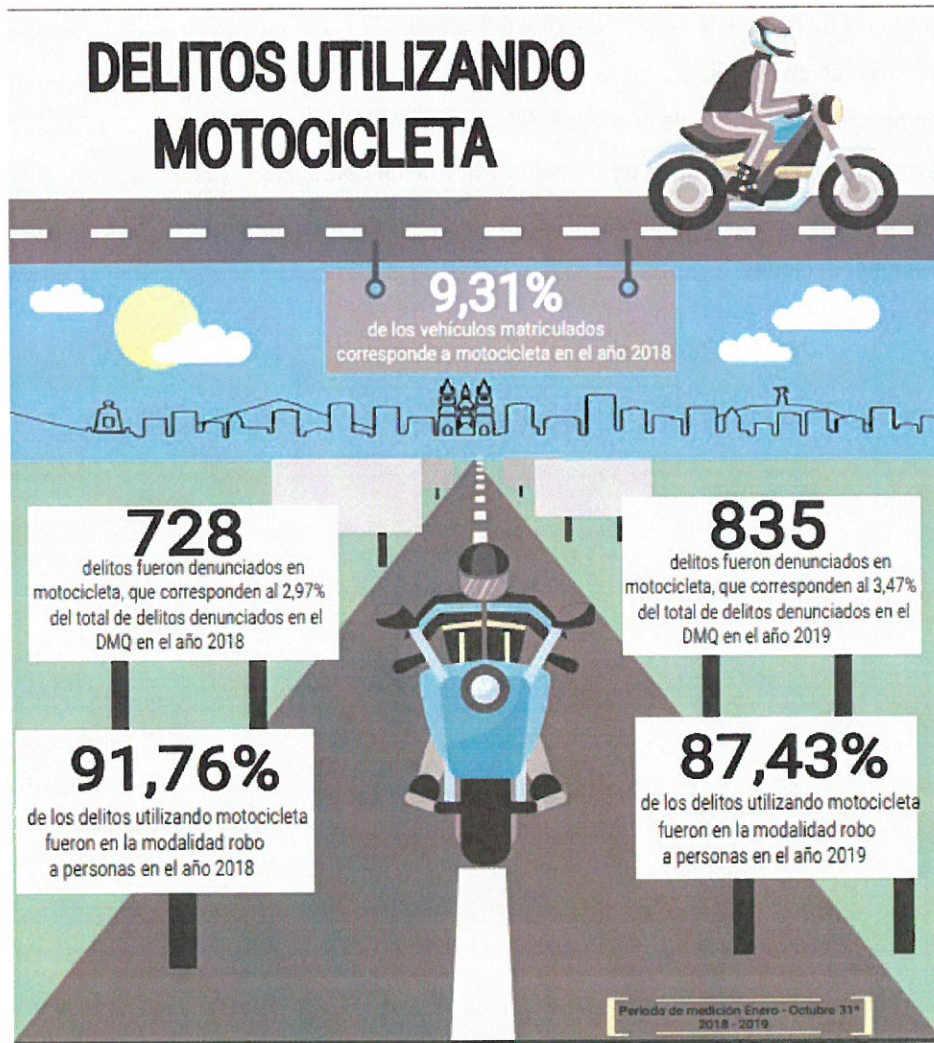
ochenta y tres ⁽¹⁷⁾
083

CONTENIDO

1. Resumen ejecutivo	1
2. Introducción.....	5
3. Base Legal	6
4. Datos generales de motocicletas en el DMQ	8
5. Denuncias de delitos de mayor connotación social	8
6. La movilidad en el DMQ	17
7. Una perspectiva general de la siniestralidad en el DMQ	19
8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas.....	21
9. Conclusiones	30
10. Recomendaciones.....	31

1. Resumen ejecutivo

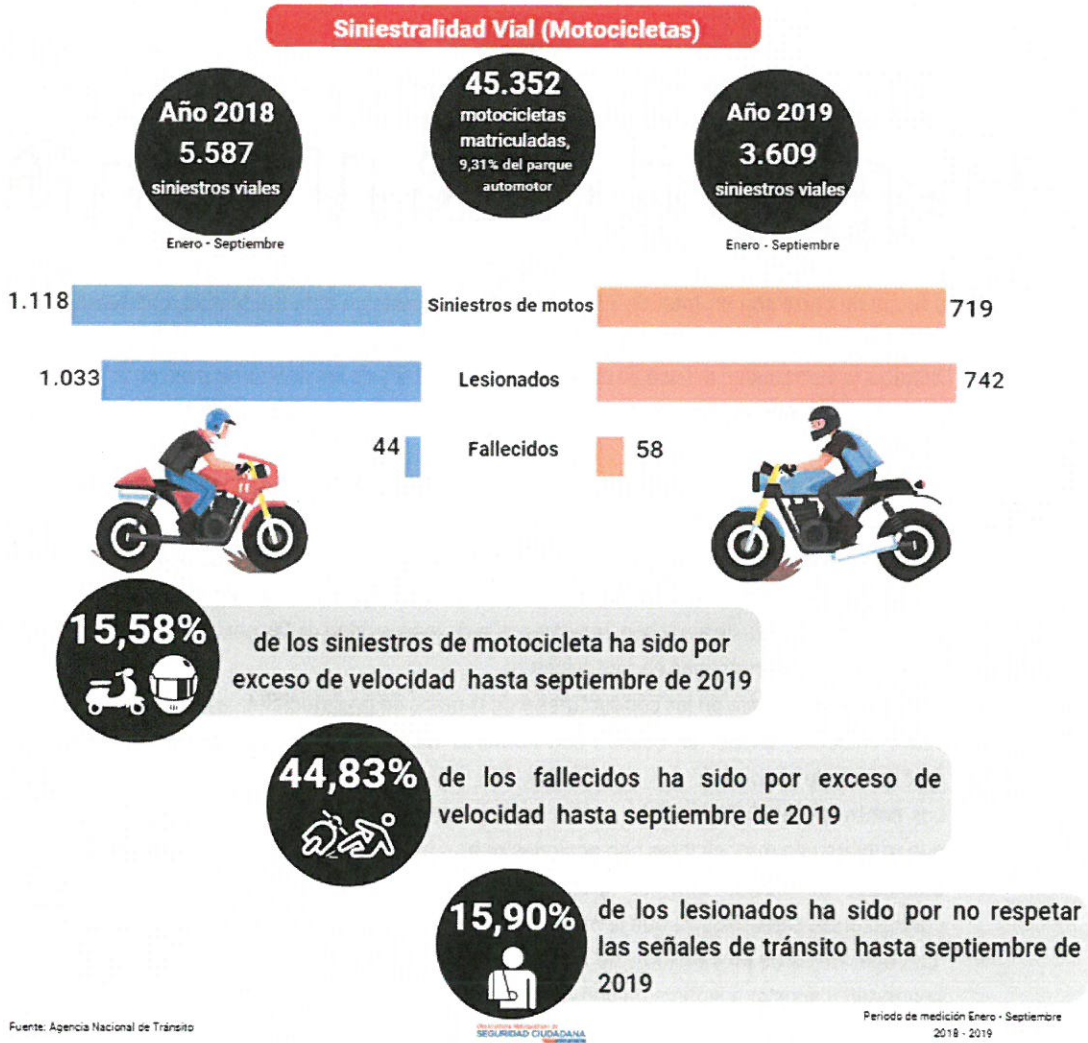
Figura 1 Delitos utilizando motocicleta



Elaboración: OMSC

ochenta y dos ¹⁶
082

Figura 2 Siniestralidad vial de motocicletas



Elaboración: OMSC

Figura 3 Conclusiones

DELITOS

- El 6.50% de los delitos de mayor connotación cometidos el año 2019 (corte 31 de octubre) en el DMQ se comenten utilizando la motocicleta, lo que representa 835 delitos, a un promedio aproximado de 84 delitos mensuales.
- Los delitos utilizando motocicletas se concentran en el hiper centro de la ciudad en donde se ubican instituciones financieras, locales comerciales, especialmente en las Administraciones Zonales Eugenio Espejo y Eloy Alfaro.
- El robo a personas es el delito que más se comete utilizando motocicletas, en el año 2019 hasta la fecha de corte son un total de 730 delitos denunciados en esta modalidad, que representa el 87,43% .
- Debido a la versatilidad del uso de motocicletas, el 83,59% de los delitos ocurren en la vía pública.
- Los horarios donde se concentran los delitos utilizando motocicletas son de 12:00 a 21:00 horas, en un 57, 72%.
- En el DMQ no se registran muertes violentas utilizando motocicletas, es decir en modalidad sicariatos.
- En el 63,59% de los delitos cometidos utilizando motocicleta se utiliza algún tipo de arma (blanca o de fuego), esto acrecenta la amenaza y el riesgo de las personas a salir lesionadas.
- Debido a la violencia de los robos, la percepción de inseguridad de las personas crece al observar la movilización de personas en motocicletas.
- La identificación clara de los conductores y de la placa de la motocicleta a través de mecanismos como chalecos, sticker en cascos con números de placa, puede ser un aporte a mejorar la percepción de seguridad.
- Los controles de placas y matriculas a motocicletas, así como el control de armas a personas que transiten en motocicletas son acciones puntuales favorables para disminuir los delitos.
- Socializar la medida con los grupos motorizados, tanto para trabajadores, como para conductores recreativos ya que la motocicleta es un medio de transporte popular en la ciudad.
- Los operativos de prevención y de control deben mantenerse como medida para precautelar la seguridad y aportar a la disminución de delitos y siniestros

SINIESTROS DE TRÁNSITO

- La participación de motocicletas en la siniestralidad vial alcanza el 19,92% del total (3.609) siniestros registrados a septiembre del 2019.
- Los lesionados por siniestros de motocicletas alcanza el 33,20% del total de lesionados hasta el mes de septiembre 2019 (2.235).
- Los fallecidos por siniestros de motocicletas alcanza el 31,02% del total de fallecidos hasta el mes de septiembre 2019 (187).
- El exceso de velocidad es un factor fundamental para la presencia de siniestros de tránsito, además de la gravedad de las lesiones ocurridas y de la muerte de los conductores o pasajeros.
- Los controles de velocidad son fundamentales al momento de prevenir los siniestros de motocicletas.
- El casco es el mejor elemento de protección para conductores y pasajeros de motocicletas, ya que protege el órgano más importante y complejo del cuerpo humano, la utilización de cascos homologados es necesaria para reducir el número de lesionados y fallecidos en siniestros de tránsito.
- Los operativos de control al uso de casco homologado por parte de conductores y pasajeros son acciones que deben fortalecerse en base al artículo 389 literal 11 del COIP.
- Es necesario reforzar operativos que controlen el exceso de pasajeros que circulan en motocicletas, así como la transportación de menores de edad sin cumplir con los requisitos de cascos homologados.
- Las probables causas por las que se ocasionan los siniestros de motocicletas son en su mayoría previsible, es decir cuentan con la posibilidad de evitar que sucedan.
- Lo fundamental en las motocicletas es la protección del piloto y acompañante, la siniestralidad de vehículos de dos ruedas tiene consecuencias mucho más graves, el cuerpo de los motociclistas es el que sufre todo el impacto siendo la cabeza la parte más afectada, las personas que utilizan las motocicletas están más expuestas a lesiones o a la muerte debido a la carencia de protección, así como el uso de mecanismos de protección deficientes.
- La afectación por siniestralidad vial es alta en relación al uso de motocicletas, lo que evidencia una problemática latente.

Elaboración: OMSC

2. Introducción

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana - OMSC, es un ente técnico que genera información pertinente a temas de seguridad y convivencia ciudadana pacífica. Conjuga datos cuantitativos y cualitativos, que permiten tener un acercamiento a la realidad de los espacios o fenómenos a investigar.

La información se encuentra centralizada en el Sistema de Gestión de Información de Seguridad Ciudadana (SIOMSC), para la visualización en línea de los reportes estadísticos de la descripción del delito, siniestralidad, incidentes basados en los registros administrativos, grupos focales, análisis exploratorio, encuestas de victimización y percepción de inseguridad en el DMQ, utilizando la metodología Business Intelligence, la cual permite consolidar, depurar y procesar datos e información, para brindar soporte al proceso de toma de decisiones.

EL OMSC para el siguiente análisis cuenta con las siguientes fuentes de información que alimentan al SIOMSC.

Tabla 1 Fuentes de información

Indicador	Fuente	Base normativa	Origen
Delitos contra la propiedad	Fiscalía General del Estado	Código Orgánico Integral Penal	Noticias del delito (denuncias)
Siniestralidad vial	Agencia Nacional de Tránsito	Código Orgánico Integral Penal/Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo
Vehículos matriculados	Agencia Nacional de Tránsito	Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo
Encuesta de Victimización y percepción de inseguridad en el DMQ 2018	Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana	Libro IV. 8 de la Seguridad, Convivencia Ciudadana y Gestión de Riesgos	Encuesta a hogares

Elaboración: OMSC

El OMSC es parte de la Comisión de Estadística de Seguridad Vial liderada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INEC -, que busca solventar las falencias en la recopilación y procesamiento de información de los siniestros de tránsito, ya que las diversas fuentes poseen información que difiere en sus estadísticas. Tomando en cuenta los datos referenciados en el presente informe corresponden a información oficial de la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-.

Para el presente estudio se cuenta con información de micro dato nivel de DMQ a partir del año 2018 con corte a septiembre del 2019. Es necesario identificar la trazabilidad de la información, homologar conceptos y construir fichas técnicas metodológicas que calculen de manera correcta los indicadores en base a la información de las diferentes instituciones.

La motivación para realizar este análisis parte del proyecto de ordenanza reformativa al capítulo XIV, del Título 1, del libro IV2, que se refiere a la "*restricción y regulación del número de pasajeros*

que se transportan a bordo de motocicletas”, proyecto que se encuentra en proceso en el concejo metropolitano y que ha solicitado a la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad elaborar desde sus competencias un informe técnico acorde a la temática referida.

3. Base Legal

Constitución de la República del Ecuador

El numeral 6 del artículo 264 establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (...)”.

El artículo 266 menciona: “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”.

El artículo 394 establece: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. (...) El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización

El artículo 30.3 dispone: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 legislen”.

El literal q) del artículo 84 menciona: “(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio (...)”.

El literal a) del artículo 87 establece: “(...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones (...)”.

Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito

El numeral 2 del artículo 2 dentro de las finalidades menciona: “(...) 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 (...)”.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 7 establece: “(...) 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”.

El artículo 9 señala: “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes”.

El artículo 87 dispone: *"Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional"*.

El artículo 30.4 menciona: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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 (...)"*.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 284 establece: *"1. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública; 2. Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas previstas en este Reglamento para la circulación de vehículos; 3. Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública; 4. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas; 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones; 6. Transportar a personas con discapacidad, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; 7. Transportar a personas o niños que por su estatura o edad no viajen con las medidas de seguridad necesarias"*.

El artículo 300 señala: *"Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuatrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y, 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio. En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas"*.

El artículo 301 dispone: *"Los niños y las niñas mayores de siete años podrán viajar en el vehículo conducido por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado"*.

El artículo 11 del Reglamento para conductores de motocicletas, emitido por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre dispone: *"Para la conducción de los vehículos, comprendidos en el presente reglamento, tanto el conductor como el pasajero, de existir éste, deberán portar un equipo de seguridad mínimo compuesto por chaleco y casco (...)"*.

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

El artículo IV.8.12.- señala: *"La Secretaría responsable de la seguridad y gobernabilidad es la dependencia municipal que se encarga de diseñar las políticas de seguridad y convivencia ciudadanas y, una vez aprobadas por el Concejo Metropolitano de Quito, ejecutarlas a través de sus unidades administrativas y las jefaturas de seguridad de las administraciones zonales. Su organización y estructura serán definidas por la Alcaldía Metropolitana. (...) La Secretaría tendrá a su cargo el observatorio, cuya función será el registro, monitoreo, proceso y análisis de hechos para la toma de decisiones y la formulación de planes y políticas que permitan corregir los principales problemas que afectan a la convivencia. Mantendrá un centro de documentación, que tendrá a su cargo difundir y comunicar información sobre la gestión de seguridad y convivencia ciudadanas."*

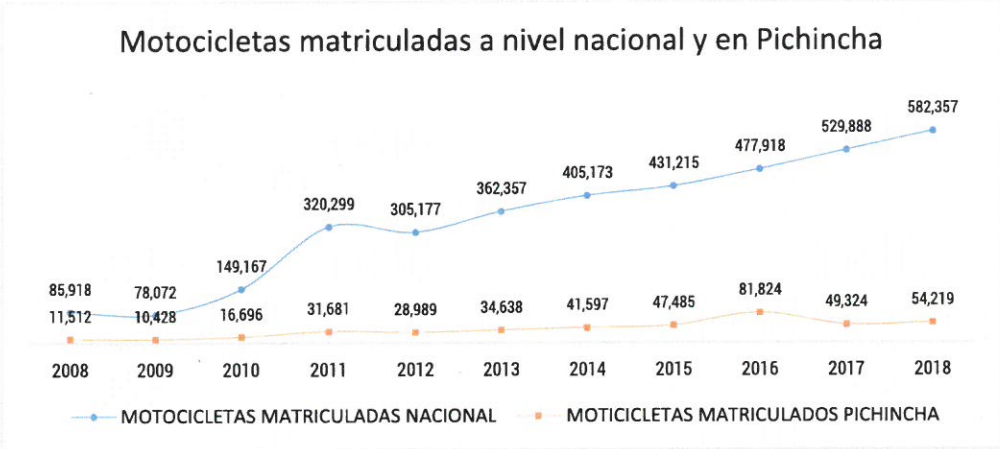
Todos los integrantes del Sistema que produzcan o tengan a su disposición información necesaria para el Observatorio de Convivencia Ciudadana, la remitirán a este último (...).

4. Datos generales de motocicletas en el DMQ

La motocicleta en el mundo y en el Ecuador se ha convertido en uno de los medios de transporte más populares para las personas, esto debido a diversas características que van desde su bajo costo y facilidades de crédito, así como su versatilidad al momento de desplazarse en la ciudad o en otras zonas.

Estas características han llevado a que el número de motocicletas matriculadas en el Ecuador y en el Pichincha crezca de manera exponencial, a continuación se presentan datos desagregados a nivel país, provincia.

Figura 4 Motocicletas matriculadas



Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

5. Denuncias de delitos de mayor connotación social

Dentro de la especificidad del informe en lo referente al proyecto de ordenanza, se realiza un análisis de los delitos de mayor connotación social, cometido utilizando motocicletas.

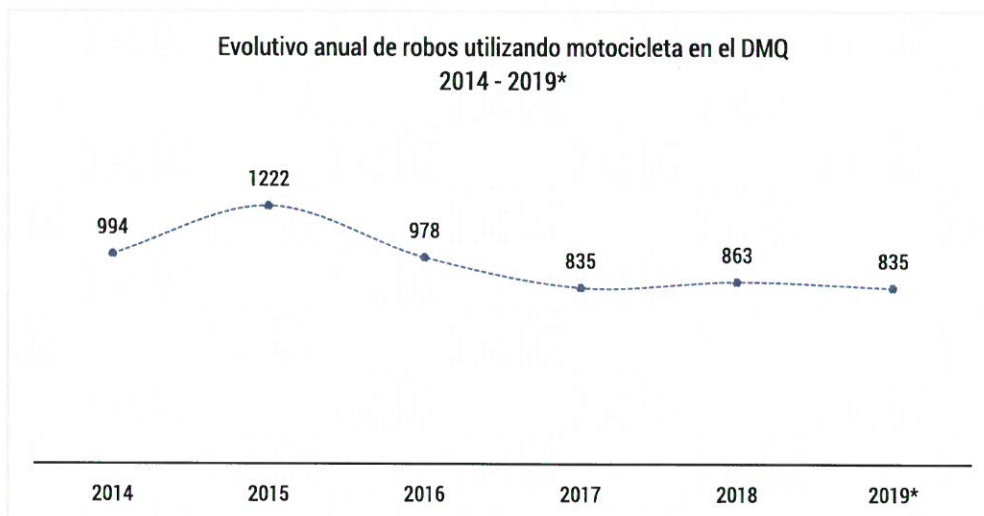
Dentro de los delitos de mayor connotación social se encuentran todos los delitos relacionados contra la propiedad de las personas, y se encuentran divididos en:

- Robo a personas
- Robo a unidades económicas
- Robo a motos
- Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos
- Robo a carros
- Robo domicilios

Estos delitos son los que más afectan a la población, primero debido al gran número de casos que concentran, segundo porque hay una afectación directa a los bienes materiales de las personas, sean estos dinero, bienes tecnológicos, enseres o vehículos y tercero porque para efectuar estos tipos de delitos se ocupa la violencia en contra de las personas o de los bienes, esta violencia que puede ser física, verbal o psicológica causa estragos en la vida cotidiana de las personas, genera miedo, ansiedad, angustia que se ve reflejada en sus hábitos diarios y afecta de manera profunda su derechos a una vida segura, ya que limita sus posibilidades de libre tránsito, impide la participación y la convivencia pacífica en la ciudad.

El uso de la motocicletas como medio de transporte utilizado para el cometimiento de diversos delitos es una realidad que se ha evidenciado en la ciudad, esto debido a diversas características que poseen las motocicletas, sobre todo su versatilidad al momento de conducirla lo que facilita el acceso a zonas específicas tanto para efectuar el delito o como para la huida una vez cometido; existen provincias a nivel nacional en donde el uso de motocicletas para el crimen se ha convertido en una verdadera problemática, ya que sobrepasa los niveles de los robos y se han direccionado en el cometimiento de delitos contra la vida, sobre todo en la modalidad de sicariato.

Figura 5 Evolutivo de delitos utilizando motocicletas



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación

A continuación se presentan los datos del número de delitos cometidos en el DMQ usando la motocicleta como medio de transporte en su relación con la totalidad de delitos de mayor connotación social.

Tabla 2. Total denuncia de delitos con motocicletas

Delitos Denunciados	Año 2018*	Año 2019*

Total Delitos DMQ	24.478	24.041
Delitos cometidos utilizando motocicletas	728	835
Porcentaje de participación	2,97%	3,47%

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Tabla 3. Total denuncia de delitos de mayor connotación social con motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social	Año 2018*	Año 2019*
Delito de Mayor Connotación Social DMQ	12.716	12.844
Delitos cometidos utilizando motos	728	835
Porcentaje de participación	5,73%	6,50%

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

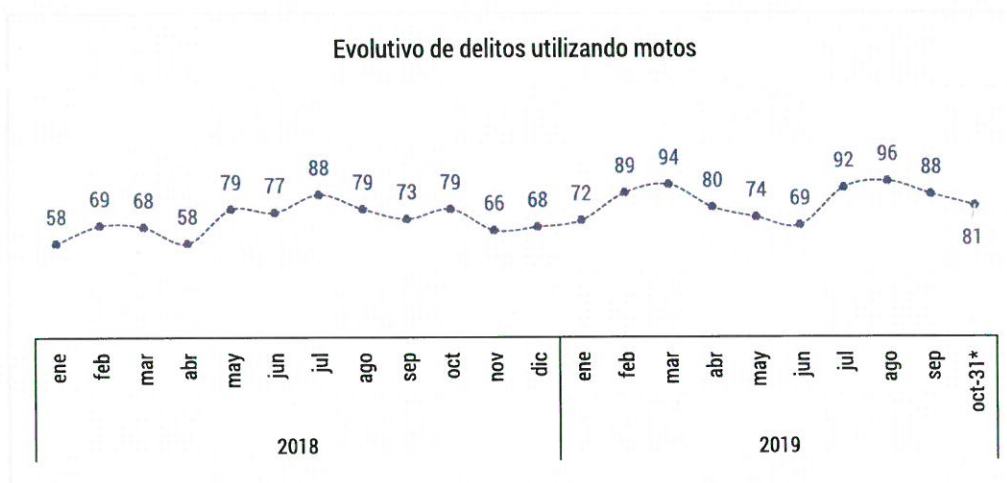
El porcentaje que representa si bien no es mayoritario, si evidencia que el uso de motocicletas para llevar a cabo los robos es una realidad en el distrito, sobre todo se ve su utilización en el robo a unidades económicas, generalmente este robo se comete dejando la motocicleta en la vía pública con un conductor esperando y tiene como característica su corta duración de tiempo, lo cual convierte a la motocicleta en una herramienta efectiva, ya que permite estacionar rápidamente, cometer el delito con el uso de violencia y en pocos segundos volver al vehículo y emprender la huida.

Cabe resaltar que casi en la totalidad de los casos como parte del modus operandi de este delito se necesita al menos la participación de dos personas en el robo, una persona que se mantiene en la motocicleta encendida esperando a que la otra persona realice el robo para subir inmediatamente en el vehículo y escapar del lugar.

Una vez que se ha definido el porcentaje de delitos utilizando la motocicleta podemos hacer un evolutivo de los delitos de mayor connotación social en el DMQ desde enero 2018 hasta el 31 de octubre el año 2019.

Figura 6 Evolutivo de delitos utilizando motocicletas

Evolutivo de delitos utilizando motos



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Se observa que a partir de mayo del 2018 hay un incremento paulatino de los delitos denunciados, siendo los meses de julio y agosto del presente año lo que han reportado más delitos. La variación entre los dos años es un dato necesario de tomar en cuenta, ya que su crecimiento puede dar señales de que esta modalidad se está volviendo común entre los delincuentes y que su uso puede irse perfeccionando.

De igual manera se realiza un comparativo de la variación por el tipo de robo cometido en el DMQ, este análisis se realiza tomando periodos de tiempo similares entre el año 2018 y 2019.

Tabla 4. Total denuncia de delitos de mayor connotación social con motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social a nivel DMQ utilizando motos	Frecuencia		Variación		
	Enero - Octubre 31* 2018	Enero - Octubre 31* 2019	Absoluta	Relativa	
			Enero - Octubre 31* 2018 - 2019	Enero - Octubre 31* 2018 - 2019	
Robo a personas	668	730	62	9,28%	↑
Robo a unidades económicas	29	60	31	106,90%	↑
Robo a motos	10	27	17	170,00%	↑
Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos	13	9	-4	-30,77%	↓
Robo a carros	6	7	1	16,67%	↑
Robo domicilios	2	2	0	0,00%	↔
Total	728	835	107	14,70%	

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

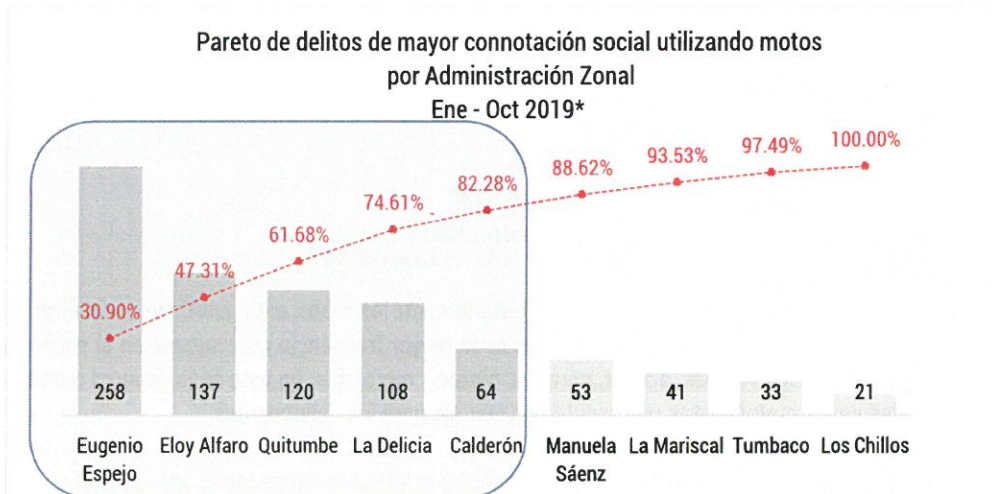
⑩
0077
- setenta y siete

El aumento del 14,70% de delitos respalda la información presentada anteriormente, singularmente se evidencia el porcentaje de crecimiento más alto es justamente en el delito de robos a motocicletas, es decir se usa la motocicleta como medio de transporte para sustraer otras motocicletas.

El robo a personas es el delito más cometido usando motocicletas, es el tipo de robo con mayor frecuencia en el DMQ, aunque su crecimiento en el año 2019 no es el más alto, el gran número de delitos cometidos aún es preocupante. El robo a unidades económicas presenta uno de los crecimientos más alarmantes, si bien su frecuencia no es la más alta, su variación porcentual ha crecido exponencialmente.

La territorialidad en donde se cometen los delitos es de suma importancia al momento de generar estrategias de prevención y de intervención, a continuación se presenta un pareto de concentración de delitos utilizando motocicletas por Administración Zonal.

Figura 7 Delitos por Administración Zonal



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

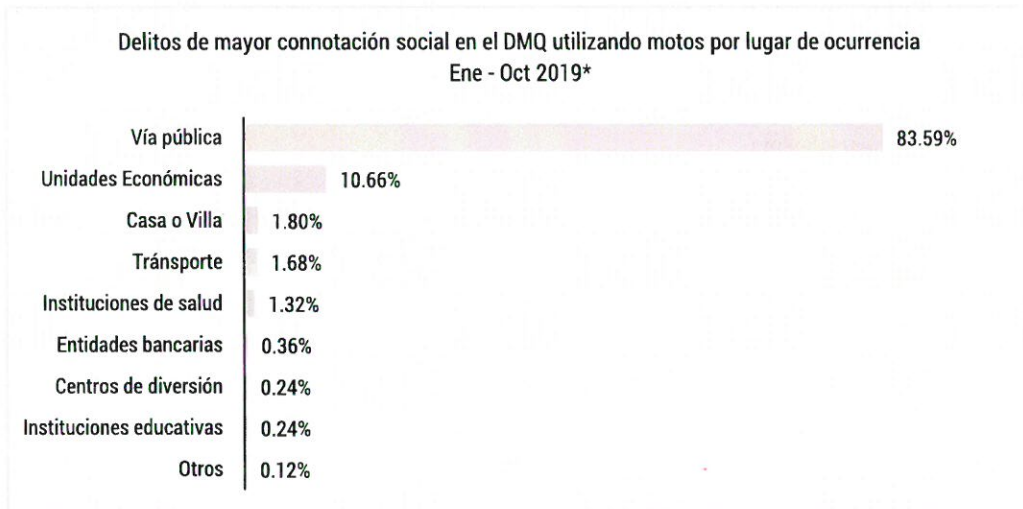
(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Claramente se puede observar como más del 80% de los robos se concentran en cinco de las nueve administraciones zonales, la AZ Eugenio Espejo y Eloy Alfaro son las más afectadas por el cometimiento de estos delitos, estas zonas son parte del hiper centro de la ciudad en el cual se aglutinan gran parte de locales comerciales, oficinas e instituciones financieras lo cual convierte estas zonas en las más buscadas por los delincuentes.

Sin embargo, un dato importante es que estas zonas de igual manera concentran el mayor número de UPCs de la Policía Nacional y de oficinas de la Fiscalía, este dato nos revela dos cosas importantes: primero que el mayor número de denuncias en estas zonas se deba a la presencia de las oficinas de FGE que se encuentran ubicadas en las dos administraciones zonales y segundo que pese a ser territorialmente las zonas con más presencia policial se siguen concentrando los delitos en estos mismos lugares, lo cual debe llevar a una reflexión sobre el comportamiento del crimen en las zonas más controladas.

Teniendo en cuenta la territorialidad en donde se cometen los delitos, es importante ubicar el lugar específico en el cual se dan los robos.

Figura 8 Delitos por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

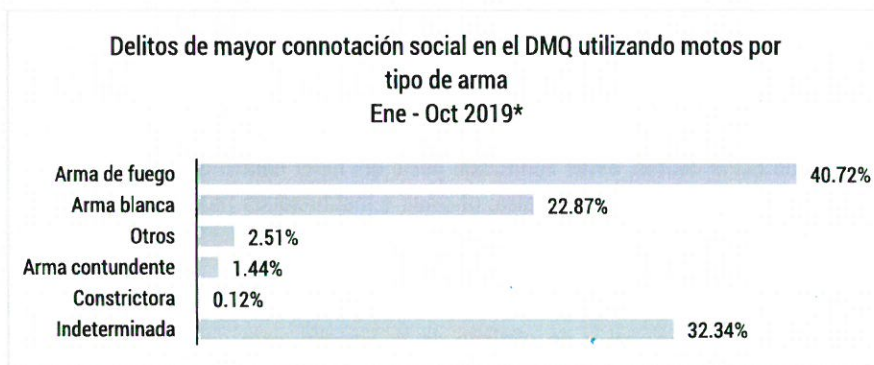
Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El espacio público es el lugar donde ocurren mayoritariamente los robos, esto guarda relación directa con el tipo de robo, ya que el robo a personas es el de mayor frecuencia este sucede en el espacio público, es decir calles, avenidas, aceras, parques, plazas y mercados. En este caso de igual manera la versatilidad de las motocicletas representa una ventaja para los delincuentes.

Algunos datos importantes a señalar para complementar la información de robos son los siguientes:

Figura 9 Tipo de arma utilizada en robos

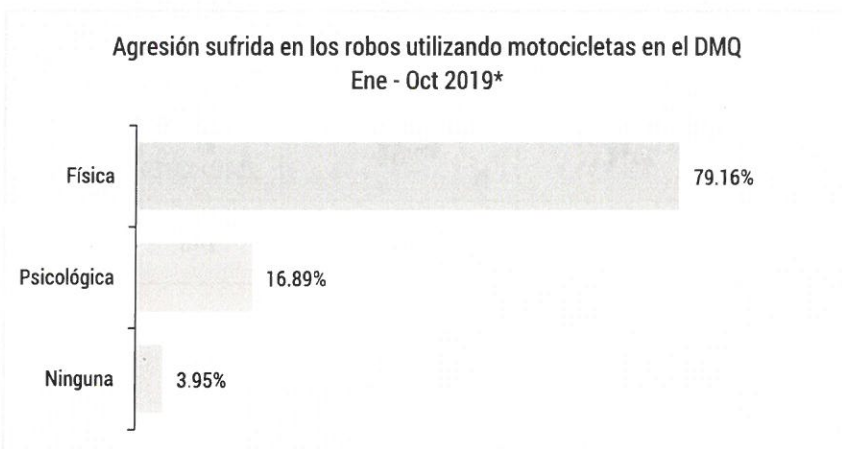


Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Figura 10 Tipo de agresión sufrida en los robos

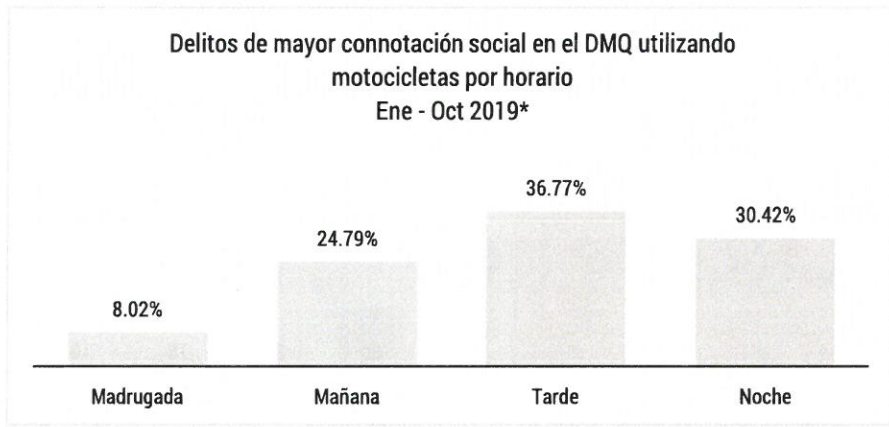


Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Figura 11 Delitos por horario de cometimiento



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Teniendo en cuenta que las motocicletas son un medio de transporte que se ha popularizado en la ciudad, el robo de las mismas también representa una situación particular, por lo tanto a continuación se presentan algunos datos de robos a motocicletas, dentro de estos datos están los robos llevados a cabo con o sin la utilización de motocicletas como herramienta del robo.

Tabla 5. Total denuncia de robos de motocicletas en el DMQ

Robo a motos en el DMQ	Frecuencia		Variación	
			Absoluta	Relativa
	Enero - Octubre 31* 2018	Enero - Octubre 31* 2019	Enero - Octubre 31* 2018 - 2019	Enero - Octubre 31* 2018 - 2019
	616	864	248	40,26%

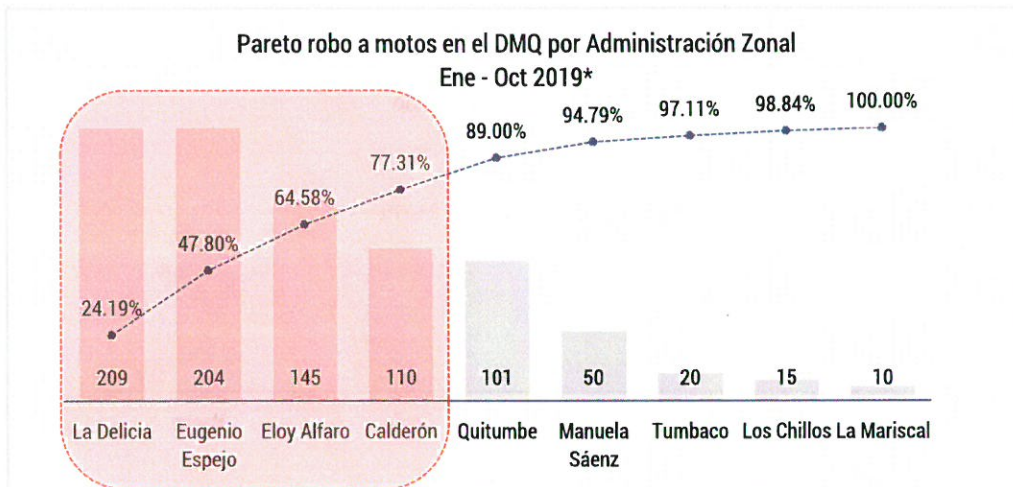
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Vemos que el robo de motocicletas en el periodo de enero a octubre del año 2019 presenta un incremento de 248 casos en relación al mismo periodo del año anterior. Esto demuestra que estos vehículos son apetecidos por los delincuentes debido a las características ya señaladas, además de la facilidad con la que se puede esconder este bien sustraído, también se debe tomar en cuenta que muchas veces pueden ser robadas las motocicletas para utilizarlas en otros delitos.

Figura 12 Robo de motocicletas por Administración Zonal



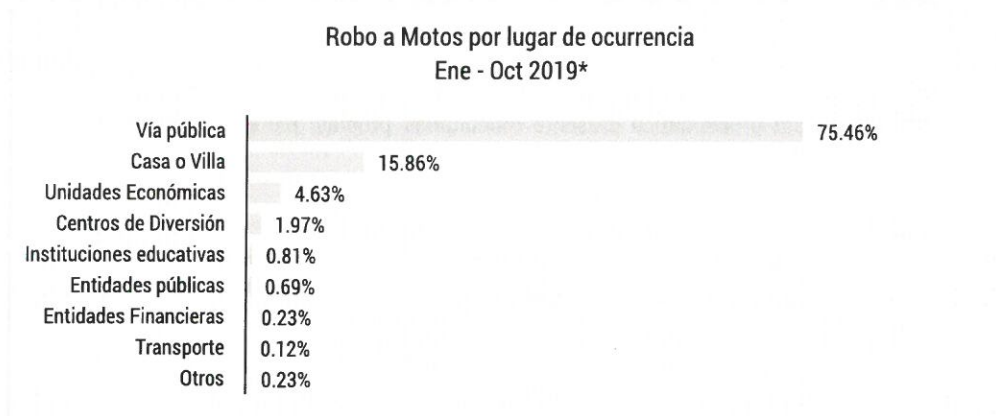
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

A diferencia de la concentración por administración zonal presentada anteriormente, vemos que el robo de motocicletas se ubica prioritariamente en la AZ La Delicia, seguida de las administraciones Eugenio Espejo y Eloy Alfaro, eso da claros datos de donde se ubica la problemática de este delito en particular.

Figura 13 Robo de motocicletas por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El robo a motocicletas se da particularmente en la vía pública y en menor proporción se sustraen de las casas, esto puede estar relacionado con lugares públicos donde se parquean las motos sin los cuidados o seguridades respectivas y son fácilmente sustraídas por los delincuentes.

Algunos datos que complementan este tipo delito son los siguientes:

- El 39% de los robos a motos se dan los días viernes y sábado.
- De igual manera el 40,63% ocurre en horas de la noche, sobre todo de 21:00 horas a las 03:00 horas.
- El 87,19% de los robos a motos fueron a hombres y el 12,81% a mujeres.

Los datos presentados son los representativos en términos de seguridad teniendo en cuenta la especificidad del tema y el proyecto de ordenanza en el cual se plantea la restricción y regulación del número de personas a bordo de motocicletas en el Distrito Metropolitano.

Es importante señalar que si bien los datos provenientes de la FGE son datos oficiales, estos registros administrativos son apenas una parte dentro del universo de los delitos realmente cometidos, es necesario recalcar que existe una cifra "negra" que son los delitos no denunciados por las personas. La no denuncia es un fenómeno que afecta profundamente a la ciudadanía y a las instituciones en particular ya que impide ver el problema en su real magnitud.

Este problema de la no denuncia se puede dar por diversos factores que van desde la falta de confianza por parte de las personas hacia las instituciones de justicia, así como por la falta de tiempo, la burocracia y tramitología de la denuncia, el miedo a represalias y la naturalización del delito.

Sin embargo, las motocicletas no solamente están relacionadas con los robos, existe un problema latente en cuanto a la movilidad y a los siniestros de tránsito en los que intervienen las motocicletas; este tema también es parte del análisis por parte del OMSC y de la Secretaría de Seguridad ya que la afectación por estos fenómenos influye directamente al bienestar de las personas y de la comunidad en general.

A continuación se presenta un análisis de la movilidad y de la siniestralidad de motocicletas.

6. La movilidad en el DMQ

La movilidad en el DMQ es uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad, debido a su carácter sistémico esta problemática presenta dificultades propias que deben ser tomadas en cuenta.

La movilidad cotidiana surge de la necesidad que tienen las personas de desplazarse de un lugar a otro por diferentes motivos, siendo los más comunes los desplazamientos al trabajo y estudios, aunque existen otras motivaciones tales como: las compras, el ocio, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otros.

Quito cuenta con 3 líneas en el transporte colectivo metropolitano: Trolebús, Metrobús y Eco-vía, con líneas adicionales como: el corredor Central Norte, el corredor Sur Oriental, alimentadores y buses de conexión entre terminales con un aproximado de pasajeros diarios de 1'052.000 personas. Es importante mencionar que, está planificada la inauguración del Metro de Quito, el cual tiene el objetivo ser el eje de movilidad con un sistema integral de transporte público para los ciudadanos con un promedio diario de 400 mil pasajeros.

El parque automotor privado y/o particular también ha sido una opción para los ciudadanos del DMQ, debido a que permite la conexión entre las diferentes áreas urbanas y rurales de la ciudad; sin embargo, está presente la concepción de movilidad que privilegia el uso del vehículo privado, el cual ha promovido que la congestión vehicular se haya incrementado, al igual que la contaminación del aire, a pesar que sólo el 18% de la población cuenta con un vehículo particular, es decir 2 de cada 10 quiteños cuentan con una vehículo matriculado.

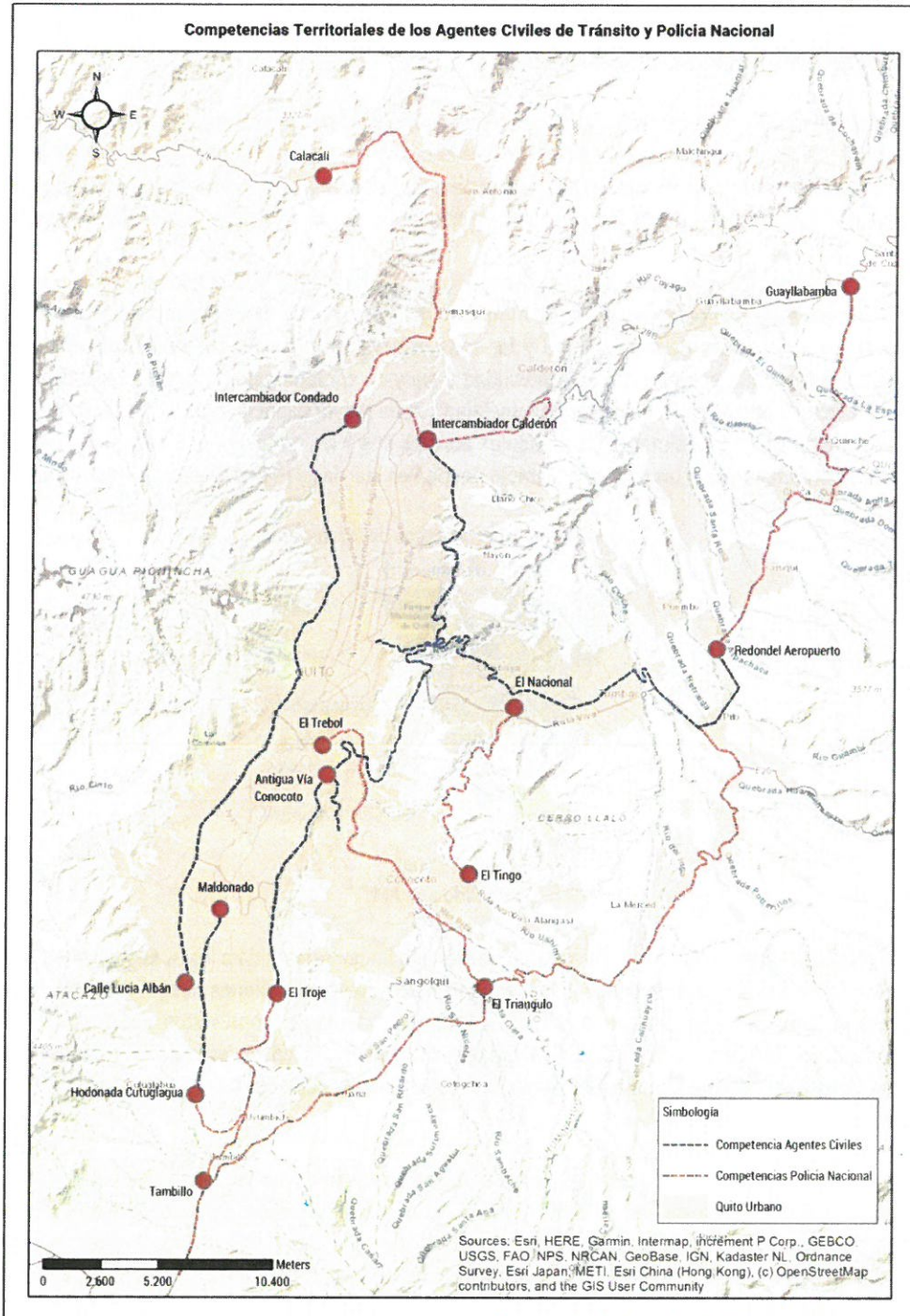
Como un elemento negativo de la movilidad se presenta la siniestralidad vial, fenómeno que tiene efectos en la salud, la vida y la economía de las personas. De acuerdo a las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud para el año 2020, las lesiones causadas por siniestros de tránsito podrían ser la tercera causa de muerte y discapacidad, superando la gravedad de otros problemas de salud como la malaria, la tuberculosis y el VIH.

A partir del año 2013 en el DMQ se crea la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito – AMT - como parte de la descentralización de funciones del Estado hacia los Gobiernos Autónomos Municipales, se crea con la misión de gestionar de manera efectiva el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía; es así que, se asume las competencias referentes al tránsito en la ciudad y actúa operativamente en territorio con personal público acreditado como Agentes Civiles de Tránsito – ACT.

La Agencia Nacional de Tránsito –ANT- es el órgano estatal y nacional regente en temas de movilidad en el país, para la gestión de la información la ANT es quién concentra toda la información relacionada con siniestralidad vial en el DMQ, tanto de la AMT Quito, como de la Policía Nacional.

En el DMQ debido a las competencias legales la AMT tiene el control en todo el distrito con los Agentes Civiles de Tránsito, sin embargo, en las vías troncales y estatales aún mantiene el control la Policía Nacional que son: Manuel Córdova Galarza E35, Panamericana Norte y Sur, La Intervalles y Autopista General Rumiñahui.

Figura 14 Mapa de competencias AMT – Policía Nacional



Fuente: AMT
Elaborado por: OMS

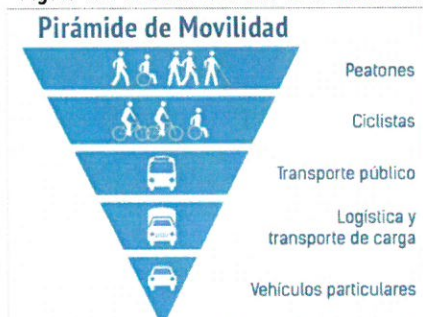
7. Una perspectiva general de la siniestralidad en el DMQ

La movilidad es una necesidad humana fundamental, rige los procesos cotidianos, optimiza la economía, nos permite ser parte de una sociedad, sin embargo, la movilidad es un gran reto sobre todo pensar en una movilidad sostenible que realmente sea eficiente para la ciudad, para el medio ambiente y evite los problemas presentados.

Dentro de la movilidad es necesario recalcar la presencia de actores viales que conviven a diario, esto es visible en la pirámide invertida de la movilidad sostenible, la misma que busca evidenciar las prioridades tanto en la planificación, uso y atención que se deben a cada uno de los actores dentro de la movilidad, basada en principios del bien común, así como de protección a los más vulnerables.

La pirámide invertida evidencia que los peatones son la prioridad para la movilidad sostenible, ya que por principio todas las personas en algún momento del día se convierten en peatones, por ende son la mayoría de usuarios de la movilidad y los más vulnerables a daños por siniestros viales. Los ciclistas son quienes representan una movilidad sana y no contaminante, aparece el transporte de público como la opción más deseable de movilidad y la de mayor capacidad de traslado, seguido del transporte de carga y finalmente los vehículos particulares y las motos ya que estas opciones son las más contaminantes y las que más espacio ocupan en las vías y menos personas trasladan.

Figura 15 Pirámide invertida de la movilidad



Fuente: AMT

Elaborado por: AMT

Los términos siniestralidad vial o siniestros de tránsito hacen referencia a los sucesos en los que se causa daños a una o más personas, o bienes materiales, debido a acciones riesgosas, negligentes o irresponsables de un conductor o debido a factores externos e imprevistos como condiciones ambientales desfavorables. El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371, define a las infracciones de tránsito como aquellas acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Los siniestros de tránsito representan una amenaza constante a la salud de la sociedad y una de las principales causas de muerte a nivel mundial, principalmente traen consigo pérdidas de seres queridos, daños físicos temporales o permanentes, discapacidad y daños emocionales, a esto se suma los costos económicos que rodean a los siniestros, los tratamientos médicos y quirúrgicos, daños materiales e incapacidad laboral de la persona lesionada.

Los costos no solo se evidencian a nivel personal, en la sociedad y el estado, existen otras variables que representan otros gastos, seguros médicos y de bienes, servicios judiciales, preparación,

movilización y atención por parte del personal que atiende la emergencia y la afectación a la movilidad causada por el siniestro entre otros.

Ecuador en el 2014, tiene la segunda tasa más alta de mortalidad por accidentes de tránsito en América Latina y el Caribe con 18,8 muertes por cada 100 mil habitantes (OISEVI 2016). Para el año 2017 de acuerdo al Anuario Estadístico de Nacimientos y Defunciones reporta una tasa de 18 muertes por cada 100 mil habitantes (3.017). Ante estas cifras la siniestralidad vial es alarmante, ya que se convierte en la 1er. causa de muerte violenta, convirtiéndose en una afectación directa a la sociedad.

Para entender la problemática de la siniestralidad vial hay que tomar en cuenta diversos factores que influyen, está el número del parque automotor de la ciudad, la fabricación, calidad y tecnología de los vehículos que circulan, la cultura vial de los actores, la capacitación efectiva de los conductores, la educación vial como parte de las mallas curriculares, la infraestructura y calidad vial de la ciudad, la planificación y ordenamiento de la movilidad en las ciudades, el medio ambiente y su afectación, la legislación y control por parte de las autoridades, entre otros.

Es necesario, por lo tanto, entender que los siniestros viales sobrepasan la problemática de salud pública por el número de víctimas mortales y lesionados que deja, además se inscribe también en afectación directa a la seguridad de las personas ya que influye en el derecho de transitar seguro, libres de violencia y de gozar el derecho a disfrutar la ciudad sin amenazas; esto afecta a la convivencia de las personas, ya que hay un constante estado de vulnerabilidad entre los usuarios viales, se ve reflejada en actitudes violentas entre los conductores y con los peatones, se evidencia en la irritabilidad al conducir, en la constante sensación de apuro por llegar a su lugar de destino, además de un bajo respeto a la normativa que regula la movilidad.

Para el año 2018 el parque automotor del Ecuador cuenta con 2'403.660 vehículos (autos, motos, transporte público, transporte pesado, etc) de los cuales 486.966 están matriculados en el DMQ es decir el 20.25% de automotores se concentran en Quito, de este número el 9% son motocicletas que están matriculadas en el DMQ.

Teniendo en cuenta el incremento en motocicletas en la ciudad, el conocimiento, interiorización y cumplimiento de la ley a conciencia debería ser uno de los requisitos fundamentales para obtener una licencia de conducir, sin embargo, esto no se lo realizada de la manera más eficiente tras haber realizado y aprobado un curso teórico práctico en las escuelas de conducción y posteriormente aprobado el examen en la ANT. Esta problemática en el comportamiento social conlleva a una afectación real en la convivencia ciudadana y elevan los niveles de inseguridad en las vías de la ciudad y del país.

La realidad del parque automotor está relacionada con la problemática de los siniestros de tránsito. La tasa de siniestros viales en el Ecuador en el 2018 es de 106,21 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos, mientras que la tasa en el DMQ es mayor a la tasa nacional, es decir 148,96 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos (ANT, 2019).

A continuación se presentan datos generales de siniestros de tránsito a nivel nacional y a nivel del DMQ, para el año 2019 la fecha de corte es 18 de octubre.

Siniestralidad Vial a nivel nacional en el 2018:

- Siniestros: 25.530
- Lesionados: 19.858

- Fallecidos en sitio: 2.151

Siniestralidad vial DMQ en el 2018:

- Siniestros: 7.254
- Lesionados: 4.296
- Fallecidos en sitio: 255

Siniestralidad vial DMQ en el 2019 hasta el mes de septiembre.

- Siniestros: 3.609
- Lesionados: 2.235
- Fallecidos en sitio: 187

8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas

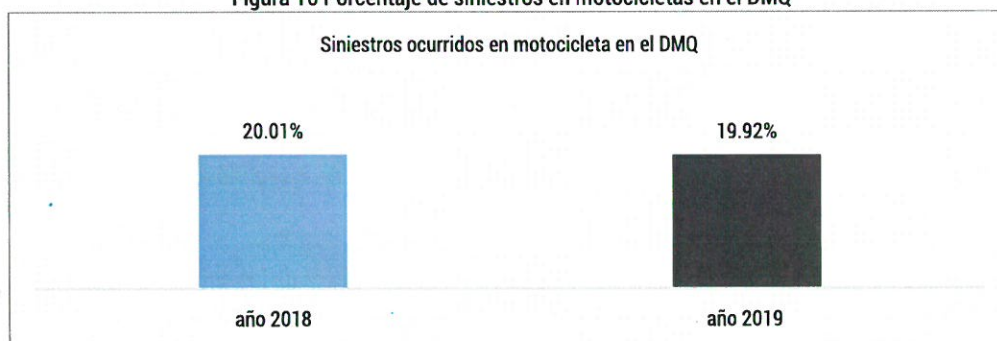
Teniendo en cuenta la especificidad del informe vamos a centrar la información en las motocicletas, de tal manera que se caracterice puntualmente este tema.

Las motocicletas representan características particulares en el tránsito, en primer lugar su estructura física le dota de una facilidad de movilización entre en tráfico de la ciudad, pero de manera sobresaliente la desprotección que ofrece en el caso de un accidente es mínima ya que el conductor o pasajero están expuestos muchas más afectaciones que pueden causar lesiones o la muerte.

A esto se suma muchas veces la conducción temeraria o imprudente por parte de los motociclistas que arriesgan su integridad con maniobras peligrosas y exceso de velocidad, además de la poca tolerancia o respeto que también existe por parte de otros conductores sobre los motociclistas.

Hay que tomar en cuenta lo descrito anteriormente de los actores viales, ya que compartir la vía con respeto y precautelando la seguridad de todos es fundamental para reducir los siniestros, muertes y lesiones por tránsito.

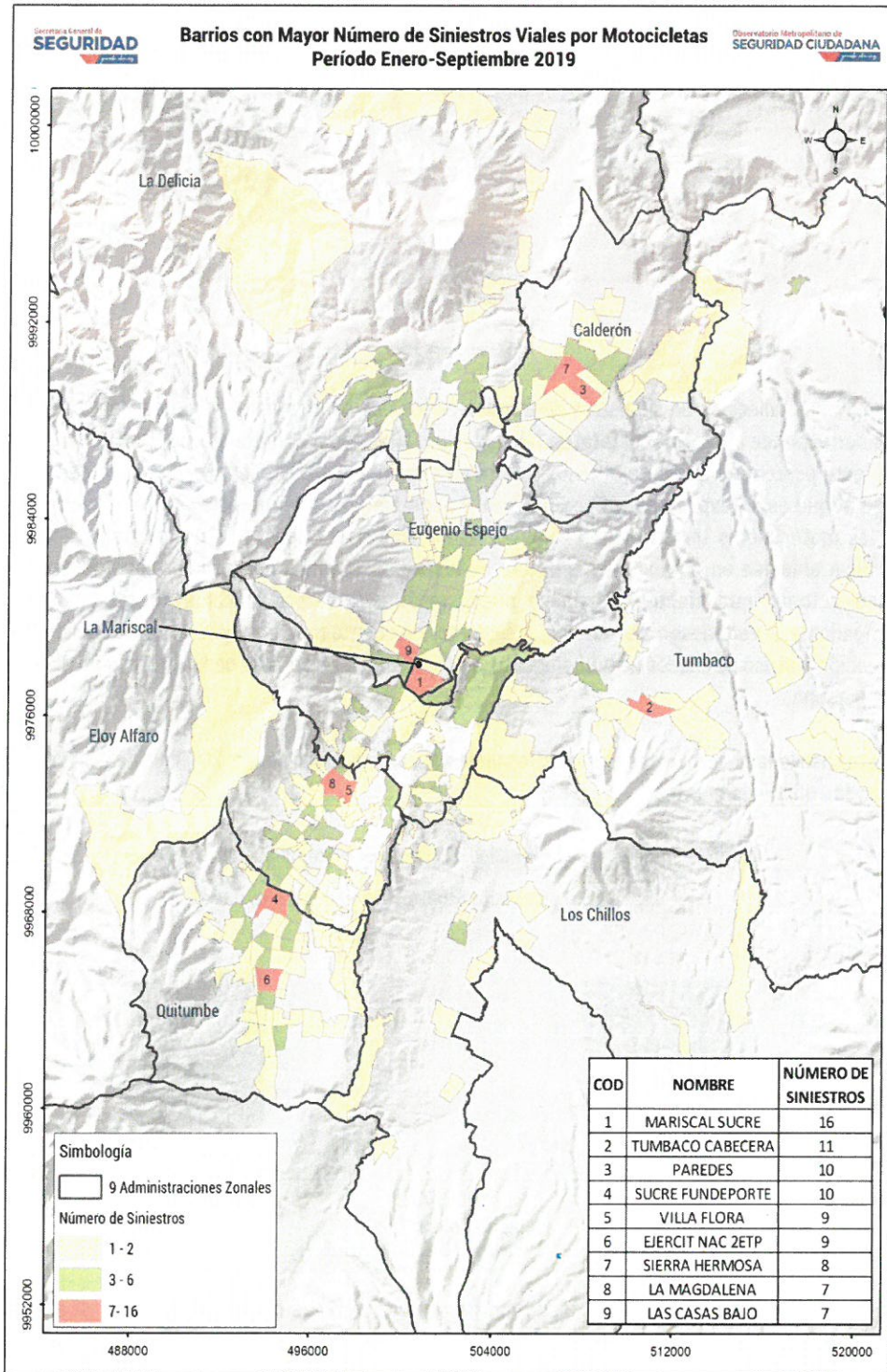
Figura 16 Porcentaje de siniestros en motocicletas en el DMQ



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC
(*) Enero - septiembre

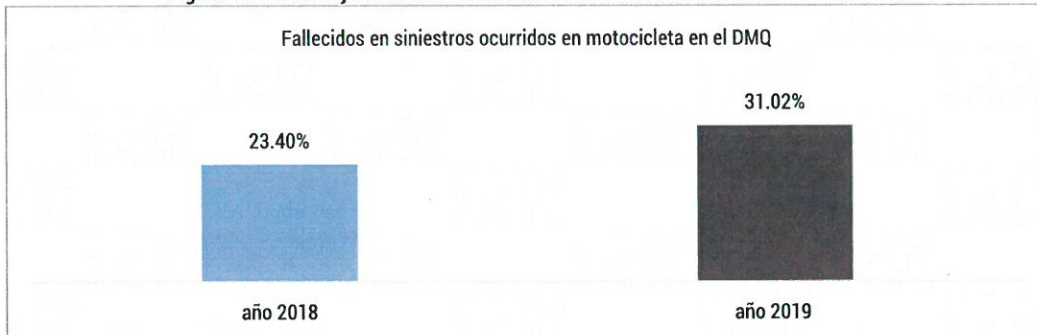
Los siniestros en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 20,01% del total de siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje se mantiene en 19,92%.

Figura 17 Barrios con mayor número de siniestros en motocicletas en el DMQ 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Figura 18 Porcentaje de fallecidos en siniestros en motocicletas en el DMQ

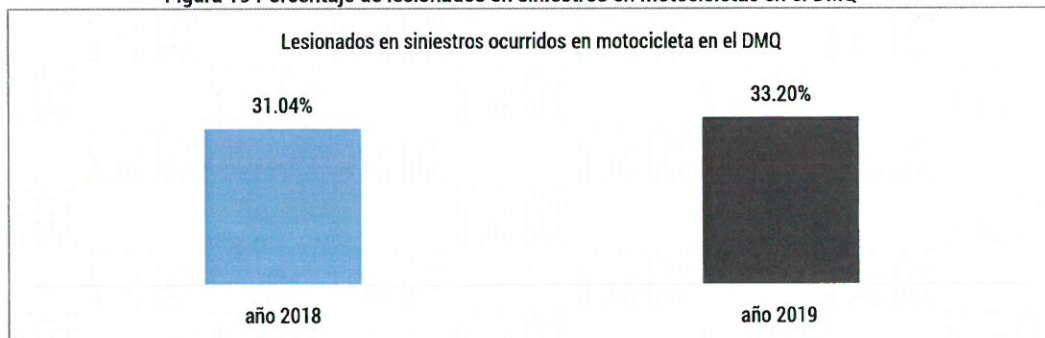


Fuente: ANT
 Elaborado por: OMSC
 (*) Enero - septiembre

Las personas fallecidas en siniestros de tránsito en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 23,40% del total de fallecidos por siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje aumenta al 31,02%, este crecimiento pone en alerta y evidencia aún más el riesgo al que están expuestos los conductores y acompañantes de motocicletas, hay que recordar que las motocicletas tienen menos volumen de visibilidad que los autos en general, esto puede devenir a ubicarse en puntos ciegos detrás de los autos, además por su necesidad de equilibrio cualquier toque que afecte su balance puede resultar fatal por la caída de su conductor o acompañante. A este riesgo existente se debe tomar en cuenta muchas veces el no uso del casco de protección o el uso de cascos no homologados de baja calidad que no ofrecen la protección necesaria a las personas.

En este caso la tasa de muertes en siniestros viales en motocicletas para el 2018 fue de 2,34 personas por cada 100 mil habitantes.

Figura 19 Porcentaje de lesionados en siniestros en motocicletas en el DMQ



Fuente: ANT
 Elaborado por: OMSC
 (*) Enero - septiembre

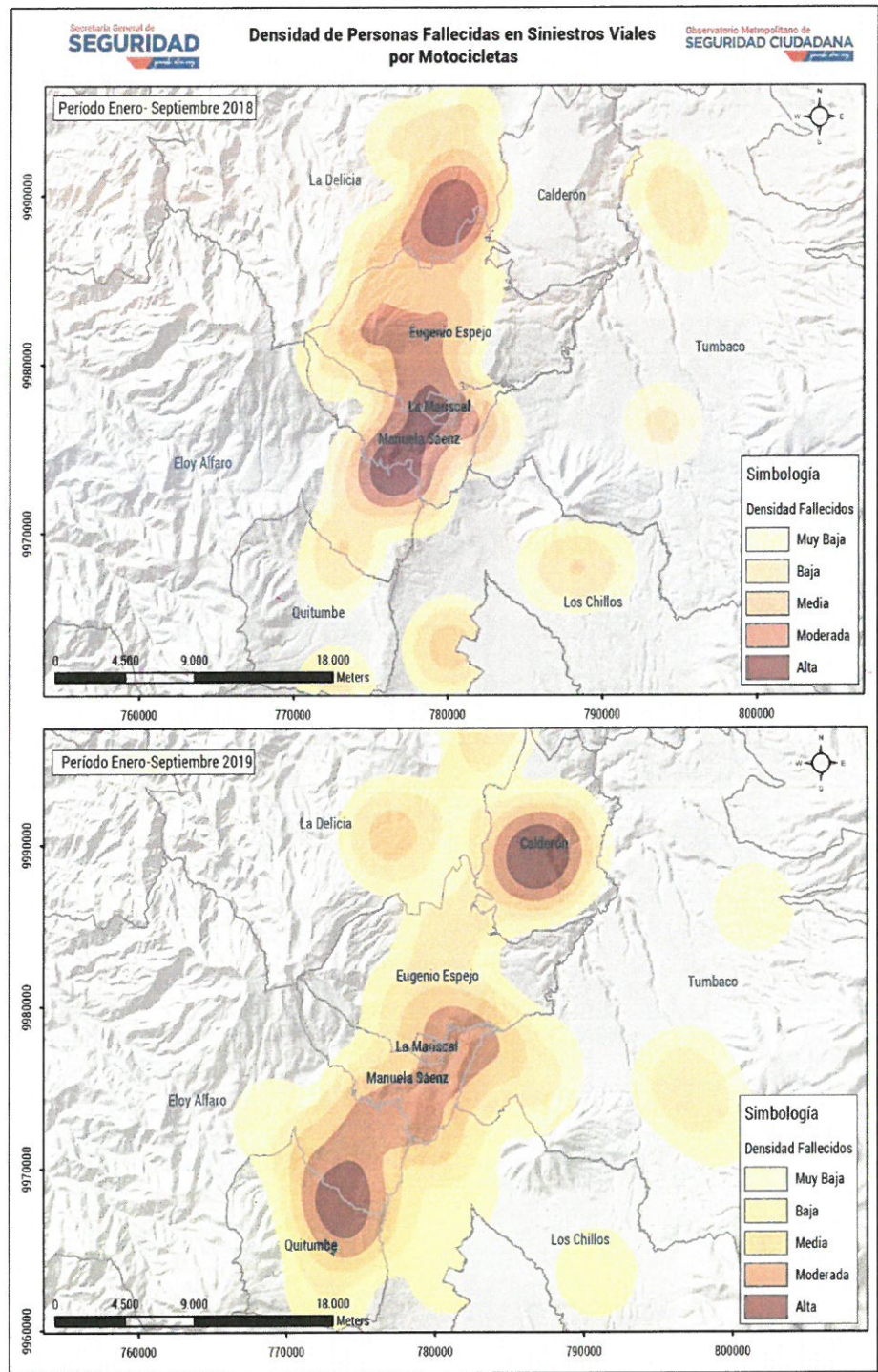
Los lesionados en siniestros de tránsito en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 31,04% del total de lesionados en siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje se eleva al 33,20%, al igual que en el cuadro anterior, las personas que transitan en motocicletas están más expuestas a lesiones en caso de un siniestro. En este caso la tasa de lesiones en siniestros viales en motocicletas para el 2018 fue de 48,03 personas por cada 10 0mil habitantes.

5

0071

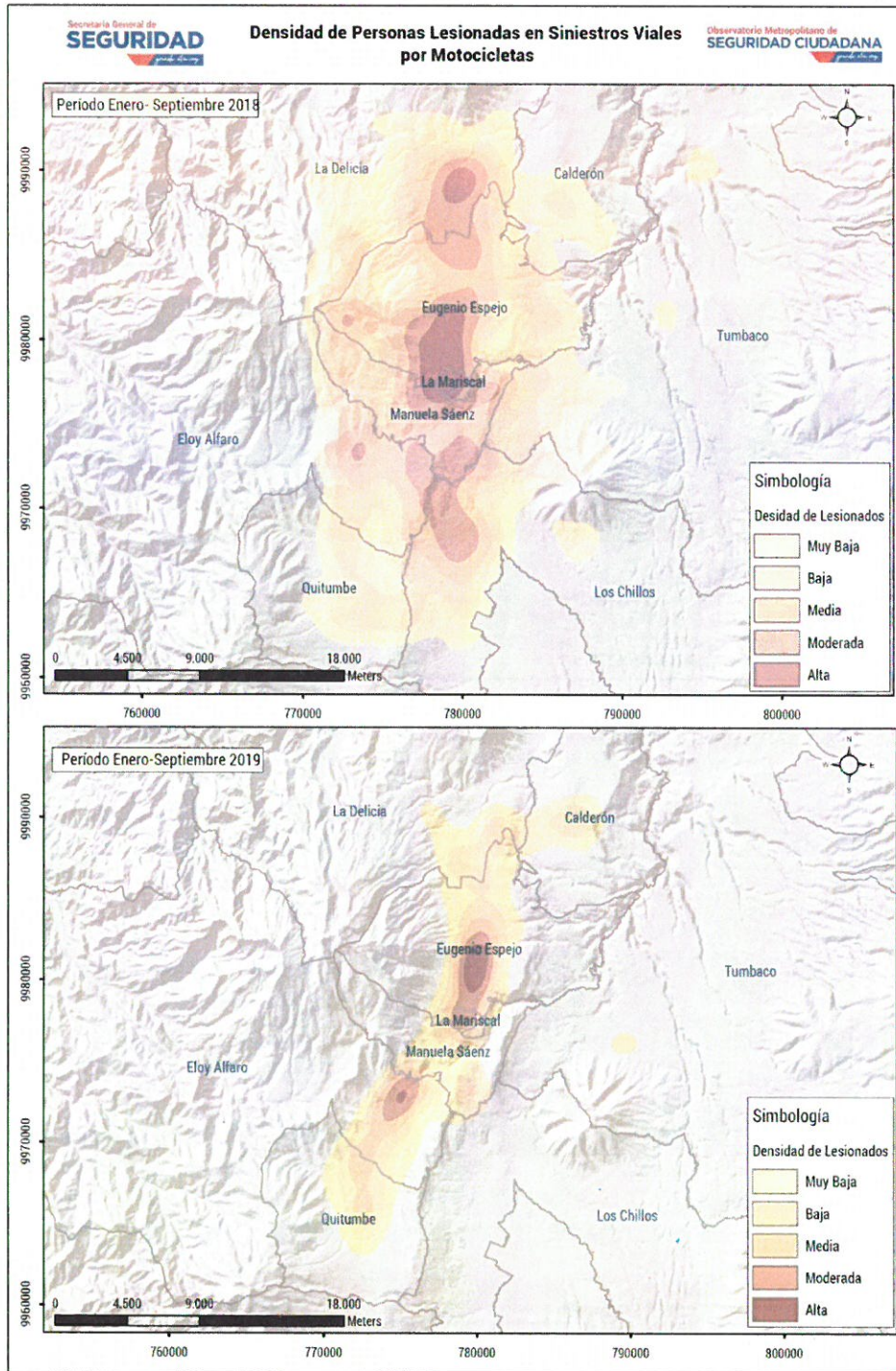
- setenta y uno -

Figura 20 Densidad de fallecidos en siniestros en motocicletas en el DMQ 2018 - 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

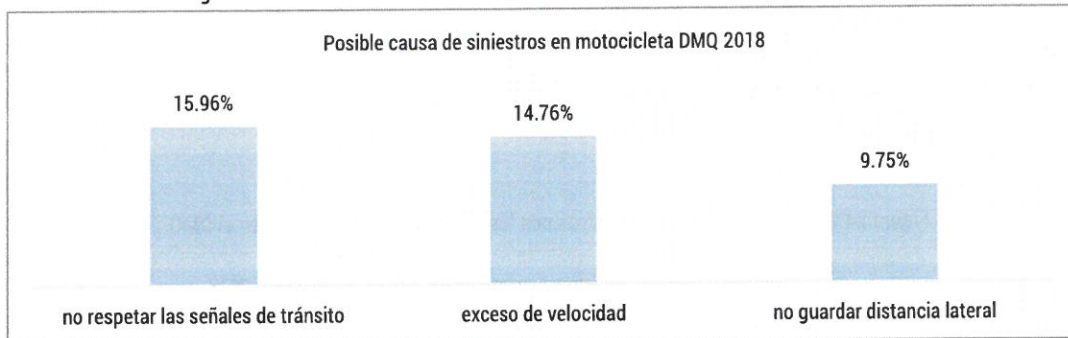
Figura 21 Densidad de lesionados en siniestros en motocicletas en el DMQ 2018 - 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

DETALLE 2018

Figura 22 Posible causa de los siniestros en motocicletas en el DMQ 2018



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Como posibles causas, el irrespeto a las señales de tránsito aparece en primer lugar en el año 2018, hay que tomar en cuenta que estas posibles causas son completamente prevenibles por parte de los conductores, sean de motocicletas o de cualquier vehículo.

En el año 2018 los principales tipo de siniestros en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 47,60%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,70%
- Los atropellos/arrollamientos con un 11,65%

Si revisamos los dos datos presentados podemos ver una correspondencia entre causas y tipo de siniestros, los choques por ejemplo muchas veces se dan en intersecciones por no respetar disco PARE o semáforos y las pérdidas de carril pueden ser acusadas por exceso de velocidad.

Figura 23 Posible causa de los siniestros con fallecidos en motocicletas en el DMQ 2018



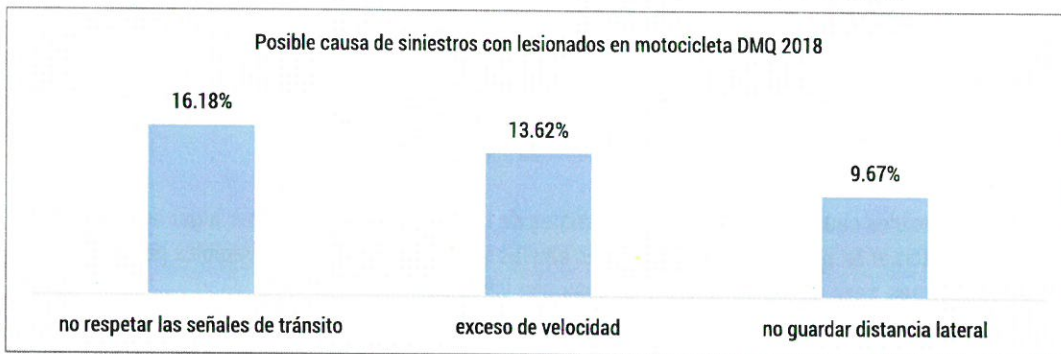
Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

El exceso de velocidad es un factor de riesgo fundamental para las pérdidas de vida en los siniestros de tránsito, a mayor velocidad mayor riesgo de siniestro y mayores daños sufridos, y esto se magnifica en conductores de motocicleta que carecen de un chasis que pueda brindar protección.

En el año 2018 los principales tipos de siniestros con fallecidos en motos son:

- Los estrellamientos con un 41,27%
- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 20,63%
- Los atropellos/arrollamientos con 17,46%

Figura 24 Posible causa de los siniestros con lesionados en motocicletas en el DMQ 2018



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Se observa que las posibles causas son recurrentes en los datos presentados y se recalca que en su mayoría están relacionadas directamente con el factor humano a través de la toma de decisiones correctas o la pericia al conducir.

Por ejemplo cada persona tiene la capacidad de decidir si se pasa un luz roja o un PARE, o decidir a qué velocidad desea transitar.

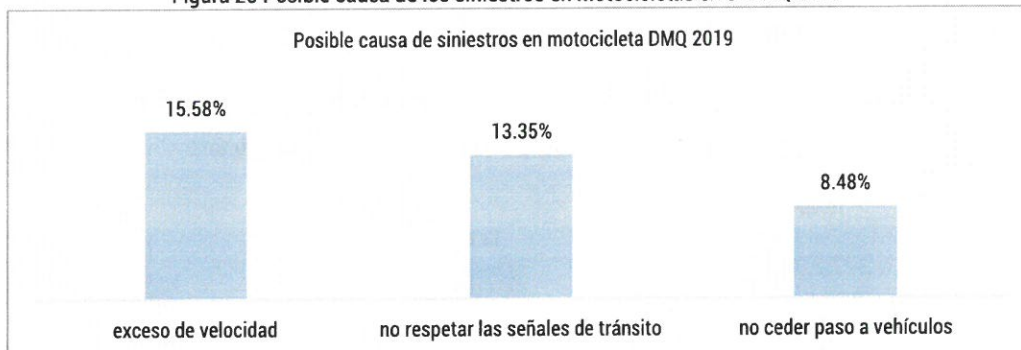
En el año 2018 los principales tipos de siniestros con lesionados en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 47,14%
- Los atropellos/arrollamientos con 15,40%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,54%

(3)
- sesenta y nueve
3069

DETALLE 2019

Figura 25 Posible causa de los siniestros en motocicletas en el DMQ 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Para el año 2019 se presentan las siguientes posibles causas en los siniestros de tránsito en los que intervinieron motocicletas, el exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito vuelven a reportarse al igual que el año 2018, en particular en los datos del año 2019 aparece una posible causa que es, no ceder el derecho de paso a vehículos.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 53, 27%
- Los atropellos/arrollamientos con 13,07%
- Las pérdidas de carril/pista con un 9,87%

Figura 26 Posible causa de los siniestros con fallecidos en motocicletas en el DMQ 2019



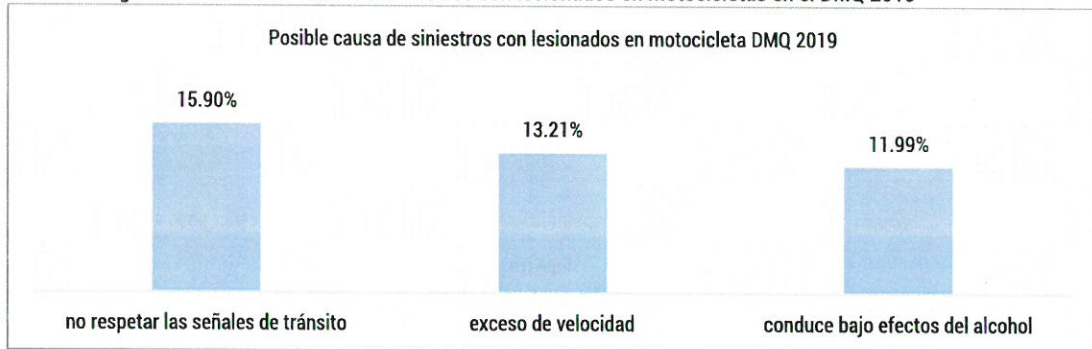
Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

En caso de personas fallecidas en siniestros en motocicletas en el año 2019, el exceso de velocidad ocupa el primer lugar como posible causa del siniestro, superando ampliamente lo reportado en el año 2018, como se mencionó anteriormente, en cualquier siniestro de tránsito el exceso de velocidad será un factor determinante para su ocurrencia y las consecuencias del mismo.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros con fallecidos en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 39,66%
- Los atropellos/arrollamientos con 24,14%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,79%

Figura 27 Posible causa de los siniestros con lesionados en motocicletas en el DMQ 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

En el año 2019 se evidencia que las posibles causas de siniestros con lesionados en donde se involucraron motocicletas mantiene el patrón en relación al año 2018, es decir el no respetar las señales de tránsito y el exceso de velocidad se ubican entre las principales causas de siniestros que causan lesiones.

Cabe destacar que el conducir bajo los efectos del alcohol también es una posible causa, que al igual que las otras son completamente previsibles y están en control de los conductores, dejando de lado la concepción de "accidental" y asumiendo que los siniestros pudieron ser evitados.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros con lesionados en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 54,99%
- Los atropellos/arrollamientos con 17,79%
- Las pérdidas de carril/pista con un 9,16%

9. Conclusiones

DELITOS

- El 6.50% de los delitos de mayor connotación cometidos el año 2019 (corte 31 de octubre) en el DMQ se comenten utilizando la motocicleta, lo que representa 835 delitos, a un promedio aproximado de 84 delitos mensuales.
- Los delitos utilizando motocicletas se concentran en el hiper centro de la ciudad en donde se ubican instituciones financieras, locales comerciales, especialmente en las Administraciones Zonales Eugenio Espejo y Eloy Alfaro.
- El robo a personas es el delito que más se comete utilizando motocicletas, en el año 2019 hasta la fecha de corte son un total de 730 delitos denunciados en esta modalidad, que representa el 87,43%.
- Debido a la versatilidad del uso de motocicletas, el 83,59% de los delitos ocurren en la vía pública.
- Los horarios donde se concentran los delitos utilizando motocicletas son de 12:00 a 21:00 horas, en un 57, 72%.
- En el DMQ no se registran muertes violentas utilizando motocicletas, es decir en modalidad sicaratos.
- En el 63,59% de los delitos cometidos utilizando motocicleta se utiliza algún tipo de arma (blanca o de fuego), esto acrecenta la amenaza y el riesgo de las personas a salir lesionadas.
- Debido a la violencia de los robos, la percepción de inseguridad de las personas crece al observar la movilización de personas en motocicletas.
- La identificación clara de los conductores y de la placa de la motocicleta a través de mecanismos como chalecos, sticker en cascos con números de placa, puede ser un aporte a mejorar la percepción de seguridad.
- Los controles de placas y matriculas a motocicletas, así como el control de armas a personas que transiten en motocicletas son acciones puntuales favorables para disminuir los delitos.
- Socializar la medida con los grupos motorizados, tanto para trabajadores, como para conductores recreativos ya que la motocicleta es un medio de transporte popular en la ciudad.
- Los operativos de prevención y de control deben mantenerse como medida para precautelar la seguridad y aportar a la disminución de delitos y siniestros

SINIESTROS

- La participación de motocicletas en la siniestralidad vial alcanza el 19,92% del total (3.609) siniestros registrados a septiembre del 2019.
- Los lesionados por siniestros de motocicletas alcanza el 33,20% del total de lesionados hasta el mes de septiembre 2019 (2.235).
- Los fallecidos por siniestros de motocicletas alcanza el 31,02% del total de fallecidos hasta el mes de septiembre 2019 (187).
- El exceso de velocidad es un factor fundamental para la presencia de siniestros de tránsito, además de la gravedad de las lesiones ocurridas y de la muerte de los conductores o pasajeros.
- Los controles de velocidad son fundamentales al momento de prevenir los siniestros de motocicletas.

- El casco es el mejor elemento de protección para conductores y pasajeros de motocicletas, ya que protege el órgano más importante y complejo del cuerpo humano, la utilización de cascos homologados es necesaria para reducir el número de lesionados y fallecidos en siniestros de tránsito.
- Los operativos de control al uso de casco homologado por parte de conductores y pasajeros son acciones que deben fortalecerse en base al artículo 389 literal 11 del COIP.
- Es necesario reforzar operativos que controlen el exceso de pasajeros que circulan en motocicletas, así como la transportación de menores de edad sin cumplir con los requisitos de cascos homologados.
- Las probables causas por las que se ocasionan los siniestros de motocicletas son en su mayoría previsible, es decir cuentan con la posibilidad de evitar que sucedan.
- La capacitación efectiva, la concientización y respeto a las normas de tránsito son fundamentales al momento de enfrentar la problemática de la siniestralidad vial.
- Lo fundamental en las motocicletas es la protección del piloto y acompañante, la siniestralidad de vehículos de dos ruedas tiene consecuencias mucho más graves, el cuerpo de los motociclistas es el que sufre todo el impacto siendo la cabeza la parte más afectada, las personas que utilizan las motocicletas están más expuestas a lesiones o a la muerte debido a la carencia de protección, así como el uso de mecanismos de protección deficientes.
- La afectación por siniestralidad vial es alta en relación al uso de motocicletas, lo que evidencia una problemática latente.

10. Recomendaciones

DELITOS

- Como alternativa para disminuir los niveles de inseguridad se recomienda optimizar la identificación de conductores y de las placas de las motocicletas, a través de sistemas visibles para la comunidad y las autoridades; algunos ejemplos de esto son:
 - Cascos con las palcas de la motocicleta claramente visibles.
 - Chalecos especiales para identificar conductores y acompañantes
- Se recomienda fortalecer las acciones preventivas en temas de seguridad vinculado a motocicletas, ejecutar a través de los organismos de control operativos permanentes y en diversos sectores de la ciudad, en temas específicos de:
 - Control de placas y matrícula de motocicletas
 - Control de armas (Fuerzas Armadas)
- Las medidas de control o restricción suelen tener un impacto en la población que afecta la gestión de la autoridad, por lo tanto se recomienda socializar la medida a tomar con los colectivos de conductores de motocicletas, ya que este medio de transporte es una alternativa de movilización y también una herramienta de trabajo.

SINIESTROS DE TRÁNSITO

- Los mecanismos de control de velocidad en la ciudad son herramientas tecnológicas que debes fortalecerse para reducir los siniestros de tránsito por exceso de velocidad.
- Se recomienda promover sistemas de capacitación efectiva para conductores y para la población en general del DMQ, ya que la siniestralidad vial es un fenómeno que afecta a motociclistas, a otros conductores, peatones y la comunidad en general.

- sesenta y siete ^①
067

- Los sistemas de protección personal son fundamentales para evitar lesiones y muertes en conductores y pasajeros de motocicletas, por lo tanto el rígido control de la utilización de cascos homologados debe ser una prioridad en el objetivo de reducir los efectos de la siniestralidad vial.



Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

Asunto: Ampliación Informe. Exp. Nro. 2019-02342

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1648-O, de 16 de octubre de 2019; la resolución Nro. 007-CMO-2019; y, el oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0298, de 31 de octubre de 2019, a requerimiento de la Comisión de Movilidad (la «Comisión»), presento el siguiente Informe Jurídico (el «Informe»):

1. Competencia

1. Emito el Informe fundamentado en el art. 11 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; la letra c) del art. 13 de la Resolución C 074, de 08 de marzo de 2016 (la «Resolución»); y, el oficio 0000095, de 27 de mayo de 2019, del Procurador Metropolitano.

2. Ámbito y objeto

2. El objeto de este Informe es expresar a la Comisión, el criterio de la Procuraduría Metropolitana respecto a los siguientes asuntos («Requerimiento») (énfasis añadido): (a) "La Comisión de Movilidad, en sesión No. 013-ordinaria, efectuada el día 02 de octubre de 2019, luego de conocer el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, de iniciativa del Dr. Santiago Guarderas, [...] resolvió: solicitar a la Procuraduría Metropolitana [...] un informe [...] jurídico [...] que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo"; y, (b) "Conocido el informe jurídico emitido sobre el proyecto de ordenanza [...] la Comisión de Movilidad solicita se amplíe el mismo con relación a: 1. La competencia de la Comisión de Movilidad y del Concejo Metropolitano de Quito de expedir una norma con el objeto del proyecto propuesto; 2. Conforme que dicho proyecto no contraviene el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente; y, 3. Precise las recomendaciones que, a criterio de la Procuraduría

Sylvia
06-11-2019
(9:56)
PK

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

Metropolitana, fuzren procedentes.

3. Para atender el Requerimiento de la Comisión, este Informe se refiere a los siguientes asuntos: (i) competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al proyecto de Ordenanza Metropolitana reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito (el «Proyecto»); y, (ii) observaciones específicas al Proyecto.

4. Este Informe tiene una naturaleza meramente informativa, de conformidad con el ámbito de aplicación y requisitos previstos en el art. 1 letra c) de la resolución A-005, del Alcalde Metropolitano.

3. Marco para el análisis jurídico

5. El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (el «Código Municipal»), publicado en el Registro Oficial (Edición Especial) Nro. 902 de 7 de mayo de 2019, en el Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2, establece disposiciones normativas relativas a la regulación de la circulación vehicular en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

6. El Proyecto remitido busca incorporar una disposición al Capítulo indicado en el párrafo precedente que tiene relación con la restricción del número de pasajeros a bordo de una motocicleta, y otra en Capítulo siguiente, tipificando una infracción y sanción administrativa.

4. Análisis y criterio jurídico

7. Como ha quedado anotado, este Informe se acota en función del Requerimiento, y, por tanto, se refiere a: (i) la competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto; y, (ii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto.

4.1. Competencia, procedimiento y régimen jurídico aplicable al Proyecto

8. El art. 226 de la Constitución de la República («Constitución»), reconoce el principio de legalidad para las actuaciones de la administración pública, indicando lo siguiente: "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

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

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."

9. De acuerdo con la norma transcrita, las instituciones del Estado y toda persona que actúe en virtud de una potestad estatal ejercerán las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Esta disposición, consagra el principio de legalidad que, con rango constitucional, constituye una garantía para los individuos y la fuente y medida de las potestades públicas. El principio de legalidad es una garantía del goce y ejercicio de los derechos constitucionales, pues toda intervención que no se encuentre autorizada en la ley constituye, en sí mismo, una vulneración ilegítima del espacio reservado a la comunidad y a los individuos.

10. El principio de legalidad, asimismo, es fuente y medida para el ejercicio del poder público, en el sentido de que ninguna persona está habilitada a ejercer autoridad sobre los demás miembros de una comunidad o los individuos si es que no existe una norma que le otorgue esa capacidad y, en cualquier caso, siempre dentro del límite de la competencia asignada.

11. El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito GAD DMQ (el «GAD DMQ»), tiene la competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio, de conformidad con el siguiente régimen:

- *Primero*, los arts. 264 núm. 6 y 266 de la Constitución, que disponen lo siguiente (énfasis añadido): "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 afines de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias";
- *Segundo*, los arts. 84 letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), que establecen (énfasis añadido): "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. 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

41

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, tránsito terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. 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 podrá delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable, estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial”;

- Tercero, el art. 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), según el cual (énfasis añadido): “Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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. [...] y;
- Cuarto, a través de la Resolución Nro. 036-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir progresivamente la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestres y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales -art. 1-, estableciendo para el efecto diversos modelos de gestión -modelos: A, B, C-, insertando dentro del primero -I- al GAD DMQ conjuntamente con los cantones de Cuenca y Guayaquil.

12. En específico, respecto a la competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre del GADDMQ dentro de su territorio y la implementación de restricciones en el número de pasajeros en una motocicleta, se debe considerar lo siguiente:

- De conformidad con el régimen jurídico expuesto en párrafos anteriores, el GAD DMQ tiene la competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;
- Esa competencia se ejerce con el alcance previsto en el art. 67 del Código Orgánico Administrativo («COA») que dispone (énfasis añadido): “Art. 67.- Alcance de las

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

competencia atribuidas. El ejercicio de las competencias asignadas a los órganos o entidades administrativas incluye, no solo lo expresamente definido en la ley, sino todo aquello que sea necesario para el cumplimiento de sus funciones”;

- En ese sentido, el establecimiento del número de pasajeros a bordo de una motocicleta se inserta en la competencia de planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre; por lo que, el GAD DMQ tiene la competencia para regular normativamente el número de pasajeros en motocicleta dentro de su territorio;
- La determinación del número de pasajeros en motocicleta deberá observar los criterios técnicos que emitan los órganos competentes en temas de tránsito y transporte terrestre en el DMQ, y el régimen aplicable; y
- De manera ejemplificativa, puede indicarse que los cantones de Guayaquil y Manta han emitido ordenanzas que regulan el número de ocupantes de motocicletas dentro de sus circunscripciones territoriales en años anteriores.

13. Respecto al contenido normativo del Proyecto, se debe considerar:

- El COOTAD, en la letra a) del art. 87, establece la facultad normativa del gobierno autónomo descentralizado metropolitano en materias de su competencia mediante la expedición de: ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;
- De conformidad con los arts. 322 y 323 del COOTAD, el Proyecto es una propuesta de Ordenanza por establecer disposiciones normativas relativas a un asunto de interés general para el DMQ;
- La aprobación de un proyecto de ordenanza seguirá el procedimiento establecido en el art. 322 del COOTAD y, adicionalmente el establecido en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016;
- El Concejo Metropolitano en ocasiones anteriores ha autorizado al ejecutivo del GAD DMQ, en uno o varios de sus órganos, dentro del régimen jurídico aplicable, el ejercicio de las atribuciones o poderes que le han sido conferidos por el ordenamiento jurídico, i.e. el establecimiento de planes de restricción y regulación de la circulación vehicular (art. IV.2.7.1 del Código Municipal);
- La autorización que establecería el Proyecto se refiere a reglas que regularían los asuntos específicos de la ejecución de un plan de restricción y regulación, no se refiere a una autorización general para expedir cualquier tipo de disposiciones que sobresalgan del ámbito del plan de restricción y regulación; y
- No se emite una validación específica respecto al número de pasajeros en una motocicleta, por lo que para el Proyecto una indicación específica de ello, correspondería al órgano emisor, en este caso, la Secretaría de Movilidad, emitir un pronunciamiento en ese sentido.

pl

Oficio No. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 03 de noviembre de 2019

14. Indicada la competencia del GAD DMO respecto al Proyecto, sobre los deberes y atribuciones que tiene asignada la Comisión, considerar:

- El art. 1.1.48 del Código Municipal indica los deberes y atribuciones de cada una de las Comisiones del Consejo Metropolitano, concretamente, respecto a la Comisión, indica (énfasis añadido): "Art. 1.1.48.- Ámbito de las comisiones.- Los deberes y atribuciones de las comisiones del Consejo Metropolitano son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigentes dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación. [La Comisión de Movilidad: Estudiar, elaborar y proponer al Consejo, para estos mandatos, relativos a la planificación, regulación y control del tránsito, en Transporte público, privado y comercial; y, seguridad vial en el Distrito];
- Los deberes y atribuciones constituyen las competencias que ejerce la Comisión. En efecto, de acuerdo con el art. 1.1.48 del Código Municipal, la Comisión tiene competencia para estudiar, elaborar y proponer proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial en el territorio del DMO;
- Al ser el Proyecto propuesto atinente a planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre, la Comisión de Movilidad es la competente para su tratamiento dentro del GAD DMO; el procedimiento establecido en los cuerpos normativos mencionados anteriormente (COOTAD y Resolución C 074 del 2016).

4.2. Observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto

15. En este apartado se hacen constar los comentarios específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado del Proyecto.

16. *Primero*, de conformidad con el art. 322 del COOTAD, los proyectos de ordenanzas, deben referirse a una sola materia y contendrán (i) la exposición de motivos, (ii) el articulado que se proponga, y (iii) la expresión clara de los artículos que se derogan o reforman con la nueva ordenanza. En efecto del incumplimiento de estos requisitos, es que el proyecto no deba ser tramitado, ya, respecto debe estimarse:

- El Proyecto se refiere a una sola materia y contiene, en su estructura formal, la exposición de motivos, considerandos y la mención a las normas que se expiden;
- En la exposición de motivos se hace una descripción factual de la necesidad del establecimiento de planes de restricción y regulación del número de pasajeros de motocicletas; y,
- En los considerandos se hace referencia a las bases constitucionales, legales y reglamentarias que sirven de fundamento para la expedición de la ordenanza.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

17. *Segundo*, respecto a los considerandos del Proyecto, se debería observar específicamente lo siguiente:

- Se sugiere revisar la conveniencia de referenciar a los siguientes artículos: 394 de la Constitución; 87 de la LOTTTSV; 284 y 301 del Reglamento a la LOTTTSV, por no constituir fundamentos jurídicos necesarios para la edición del Proyecto;
- Se debería corregir la mención del cuerpo normativo del considerando quinto del Proyecto, ya que el art. 30.3 que se cita corresponde a la LOTTTSV y no al COOTAD. Como una consecuencia de la corrección, convendría modificar su posición dentro del orden de los considerandos; y,
- Para el conocimiento del Concejo Metropolitano del Proyecto, se deberá contar con los informes técnicos de los diversos órganos del GAD DMQ relacionados por el ámbito de sus competencias, los que deberán justificar técnicamente las reglas que se buscan expedir.

18. *Tercero*, respecto a los artículos del Proyecto, considerar siguiente:

- Sobre el art. 1 del Proyecto:
 1. El Capítulo XIV, del Título I, de Libro IV, 2 del Código Municipal, en su ámbito material de regulación se refiere exclusivamente a la circulación vehicular. En efecto, únicamente establece disposiciones relativas al plan de restricción y regulación de circulación vehicular, es decir, el establecimiento de reglas sobre restricción a la circulación de cualquier tipo de vehículo en el DMQ. Un plan relativo a la restricción y regulación del número de pasajeros de una motocicleta, no es asimilable a un plan relativo a la restricción de circulación vehicular, ya que no se refiere, a la restricción de la circulación de motocicletas, sino al número de sus ocupantes. En ese sentido, el art. 1 del Proyecto no debería insertarse dentro del Capítulo XIV del Título I, del Libro IV, 2 del Código Municipal, pero podría, incorporarse en capítulo específico a continuación del referido Capítulo XIV en el mismo Título I, del Libro IV, 2 del Código Municipal;
 2. Con el objeto de evitar interpretaciones extensivas del texto de la norma, convendría que se aclare que la restricción buscada es aplicable dentro del territorio del DMQ;
 3. El segundo inciso del art. 1 establece el ejercicio de una competencia específica por un órgano del GAD DMQ en materia de control del transporte terrestre particular, no se refiere al establecimiento de un plan de restricción; por lo que, convendría que conste en un artículo distinto.

11

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

- Sobre el art. 2 del Proyecto:
- 1. El art. IV.2.77 tiene un ámbito material de aplicación que se circunscribe únicamente a las sanciones establecidas a los propietarios de vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y regulación vehicular. El art. 2 del Proyecto tiene un ámbito material de aplicación que se refiere exclusivamente a quienes contravengan el plan de restricción y regulación del número de ocupantes de motocicletas en el territorio del DMQ. Los ámbitos materiales indicados no son asimilables, sus objetos de regulación, más allá de la tipificación de sanciones, se refieren a diversos tipos de conductas, por lo que sería oportuno que se inserte el texto propuesto como un artículo independiente a continuación del art. IV. 2. 77 del Código Municipal:
- 2. Por otro lado, la indicación que se realiza en el texto al artículo del Código Municipal debería ser modificada para que se refiera al "plan de restricción y regulación" de pasajeros de motocicletas, considerando que la numeración del artículo del Código Municipal se encuentra en continuo cambio; y,
- 3. La referencia que se realiza a la palabra "plazo" debería ser reemplazada por la palabra "término". De acuerdo con el art. 133 del COA, los términos sólo pueden fijarse en días y los plazos en meses o en años.

5. Conclusiones

19. Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana, respecto al requerimiento, concluye lo siguiente:

- El GAD DMQ tiene la competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre con su territorio, por lo que, es competente para la conocer y expedir, a través de su órgano legislativo, el Proyecto, de así estimarlo.
- La aprobación del Proyecto, por ser una propuesta de Ordenanza Metropolitana, seguirá el procedimiento establecido en el art. 322 del COOTAD y, adicionalmente el procedimiento establecido en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016;
- La Comisión de Movilidad, de acuerdo en el art. 131-48 del Código Municipal, es competente para conocer y tratar el Proyecto; y,
- El Proyecto observa el régimen jurídico aplicable por lo que, de estimarlo procedente, la Comisión de Movilidad podrá ponerlo en conocimiento del Concejo Metropolitano luego de las discusiones que se originen en el seno de la Comisión. De manera ejemplificativa, los cantones de Guayaquil y Manta han emitido ordenanzas que regulan el número de ocupantes de motocicletas dentro de sus circunscripciones territoriales.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

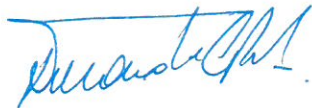
6. Recomendaciones.

20. Con base en los fundamentos expuestos, en concordancia con lo establecido en el apartado 4.2., la Procuraduría Metropolitana recomienda lo siguiente:

- Evaluar en la pertinencia de la mención de los considerandos a los artículos: 394 de la Constitución; 87 de la LOTTTSV; 284 y 301 del Reglamento a la LOTTTSV, en función del objeto del Proyecto;
- Conviene corregir la mención del cuerpo normativo del considerando quinto del Proyecto, ya que el art. 30.5 que se cita corresponde a la LOTTTSV y no al COOTAD;
- Por su objeto, el art. 1 del Proyecto no debería insertarse dentro del Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal que trata la regulación de la circulación vehicular, pero podría incorporarse en un nuevo capítulo a continuación del Capítulo XIV en el mismo Título I, del Libro IV. 2 del Código Municipal;
- Convendría que se aclare en el art. 1 del Proyecto que la restricción sería aplicable dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito;
- El segundo inciso del art. 1 del Proyecto no se refiere al establecimiento de un plan de restricción, sería oportuno que conste en un artículo distinto;
- Respecto al art. 2 del Proyecto, conviene que no se incorpore un inciso adicional en el art. IV.2.77 del Código Municipal, sino que se disponga la inclusión de un nuevo artículo, que podría consistir a continuación del mencionado art. IV.2.77 del Código Municipal;
- La indicación que se realiza en el art. 2 del Proyecto a un artículo del Código Municipal, debería modificarse para que se refiera al "plan de restricción y regulación" de pasajeros de motocicletas y;
- La referencia que se realiza a la palabra "plazo" debería ser reemplazada por la palabra "término", de acuerdo con el art. 158 del COA.

21. Este informe no se refiere a asuntos de orden técnico, sobre los cuales se pronunciarán los órganos competentes del GAD DMQ

Atentamente,



Abg. Fernando Andre Rojas Yerosi
SUB PROCURADOR GENERAL

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0627-O

Quito, D.M., 05 de noviembre de 2019

Referencias:

- GADDMQ-EX-SMTC-1-2019-0208 -

Anexos:

- 2v8.PDF



**POLICIA NACIONAL DEL ECUADOR
COMANDO GENERAL
OFICIO**



0061
- sesenta y uno -
- 10 -

GADDMQ - SECM 2019 - 0327 - E

Oficio No. 1020-CG-2019
Quito D.M. 06 de noviembre de 2019

Señora
Mgs. Rocío Pamela Ponce Almeida
**COORDINADORA DE GESTIÓN DOCUMENTAL Y ARCHIVO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONSEJO METROPOLITANO**

De mi consideración:

Luego de expresarle un afectuoso y cordial saludo, en referencia a su Oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-1650-O, de 16 de octubre de 2019, mediante el cual solicita un informe respecto a los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito; para su conocimiento, muy respetuosamente me permito remitir copia del Oficio No. 2019-5870-DGO-QX-PN, de 06 de noviembre de 2019, al que anexa la información solicitada

Con sentimiento de consideración y estima.



Firmado electrónicamente por:
**NELSON HUMBERTO
VILLEGAS UBILLUS**



Nelson Villegas Ubillús
General Superior
COMANDANTE GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL.

Elaborado por: Patty V. / SOS. J. Ruiz

Revisado por: Tcnl. E. Maroto

Aprobado por:

Despacho: Sgos. E. López

Archivo: Sgos. D. Lascano

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
RECEPCIÓN

Fecha **08 NOV 2019** Hora **11:52**
Original: **- 2 -**
Copia: **- 6 -**
Recibido por: **TUONDE**

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO QUITO grande ideas.org	GESTIÓN DE COMISIONES
	FECHA: 09/Nov/2019
	HORA: 10H02
	RECIBIDO: 4 ORI - 4 COPIAS

(Handwritten signature)



**POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR
DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES**



- sesenta -

1060

Oficio Nro. 2019-5870-DGO-QX-PN

Quito, 06 de noviembre de 2019

Asunto: RESPETUOSAMENTE, EN CUMPLIMIENTO AL MEMORANDO NO. 2019-20462-CG-Q-XPN (INFORMACIÓN DE LOS ÍNDICES DELINCUENCIALES REGISTRADOS EN EL DMQ). Ord. 12617.

Señor
GraS. MSc. Nelson Humberto Villegas Ubillús
Comandante General de la Policía Nacional del Ecuador
POLICÍA NACIONAL
En su Despacho

Mi Comandante General.-

Luego de extenderle un atento y cordial, en cumplimiento al Memorando No. 2019-20462-CG-Q-XPN, respetuosamente me permito remitir copia del oficio Nro. 2019/0183/DAID-DGO/PNE, de 31 de octubre de 2019, suscrito por el señor Supervisor del DAID-DGO, anexando el Informe No. 2019-092-DAID-DGO.

Hago propicia la oportunidad, para expresarle las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,
VALOR, DISCIPLINA Y LEALTAD

Documento firmado electrónicamente

Sr. GraI. Dr. Hernán Patricio Carrillo Rosero
DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES

Referencias:
- 2019-20462-CG-QX-PN

Anexos:
- of_183-daid-dgo.pdf

Copia:
Señora
Sgos. Geovanna Cecilia Tapia Nuñez
Seguimiento de la Información del CG.

clhv

X



**POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR
DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES**



Oficio Nro. 2019-5870-DGO-QX-PN

Quito, 06 de noviembre de 2019



Firmado electrónicamente por:
**HERNAN PATRICIO
CARRILLO ROSERO**



- cincuenta y nueve
1059



**POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR
DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES**

Oficio N° 2019/0183/DAID-DGO/PNE
Quito, a 31 de octubre del 2019

-CG
F.

Señora General Inspector
Tannya Gioconda Varela Coronel
**DIRECTORA GENERAL DE OPERACIONES DE LA POLICÍA NACIONAL
(Subrogante).**

En su despacho. -

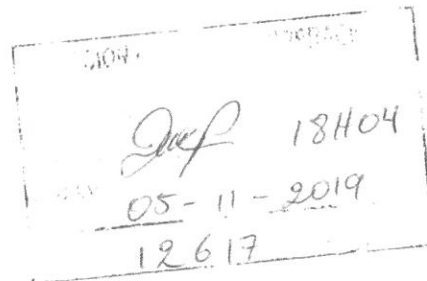
Mi General:

Luego de expresarle un atento y cordial saludo, me permito dirigirme a usted Mi General, a la vez adjunto el informe N.º 2019-092-DAID-DGO, de fecha 31 de octubre del 2019, en contestación al Memorando N.º 2019-20462-CG-QX-PN de fecha 28 de octubre de 2019, suscrito por el Sr. GraS. MSc. Nelson Humberto Villegas Ubillús, Comandante General de la Policía Nacional del Ecuador, que tiene como asunto la solicitud de información de los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo el modus operandi de traslado en motocicleta.

Particular que pongo en conocimiento a Ud., Mi General para los fines pertinentes.

Atentamente
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD


ENDDY HERRERA PALACIOS
TENIENTE DE POLICÍA
SUPERVISOR DEL DAID DGO
MVC/cn



Adjunto: Lo indicado
Distributivo:
Original: Destinatario
Copia: Archivo DAID-DGO



POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR
DEPARTAMENTO DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN DEL DELITO

PARA: Sra. Gral. Tannya Gioconda Varela Coronel
General Inspector
DIRECTORA GENERAL DE OPERACIONES DE LA POLICÍA
NACIONAL (Subrogante)

DE: Sr. Eddy Herrera Palacios
Teniente de Policía
SUPERVISOR DEL DAID-DGO

ASUNTO: Informe de los índices delincuenciales registrados en el Distrito
Metropolitano de Quito, bajo el modus operandi de traslado en
motocicleta.

FECHA: jueves, 31 de octubre del 2019.

INFORME No.: 2019-092-DAID-DGO

➤ **ANTECEDENTES:**

- Memorando Nro. 2019-20462-CG-QX-PN, de fecha Quito, D.M., 28 de octubre de 2019, suscrito por el Sr. GraS. MSc. Nelson Humberto Villegas Ubillús, Comandante General de la Policía Nacional del Ecuador.
- Informe Jurídico Nro. 2019-1177-DNAJ-PN, de fecha 24 de octubre del 2019, suscrito por el Sr. GraD. Fabián Santiago Salas Duarte, Director Nacional de Asesoría Jurídica de la Policía Nacional del Ecuador.
- Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1650-O, de fecha Quito, D.M., 16 de octubre de 2019, suscrito por la Sra. Mgs. Rocío Pamela Ponce Almeida, Coordinadora de Gestión Documental y Archivo – Secretaría General del Concejo Metropolitano.

➤ **DESARROLLO:**

El Departamento de Análisis de Información del Delito de la Dirección General de Operaciones, con información extraída de las bases del Sistema David 20.i2 sobre los delitos tipificados en el Código Orgánico Integral Penal de la

Constitución Política de la República del Ecuador, se procedió a verificar los datos estadísticos, obteniendo los siguientes resultados:

- **Índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito, bajo el modus operandi de traslado en motocicleta.**

En el año 2019 al corte 25 de octubre, del 100% (23378) de los delitos cometidos en el Distrito Metropolitano de Quito, en el 4% (900) de los delitos la víctima ha denunciado que el victimario se trasladaba en motocicletas, a continuación, se observa los diferentes delitos cometidos por medio de este modus operandi:

TABLA 1: Delitos contra la propiedad
FUENTE: Sistema David 20.12

DELITOS COMETIDOS POR MEDIO DE TRASLADO EN MOTOCICLETA DMQ	ABSOLUTOS		TASA DE VARIACIÓN	
	01 ENERO A 25 DE OCTUBRE		2018 Vs 2019	VARIACIÓN ABSOLUTA
	AÑO 2018	AÑO 2019		
ROBO A PERSONAS	660	712	⊗ 8%	52
ROBO A UNIDADES ECONÓMICAS	26	58	⊗ 123%	32
TENTATIVA DE ROBO	5	23	⊗ 360%	18
ROBO A MOTOS	10	27	⊗ 170%	17
OTROS ROBOS	0	2	⊗ 200%	2
HURTO	13	14	⊗ 8%	1
ROBO A CARROS	6	7	⊗ 17%	1
APROPIACIÓN FRAUDULENTO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS	0	1	⊗ 100%	1
TENENCIA ILEGAL ARMAS/EXPLOSIVOS	0	1	⊗ 100%	1
ROBO DOMICILIOS	2	2	○ 0%	0
RECEPTACIÓN	41	40	⊙ -2%	-1
HERIDAS/LESIONES	2	1	⊙ -50%	-1
TENTATIVA ASESINATO/HOMICIDIO	1	0	⊙ -100%	-1
ABIGEATO	1	0	⊙ -100%	-1
EXTORSIÓN	1	0	⊙ -100%	-1
ROBO A INSTITUCIONES DE SALUD	1	0	⊙ -100%	-1
ROBO A ENTIDADES FINANCIERAS	6	3	⊙ -50%	-3
ROBO DE BIENES, ACCESORIOS Y AUTOPARTES DE VEHÍCULOS	13	9	⊙ -31%	-4
ESTAFA	5	0	⊙ -100%	-5
TOTAL	793	900	13%	107

El robo a personas es el delito que presenta la mayor incidencia delictual con 712 eventos en año 2019, a diferencia del año 2018 que ha existido 660 eventos dando una variación porcentual del 8% y absoluta de más 52 eventos.

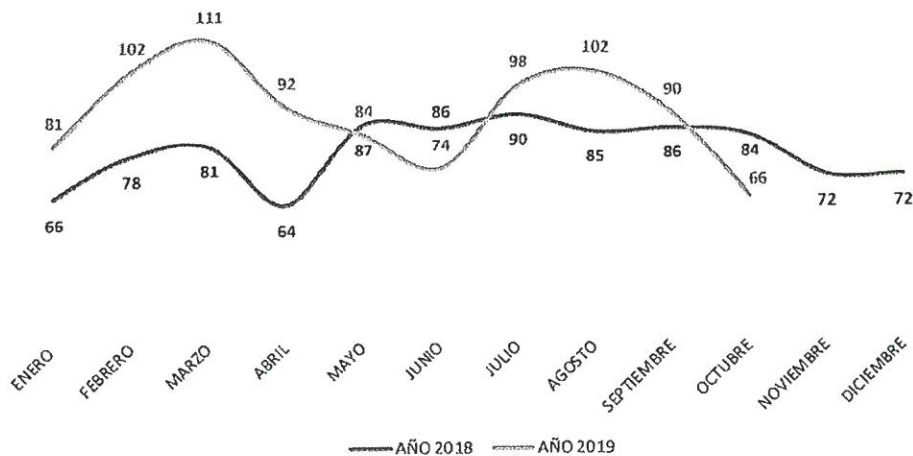
Los delitos cometidos por medio de traslado en motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito han incrementado en el Distrito Quitumbe de 82 eventos en el año 2018 ha 124 eventos en el año 2019, con una variación porcentual del 51% y absoluta de más 42 eventos, el Distrito Eugenio Espejo es que presenta la mayor incidencia delictual en el año 2019 con 314 eventos, como se puede observar en la siguiente tabla:

TABLA 2: Delitos contra la propiedad
FUENTE: Sistema David 20.12

DISTRITOS	ABSOLUTOS		TASA DE VARIACIÓN	
	01 ENERO A 25 DE OCTUBRE		2018 Vs 2019	VARIACIÓN ABSOLUTA
	AÑO 2018	AÑO 2019		
QUITUMBE	82	124	⊕ 51%	42
LA DELICIA	87	118	⊕ 36%	31
CALDERÓN	51	77	⊕ 51%	26
ELOY ALFARO-DMQ	126	148	⊕ 17%	22
LOS CHILLOS	22	26	⊕ 18%	4
TUMBACO	34	34	○ 0%	0
NANEGAL	1	1	○ 0%	0
EUGENIO ESPEJO	321	314	⊖ -2%	-7
MANUELA SÁENZ	69	58	⊖ -16%	-11
TOTAL	793	900	13%	107

En la temporalidad por meses en los delitos en el cual los victimarios utilizan motocicletas como medio de traslado se puede observar que el mes de marzo del año 2019 es el que presenta mayor incidencia con 111 eventos, mientras que en el año 2018 el mes mas conflictivo fue el mes de julio con 90 eventos como se puede observar en el siguiente gráfico:

GRÁFICO 1: Delitos contra la propiedad
FUENTE: Sistema David 20.12



➤ **CONCLUSIONES:**

- Que, en el 4% de los delitos cometidos en el Distritos Metropolitanos de Quito, la víctima ha denunciado que el victimario se trasladaba en motocicletas.
- Que, el robo a personas es el delito que presenta la mayor incidencia delictual con este modus operandi en el DMQ, con 712 eventos en año 2019.
- Que, el Distrito Quitumbe es el que presenta el mayor incremento de eventos con este modus operandi en comparación al año 2018, mientras que el Distrito Eugenio Espejo es que presenta la mayor incidencia delictual en el año 2019 con 314 eventos.
- Que, el mes de marzo del año 2019 es el que presentó la mayor incidencia delictual con 111 eventos.

Elaborado por:



Diego Freire Gaibor
CABO SEGUNDO DE POLICÍA
ANALISTA DELICTUAL DAID-DGO

Aprobado por:



Eddy Herrera Palacios
TENIENTE DE POLICÍA
SUPERVISOR DEL DAID-DGO

- cincuenta y seis -

0056



**POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR
COMANDO GENERAL**



Memorando Nro. 2019-20462-CG-QX-PN

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

PARA: Sra. Gral. Tannya Gioconda Varela Coronel
Director General de Operaciones, Subrogante

ASUNTO: INFORME RELACIONADO A LA SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD DEL GAD-DMQ.

Con un cordial saludo, remito el digital del Oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-1650-0, de 16 de octubre de 2019, suscrito por la señora Mgs. Rocío Pamela Ponce Almeida, Coordinadora de Gestión Documental y Archivo-Secretaría General del Consejo Metropolitano, al que adjunta la Resolución 008-CMO-2019, de la Comisión de Movilidad, así como el Informe Jurídico No. 2019-1177-DNAJ-PN, relacionado a la solicitud de información de la Comisión de Movilidad del GAD-DMQ.; **a fin que se sirva proceder conforme al análisis y conclusión del citado informe.**

Atentamente,
VALOR, DISCIPLINA Y LEALTAD

Documento firmado electrónicamente

Sr. GraS. MSc. Nelson Humberto Villegas Ubillús
COMANDANTE GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR

Referencias:
- PN-DNAJ-QX-2019-0991

Anexos:
- gaddmq-sgcm-2019-1650-o.pdf
- informe_juridico_no_2019-1177-dnaj-pn-signed.pdf

Copia:
Sr. Sgos. Diego Fabricio Lascano Garzón
Archivador del CG.

pv/jr



Firmado electrónicamente por:
**NELSON HUMBERTO
VILLEGAS UBILLUS**

1000-1000-1000

1000



- cincuenta y cinco -
1055



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0310-

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019

Asunto: Ampliación Informe Procuraduría Metropolitana proyecto de ordenanza motocicletas

Monica Sandoval Campoverde
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Santiago Omar Cevallos Patino
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magister
Analia Cecilia Ledesma García
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Previo a la reunión de trabajo de la Comisión de Movilidad, convocada para el día de hoy, me permito poner en su conocimiento el informe ampliado de la Procuraduría Metropolitana respecto del proyecto de ordenanza que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,


Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Referencias:
- GADDMQ-PM-2019-0627-O

Copia:
Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0310-

Quito, D.M., 06 de noviembre de 2019

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2019-11-06	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	SMGI	DC-SMGI	2019-11-06	



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

- cincuenta y cuatro

1054

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0299-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Asunto: Ampliación Informe Técnico y Jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de "Restricción pasajeros en motocicleta"

Señor
Juan Pablo Burbano Simon
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Conocido el informe técnico - jurídico emitido respecto del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, remitido a este despacho mediante oficio No. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF de 29 de octubre de 2019, la Comisión de Movilidad solicita se amplie el mismo, de tal forma que se determine si se emite informe favorable al proyecto de ordenanza, al considerarlo una regulación que viabilizará una acción concreta de este gobierno autónomo descentralizado, frente a los índices delincuenciales registrados en el Distrito Metropolitano de Quito.

El referido informe deberá ser presentado hasta el martes 5 de noviembre de 2019.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Referencias:
- GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF

Copia:
Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0299-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2019-10-31	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	SMGI	DC-SMGI	2019-10-31	



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

- cincuenta y tres -

0053

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0298-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Asunto: Amplicación de informe jurídico exp. Nro. 2019-02342

Señor Abogado
Fernando Andre Rojas Yerovi
Sub Procurador General
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Conocido el informe jurídico emitido sobre el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, remitido a este despacho mediante oficio No. GADDMQ-PM-2019-0588-O de 29 de octubre de 2019, la Comisión de Movilidad solicita se amplíe el mismo con relación a: 1. La competencia de la Comisión de Movilidad y del Concejo Metropolitano de Quito de expedir una norma con el objeto del proyecto propuesto; 2. Confirme que dicho proyecto no contraviene el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente; y, 3. Precise las recomendaciones que, a criterio de la Procuraduría Metropolitana, fueren procedentes.

El referido informe deberá ser presentado hasta el martes 5 de noviembre de 2019.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Referencias:

- GADDMQ-PM-2019-0588-O

Copia:

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0298-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2019-10-31	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	SMGI	DC-SMGI	2019-10-31	



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0297-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Asunto: Ampliación de Informe Técnico Jurídico Ordenanza motos

Señor Doctor
Juan Manuel Aguirre Gomez
Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Conocidos los informes técnico y jurídico emitidos respecto del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, remitidos a este despacho mediante oficio No. GADDMQ-AMT-2019-1278-O de 29 de octubre de 2019, la Comisión de Movilidad solicita se amplíen los mismos, de tal forma que se determine si se emite informe favorable al proyecto de ordenanza, por encontrarse elaborado dentro de las atribuciones de control del transporte terrestre, que compete a los gobiernos autónomos descentralizados, conforme a la normativa nacional y metropolitana vigente.

El referido informe deberá ser presentado hasta el martes 5 de noviembre de 2019.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

Referencias:
- GADDMQ-AMT-2019-1278-O



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0297-

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Copia:

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaría General del Concejo (E)

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2019-10-31	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	SMGI	DC-SMGI	2019-10-31	



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Santiago Omar Cevallos Patino
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magíster
Analía Cecilia Ledesma García
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Monica Sandoval Campoverde
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Juan Pablo Burbano Simon
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Magíster
Sheldon Augusto López Montenegro
Secretario General de Planificación
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Señor Ingeniero
Edgar Ernesto Lascano Corrales
Director Metropolitano Financiero
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Doctor
Juan Manuel Aguirre Gomez
Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Ingeniero
Rommel Mauricio Rosales Estupiñan
Gerente General Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

CONVOCATORIA A MESA DE TRABAJO
COMISIÓN DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-

Por disposición del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, presidente de la Comisión de Movilidad, me permito convocar a ustedes a Mesa de Trabajo de la comisión en mención, que tendrá lugar el **miércoles 06 de noviembre de 2019, a las 16h00**, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. (16h00 – 17h00) Análisis del proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito.
2. (17h00 – 18h00) Análisis del proyecto que comprende el diseño y planificación, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y reversión del sistema de transporte público de pasajeros por cable Metroférico, en la línea Carolina –Cumbaya –Tumbaco.

LA PRESENTE CONVOCATORIA ESTÁ DIRIGIDA A:

CONCEJALES MIEMBROS DE LA COMISIÓN:

Santiago Guarderas Izquierdo

Omar Cevallos Patiño

Mónica Sandoval Campoverde

Analía Ledesma García



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Eduardo del Pozo Fierro

FUNCIONARIOS CONVOCADOS:

Ing. Guillermo Abad
Secretario de Movilidad

Dr. Santiago Jaramillo
Delegado de Procuraduría Metropolitana

Abg. Juan Manuel Aguirre
**Director General de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Público,
Tránsito y Seguridad Vial**

Abg. Juan Pablo Burbano
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad

Msc. Sheldon López
Secretario General de Planificación

Ing. Edgar Lascano
Director Metropolitano Financiero

Ing. Mauricio Rosales
Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO (E)

Anexos:

- Solicitud de convocatoria a Mesa de Trabajo de Movilidad (06-11-2019).pdf

Copia:

Señora Abogada
Glenda Patricia Andrade Baroja
Asesora de Despacho

Señor Periodista
Pablo David Jaramillo Viteri
Asesor de Comunicación de Despacho



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1882-O

Quito, D.M., 31 de octubre de 2019

Señor Abogado
Giancarlo Antonio D Aniello Elizalde
Asesor Jurídico de Despacho

Señora Tecnóloga
Fernanda Alejandra Bonilla Marshall
Asistente de Despacho

Jennifer Amelia de los Reyes Palacio
Jefa de Despacho

Señor
Ricardo Danilo Mejia Davila
Funcionario Directivo

Señor Abogado
Fernando Andre Rojas Yerovi
Sub Procurador General

Señor
Ventanilla Procuraduría Metropolitana
Auxiliar de Servicios

Señora
Irma Paulina Benavides Llerena
Asistente de Despacho

Señora Psicóloga
Sandra Marcela Herrera Herrera
Secretaria de la Prosecretaría General del Concejo

Señora Licenciada
Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo
Servidora Municipal

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Nelson Clemente Calderón Ruiz	nc	SGCM	2019-10-30	
Revisado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-31	
Revisado por: Isaac Samuel Byun Olivo	ib	SGCM	2019-10-30	
Aprobado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-31	



Abogado
Dunker Morales
Procurador Metropolitano

Ingeniero
Guillermo Abad
Secretaría de Movilidad

Abogado
Juan Pablo Burbano
Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad

Doctor
Juan Manuel Aguirre
Agencia Metropolitana de Tránsito de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Presente.-

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad, en sesión No. 015 - ordinaria, efectuada el día 30 de octubre de 2019, durante el tratamiento del punto 3 del orden del día, luego de recibir los informes de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, **resolvió:** convocar en los próximos días a una mesa de trabajo, para tratar y profundizar el presente punto del orden del día "*Conocimiento de los informes expedidos por la Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y Procuraduría Metropolitana sobre el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito; y resolución al respecto*", y luego socializarlo.

Dada en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el día 30 de octubre de 2019.

Atentamente,



Sr. Omar Cevallos Patiño
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD (S).

La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), certifica que la presente resolución fue tratada por la Comisión de Movilidad, en sesión No. 015 - ordinaria de 30 de octubre de 2019.



Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado:	Nelson Calderón	SCMO	2019-10-30	
Revisado:	Samuel Byun	PSGC (S)	2019-10-30	

Ejemplar 1: Destinatarios.

Ejemplar 2: Secretaría de la Comisión de Movilidad.

Ejemplar 3: Archivo General del Concejo.

C.C: Presidente de la Comisión de Movilidad (S).



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1803-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Señor Doctor
Juan Pablo Burbano Simon
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Por disposición del Concejal Santiago Guarderas Izquierdo, presidente de la Comisión de Movilidad, me permito convocar a usted a la sesión de la Comisión de Movilidad, misma que se llevará a cabo el día **30 de octubre del 2019, a las 09h00**, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito.

Nota: Los documentos correspondientes se encuentran en la herramienta digital de esta secretaría y en el siguiente link: <https://bit.ly/2pM9DJ0>

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO (E)

Anexos:
- GADDMQ-SGCM-2019-1799-O.pdf

Copia:
Señora
Irma Paulina Benavides Llerena
Asistente de Despacho

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano

Señora Abogada
Glenda Patricia Andrade Baroja
Asesora de Despacho



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1803-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Señora Licenciada
Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo
Servidora Municipal

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Nelson Clemente Calderón Ruiz	nc	SGCM	2019-10-25	
Revisado por: Isaac Samuel Byun Olivo	ib	SGCM	2019-10-25	
Aprobado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-25	



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1799-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Segundo Darío Chávez Escobar
Gerente General (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

CONVOCATORIA SESIÓN No. 015 - ORDINARIA

DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

-EJE TERRITORIAL-

De conformidad con el literal d) del Artículo I.1.45 Capítulo VII del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que trata sobre los deberes y atribuciones de la Secretaría General del Concejo; y por disposición del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, presidente de la Comisión de Movilidad, me permito convocar a ustedes a la sesión No. 015 - ordinaria de la comisión en mención, que tendrá lugar **el miércoles 30 de octubre de 2019, a las 09h00**, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Conocimiento y resolución del acta de la sesión extraordinaria No. 012, llevada a cabo el 27 de septiembre de 2019.
2. Comisión General para recibir al Ing. Óscar Ayerve.
3. Informe de la Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito relacionado con los procesos administrativos sancionadores iniciados en contra de las operadoras de transporte público de pasajeros, terrestre comercial y alimentadores, que hubieren incumplido las condiciones de sus permisos de operación y contractuales; y, resolución al respecto.
4. Conocimiento de los informes expedidos por la Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y Procuraduría Metropolitana sobre el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito.
5. Varios.

LA PRESENTE CONVOCATORIA ESTÁ DIRIGIDA A:

CONCEJALES MIEMBROS DE LA COMISIÓN:



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1799-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Santiago Omar Cevallos Patino
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señorita Abogada
Monica del Carmen Sandoval Campoverde
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magíster
Analía Cecilia Ledesma García
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Doctor
Juan Manuel Aguirre Gomez
Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Magíster



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1799-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Santiago Guarderas Izquierdo

Omar Cevallos Patiño

Mónica Sandoval Campoverde

Analía Ledesma García

Eduardo del Pozo Fierro

FUNCIONARIOS CONVOCADOS:

Ing. Guillermo Abad
Secretario de Movilidad

Dr. Santiago Jaramillo
Delegado de Procuraduría Metropolitana

Abg. Juan Manuel Aguirre
Director General de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Mag. Segundo Darío Chávez Escobar
Gerente de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito

Nota: Los documentos correspondientes se encuentran en la herramienta digital de esta secretaría y en el siguiente link: <https://bit.ly/2pM9DJ0>

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO (E)

Anexos:

- Solicitud de Convocatoria Movilidad.PDF

Copia:

Señora Abogada
Glenda Patricia Andrade Baroja
Asesora de Despacho



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1799-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Señor Abogado
Giancarlo Antonio D Aniello Elizalde
Asesor Jurídico de Despacho

Jennifer Amelia de los Reyes Palacio
Jefa de Despacho

Señora Tecnóloga
Fernanda Alejandra Bonilla Marshall
Asistente de Despacho

Señor
Ricardo Danilo Mejia Davila
Funcionario Directivo

Señor Abogado
Fernando Andre Rojas Yerovi
Sub Procurador General

Señor
Ventanilla Procuraduría Metropolitana
Auxiliar de Servicios

Señora Psicóloga
Sandra Marcela Herrera Herrera
Secretaria de la Prosecretaría General del Concejo

Señorita Magíster
Ana Gabriela Barahona Andrade
Directora de Publicidad e Imagen

Señora Licenciada
Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo
Servidora Municipal

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Nelson Clemente Calderón Ruiz	nc	SGCM	2019-10-24	
Revisado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-25	
Revisado por: Isaac Samuel Byun Olivo	ib	SGCM	2019-10-24	
Aprobado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-25	

- cuarenta y cinco
F045 -



SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO

Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1799-O

Quito, D.M., 25 de octubre de 2019

Malcom - cuarenta y ocho - 8 -

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO Quito grande itina.org	GESTIÓN DE COMISIONES FECHA: 31/OCTUBRE/2019 HORA: 09H55 RECIBIDO: LORI.
--	--

Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1278-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

Asunto: Informe Técnico Jurídico Ordenanza motos

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo y nuestros sinceros deseos de éxito en las funciones que realiza. En atención a la Resolución No. 007-CMO-2019 de fecha 02 de octubre de 2019, suscrita por el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Presidente de la Comisión de Movilidad, mediante el cual se requiere a la Agencia Metropolitana de Tránsito un informe técnico y jurídico, respecto del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, al respecto dando cumplimiento al requerimiento podrá encontrar en adjunto el informe jurídico y técnico solicitado.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente



Dr. Juan Manuel Aguirre Gomez
DIRECTOR GENERAL METROPOLITANO DE TRÁNSITO AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Anexos:

- INFORME JURIDICO ORDENANZA MOTOS
- INFORME 2019-0030-motocicletas criterio-tecnico

Copia:

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)

Quito SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
grande itina.org **RECEPCIÓN**

Fecha **30 OCT 2019** Hora 14:17
Original: -1-
Copia:
Recibido por: *Roberto*

Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2019-1278-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019



INFORME JURIDICO RESPECTO DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LA CIRCULACION DE MOTOCICLETAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

1.- BASE LEGAL

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR:

"Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades."

"Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.

14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente."

"Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes."

"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. 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."

"Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – COOTAD:

"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."

"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;

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

"Art. 73.- Distritos Metropolitanos Autónomos.- Los distritos metropolitanos autónomos son regímenes especiales de gobierno del nivel cantonal establecidos por consideraciones de concentración demográfica y de conurbación, los cuales ejercerán las competencias atribuidas a los gobiernos municipales y las que puedan ser asumidas, con todos los derechos y obligaciones, de los gobiernos provinciales y regionales."

"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. 85.- Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano.- Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne."

"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."

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia."

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL – LOTTTSV:

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. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

"Art. 16.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte



terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.”

“Art. 20: “Las funciones atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son las siguientes: (...)

2. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley.”

“Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

“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;”

“Art. 58.1.- Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro.”

“Art. 70.- Tipo de transporte terrestre es la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas, animales o bienes para fines específicos, y serán definidas en el Reglamento de esta Ley.”

“Art. 101.- Las comercializadoras de vehículos motorizados o sus propietarios deberán entregar a los propietarios, el vehículo debidamente matriculado, para que entren en circulación dentro del territorio nacional.”

“Art. 102.- Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado.

La matrícula del vehículo registra el título de propiedad. La Comisión Nacional o sus órganos desconcentrados conferirán certificaciones sobre la propiedad del vehículo.”

REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

“Art. 10.- Las características técnicas, operacionales y de seguridad, tanto de los vehículos como del servicio de transporte terrestre en cada uno de los tipos de transporte deberán guardar conformidad con las normas INEN y los Reglamentos que para el efecto expida la Agencia Nacional de Tránsito, los mismos que serán de aplicación nacional.”

"Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables."

"Art. 30.- Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente."

"Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

(...)

UNIVERSALIDAD.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

ACCESIBILIDAD.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.

"Art. 57.- El transporte particular es aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios, y se realiza sin fines de lucro. No requerirá de ningún título habilitante, pero sí de los documentos necesarios para circular previstos en los artículos 90, 102 y 222 de la Ley y 177 del presente Reglamento."

"Art. 64.- De acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en:

1. De uso particular.- Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios;"

"Art. 160.- Ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente y el adhesivo de revisión correspondiente. Fuera de los plazos estipulados para el efecto, los agentes de tránsito procederán a la aprehensión del automotor hasta que su propietario presente la cancelación de los valores pendientes de matrícula.

La matrícula registra el título de propiedad del automotor, cuyo derecho podrá certificar el Director Ejecutivo de la ANT, los Responsables de las Unidades Administrativas correspondientes, o los GADs, según el ámbito de sus competencias."

"Art. 300.- Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:

- 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;*
- 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles;*
- 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y,*
- 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio.*

En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas."

DIRECCIÓN DE OPERACIONES COORDINACIÓN GENERAL	HOJA DE RUTA NRO.GADDMQ-AMT-AL-2019-03287-M	INF. No. CGDO-2019-0030-AMT DM Quito, 29 de octubre de 2019
--	---	--

Para: Msc. José Moncayo
DIRECTOR DE OPERACIONES AMT
AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

De: Tigo. Cristian Andrade
COORDINADOR GENERAL DE OPERACIONES DE LA AMT

Asunto: Respuesta, hoja de ruta NRO.GADDMQ-AMT-AL-2019-03287-M

Fecha: DM Quito, 29 de octubre de 2019

1. ANTECEDENTE:

Hoja de Ruta Nro.GADDMQ-SGCM-2019-03287-M, mediante el cual solicita información técnico y jurídico, conforme el ámbito de cada una de sus competencias, que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo.

2. PROBLEMÁTICA:

Tomando en cuenta que una motocicleta es un vehículo de dos ruedas impulsado por un motor, clasificándose de acuerdo a su cilindraje, que va desde 100 hasta 650 cc, y que el uso de las motocicletas se ha visto como un medio de transporte para desplazarse de un lugar a otro por la complejidad del tráfico que suele producirse en ciertas arterias viales, así como los bajos costos que representan realizar mantenimientos y el uso de combustible, sin embargo, es muy preocupante divisar que motocicletas transportar en sus asientos objetos de ciertas dimensiones como escaleras, materiales etc. Otros llevan niños sin las debidas seguridades y en horas de congestión vehicular ciertas motocicletas invaden carriles haciendo mal uso de la vía, rebasando de manera irresponsable a costa de su vida y siendo partícipes de causar accidentes de tránsito con vehículos de tracción de cuatro llantas.

Teniendo en consideración que en los últimos años el parque vehicular respecto del uso de motocicletas se ha incrementado en la ciudad de Quito, sin embargo, por otro contexto el uso de una motocicleta se ve inmersa como factor temático de accidentalidad vial, debido a que las lesiones producidas por estos vehículos han sido causa de muerte y lesiones permanentes, sin contabilizar los daños materiales.

También se puede mencionar, que este tipo de vehículo a motor de dos ruedas, ha sido utilizado como instrumento para el cometimiento de actividades ilícitas como robos violentos y asesinatos.

Bajo este contexto la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro del ámbito de su competencia viene trabajando día a día realizando operativos de control del tránsito dirigido a vehículos y motocicletas de transporte de uso personal y público que circulan en el área urbana y rural del Distrito Metropolitano de Quito, cuya finalidad es concientizar en los conductores el daño que pueda causar al no cumplir con las normas legales de tránsito.

3. ASPECTO JURÍDICO EN COMPETENCIA DE TRÁNSITO.

a) Constitución de la República del Ecuador:

Artículo 264 manda que “los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley, numeral ...7: Planificar, regular y controlar el transporte público dentro de su territorio cantonal...”

b) Artículo 7 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y

Seguridad Vial: “...el estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes...”

c) Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: Dispone:

- **Artículo 284.** – “Los conductores de motocicletas y similares deberán abstenerse de cumplir lo que consta en los **numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7**”



- **Artículo 300.** – “Señala que los conductores, pasajeros/as de motocicletas, están obligados a cumplir con las normas de seguridad especificadas en los **numerales 1, 2, 3, 4**”
- **Artículo 301.**
- **Artículo 11.**

d) Resolución Nro.086-AMT-2015:

Literal 1 y 4 ... “Controlar el tránsito en la circunscripción del Distrito Metropolitano de Quito a través de los agentes civiles de tránsito y ejecutar operativos de verificación de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito” ...

e) Código Integral Penal:

Artículo 389 Contravenciones de tránsito de cuarta clase. – Serán sancionados con multa equivalente al 30% de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de 6 puntos ... **numeral 11.** – La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas...

4. ASPECTO TÉCNICO:

- La normativa de tránsito vigente en nuestro país, determina el uso obligatorio casco homologado y chalecos reflectivos para los conductores y acompañantes de motocicleta que circule por las vías de la ciudad.
- Considerando que seguridad vial hace referencia a todas las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en un accidente de tránsito, se detalla las siguientes especificaciones técnicas de automotores de tracción mecánica de dos llantas y de uso personal para conductores y ocupantes:



a) Especificaciones técnicas de motocicletas:

MOTOCICLETA 100CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvula	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión y Peso		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
100cc	4 Velocidades	2T	1	2	Aire	Pedal	Largo	Ancho	Cadena	Gasolina	10HP 7500rpm	-0,97kg.m/65rpm	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica con resorte	Posterior
													Basculante doble amortiguador	Disco
MOTOCICLETA 125CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
124,7cc	5 Velocidades	4T	1	2	Aire	Pedal/Eléctrico	2.035 x 765 x 1.080 mm	128 kg	Cadena	Gasolina	7.8 kW (11 cv) / 7.750 rpm (95/1/EC)	10,2 Nm / 6.250 rpm	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica con resorte	Posterior
													Basculante doble amortiguador	Disco
MOTOCICLETA 150CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
149,1cc	5 Velocidades	4T	1	2	Aire	Pedal/Eléctrico	240mm x 760mm x 1120mm	138 kg	Cadena	Gasolina	13,4 bhp @8.000 rpm	12,8 Nm @5.000 rpm	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica	Posterior
													Basculante doble amortiguador	Disco
MOTOCICLETA 200CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
199,5cc	6 Velocidades	4T	1	4	Radiador/Refrigerante	Eléctrico	N/D	145 Kg	Cadena	Gasolina	23,5 HP a 9.500 rpm	18,3 Nm a 8.000 rpm	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica	Disco
													Mono Nitrox	Disco
MOTOCICLETA 250CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
249,1cc	6 Velocidades	4T	1	4	Radiador/Aceite	Eléctrico	2.147 x 845 x 1.198 mm	134 Kg	Cadena	Gasolina	23.3HP/7500 RPM	24.2NM/6000 RPM	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica	Disco
													PRO-LINK	Tambor
MOTOCICLETA 500CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
487cc	6 Velocidades	4T	1	4	Aire	Eléctrico	2.147 x 845 x 1.198 mm	185 Kg	Cadena	Gasolina	9.200 rpm	N/D	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica	Disco
													Amortiguador Hidráulico	Discos
MOTOCICLETA 650CC														
Motor	Transmisión	Tipo de Motor	Cilindro	Válvulas	S. de Enfriamiento	Sistema de Arranque	Dimensión y Peso		Transmisión	Combustible	Potencia	Torque	Suspensión	Frenos
649cc	5 Velocidades	4T	1	4	Radiador/Aceite	Eléctrico	Largo	Ancho	Cadena	Gasolina	-43cv a 6100RPM	-54 a 6100rpm	Delantera	Posterior
													Telescópica Hidráulica	Disco
													Amortiguador Hidráulico	Discos



Como se puede observar la variación de una motocicleta varía de acuerdo a su cilindraje que mientras más alto sea su C.C. obtiene mayor desarrollo en la vía:

- Motocicleta 100cc
- Motocicleta 125cc
- Motocicleta 150cc
- Motocicleta 200cc
- Motocicleta 250cc
- Motocicleta 500cc
- Motocicleta 650cc

b) Especificaciones técnicas para conductores y ocupantes:

De acuerdo al Reglamento y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es obligatorio para conductores y pasajeros de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos, usar equipamiento pasivo básico para su protección como casco homologado, chalecos o chaquetas con cintas retro - reflectivas de identificación que deben ser visibles.

Dentro del equipamiento pasivo de uso personal se tendrá en cuenta que los accesorios brinden una adecuada protección, cumpliendo lo siguiente:

CASCO HOMOLOGADO:

- Cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE-I NEN-2669.

CHALECOS Y/O CHAQUETA REFLECTIVOS:

- Debe ser elaborada en material y color de alta visibilidad, según normas de seguridad internacionales vigentes como la UNE EN 471: 2004.
- Las prendas serán confeccionadas básicamente con dos tipos de materiales:
 - material de fondo (fluorescente) para visibilidad en el día.
 - material retro reflectante, para visibilidad nocturna.
- Sobre la prenda (chaleco/chaqueta), debe ir en **estampado reflectante la placa de la motocicleta.**

- En el caso de los acompañantes deberán utilizar un chaleco y/o chaqueta reflectivo debidamente estampado de forma clara la placa de la motocicleta.

Tener en cuenta otros elementos adicionales como:

El uso de un pantalón resistentes.

Esta prenda puede ser esencial para proteger las piernas que, junto a los brazos, son las partes del cuerpo que más sufren en un accidente de tránsito.

Guantes:

En el caso de accidente ayuda a proteger las manos, los guantes también resultan sumamente prácticos a la hora de protegerlas del frío o de la acción persistente del sol.

Protecciones de hombros, codos, rodillas y protecciones espinales.

Elementos básicos que ayudan a proteger parte vulnerables en caso de accidente en motocicletas.

5. SINIESTRALIDAD CON MOTOCICLETAS:

Según reportes estadísticos, los siniestros de motocicletas en las vías del Distrito Metropolitano de Quito son producidos por varios factores, causando lesiones y pérdidas de vidas humanas, manteniendo un registro desde enero hasta el mes de septiembre de 2019 un total de 689 siniestros, de los cuales 724 reportan personas heridas y 46 personas fallecidas.

SINIESTROS DE TRÁNSITO - MOTOCICLETAS 2019

MES	SINIESTROS	HERIDOS	FALLECIDOS
ENERO	83	85	2
FEBRERO	71	73	1
MARZO	69	74	3
ABRIL	68	80	5
MAYO	84	91	6
JUNIO	94	103	10
JULIO	77	76	4
AGOSTO	79	86	9
SEPTIEMBRE	64	56	6
TOTAL	689	724	46

Fuente: Dpto. Estadística AMT

Ante lo expuesto, se debería considerar la disposición que emite la Agencia Nacional de Tránsito en la matrícula se encuentra prescrita que el uso de PASAJERO debe ser uno, es decir que no se especifica de forma clara si este es para uso del conductor o pasajero.

REPUBLICA DEL ECUADOR AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO			
PLACA ACTUAL GA545A	PLACA ANTERIOR REPORTA	AÑO 2015	
NÚMERO INMUNISIDAD RCND0000000511000	NÚMERO MOTOR ADME0000000000000	PÁGINA / OPA C000100000000	
MARCA HONDA	MODELO FR 250 TORNAO	CILINDROS 2	AÑO MODELO 2009
CLASE DE VEHICULO MOTOCICLETA	TIPO DE VEHICULO PASAJERO	PASAJEROS 1	TONELAJE 25
PAIS DE ORIGEN BRASIL	COMBUSTIBLE GAS	CARRANZA MIX	TIPO DE PESO LIVIANO (HASTA 250 KG)
COLOR 1 NEGRO	COLOR 2 NEGRO	ORTOPÉDICO —	REMARKADO NO
OBSERVACIONES			

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- El Reglamento y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone el uso obligatorio de casco homologado, chalecos o chaquetas con cintas retro - reflectivas de identificación que deben ser visibles, para conductores y pasajeros de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrimotos.
- Es importante trabajar en la prevención de accidentes de tránsito de motocicletas, para evitar muertes, lesiones y daños materiales, bajo una estricta norma que regule el uso obligatorio de prendas de protección como casco homologado y chaleco/chaqueta reflectivo a los conductores de motocicleta.
- Tomando en cuenta que, últimamente la motocicleta se ha convertido en un medio de transporte en zonas urbanas y rurales por su agilidad

para circular en espacios reducidos, transportando personas y objetos no autorizados; a esto se sumaría que ciertas motocicletas son utilizadas como instrumento para el cometimiento de actividades ilícitas (robos violentos y asesinatos), bajo este contexto es necesario realizar ciertas reformas que normen su funcionamiento para que puedan movilizarse.

- En el caso del uso de chalecos y/o chaqueta reflectivos, se sugiere que deben cumplir con los estándares de seguridad internacionales vigentes "UNE EN 471: 2004", considerando que, en la prenda, tanto de conductor y acompañante deben ir en estampado reflectante la placa de la motocicleta para visibilidad en el día y en la noche.
- Se cree un reglamento para normar la correcta utilización de cascos homologados como medida de seguridad, de conformidad a lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE-I NEN-2669, en vista que últimamente se ha visto una variedad de cascos y se sugiera que se prohíba el uso de micas panorámicas con protectores oscuros si no de uso transparente.
- Sin embargo, se debe considerar la disposición que emite la Agencia Nacional de Tránsito en la matrícula que especifica una persona "PASAJERO: 1", es decir que no se tiene claro si esta especificación es para uso del conductor o pasajero, por lo cual se debería contar con el pronunciamiento de dicha entidad.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

Tlgo. Cristian Andrade
COORDINADOR GENERAL DE OPERACIONES AMT.

ACCION	SIGLAS RESPONSABLES	SIGLAS UNIDADES	FECHA	SUMILLA
Aprobación:	C. Andrade	DOAMT	2019/10/29	
Elaboración:	A.B.	AMT-AT	2019/10/29	

Ejemplar 1: Dirección de Operaciones de la AMT
Ejemplar 2: Archivo Coordinación General

Oficio Nro. SM-2019-2879

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

Asunto: RESOLUCIÓN NO. 007-CMO-2019

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En respuesta al Documento No. GADDMQ-SGCM-2019-1648-O y a lo solicitado mediante Resolución No. 007-CMO-2019 de la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito, me permito remitir el Informe Técnico No. SM-DPPM-112/2019 y jurídico con Memorando No. SM-AJ-2019-0299, respecto al Proyecto de Ordenanza que regula la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, de iniciativa del Concejal Dr. Santiago Guarderas.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2019-1648-O

Anexos:

- RESOLUCIÓN
- ANEXO
- I T Motocicletas.pdf

Oficio Nro. SM-2019-2879

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

- sm-aj-2019-0299.pdf

Copia:

Señora Magíster
Rocío Pamela Ponce Almeida
**Coordinadora de Gestión Documental y Archivo - Secretaría General del Concejo
Metropolitano**

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: José Guillermo Zaldaña Rosero	jpgzr	SM-DMPPM	2019-10-26	
Revisado por: Henry Hannibal Vilatuña Guaraca	hhvg	SM-DMPPM	2019-10-26	
Aprobado por: Guillermo Eugenio Abad Zamora	geaz	SM	2019-10-29	

A5

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

PARA: Sr. Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad

ASUNTO: CRITERIO JURIDICO PROYECTO DE ORDENANZA PARA
REGULAR LA CIRCULACION DE MOTOCICLETAS EN EL DMQ

De mi consideración:

Con un cordial saludo, y en atención al Oficio No. GADDMQ-SGCMQ-2019-1648-O y solicitado mediante Resolución No. 007-CMO-2019 de 02 de octubre de 2019, expedida por la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito, me permito señalar lo siguiente:

ANTECEDENTES:

Mediante oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250 de 30 de septiembre de 2019, el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, presenta el proyecto de "Ordenanza Reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que transportan a bordo de motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito, ante la Secretaría del Concejo Metropolitano.

Mediante oficio No. GADDMQ-SGCM-2019-1588-O de 02 de octubre de 2019, la Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E), dirigido al Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, señala que: "... remito el proyecto de ordenanza en referencia a la comisión bajo su presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en la letra b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 074, se sirva incluir en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión de Movilidad. (...)"

Mediante Resolución No. 007-CMO-2019 de 02 de octubre de 2019, se resolvió: "solicitar a la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad, Secretaria General de Seguridad y Gobernabilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, un informe técnico y jurídico, conforme el ámbito de cada una de sus competencias, que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo. (...)"

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

Con fecha 25 de octubre de 2018, se emite el Informe Técnico No. SM-DPPM-112/2019, por parte de la Dirección Metropolitana de Política y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad del DMQ, dentro del cual en su parte pertinente señala: "Los datos y estadísticas determinan la necesidad de generar una normativa que regule la circulación de motocicletas en el DMQ, en condiciones que permitan por un lado garantizar la seguridad de los usuarios y ocupantes, y por otro precautelar la seguridad ciudadana frente al cometimiento de delitos, en los cuales se hace uso de motocicletas, ante lo cual procedemos a emitir las correspondientes recomendaciones técnica. (...)"

BASE LEGAL:

● **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR:**

"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. 264 numerales 2, 3 y 6 de la Carta Magna citada, determina que los gobiernos municipales tendrán competencia exclusiva para: "2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. 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."

"Art. 394.- dispone que: "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. (...). El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias"

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

• **CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL,
AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – COOTAD:**

"Art. 7.- (...) 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"

*"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; (...)
f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;"*

"Art. 73.- Distritos Metropolitanos Autónomos.- Los distritos metropolitanos autónomos son regímenes especiales de gobierno del nivel cantonal establecidos por consideraciones de concentración demográfica y de conurbación, los cuales ejercerán las competencias atribuidas a los gobiernos municipales y las que puedan ser asumidas, con todos los derechos y obligaciones, de los gobiernos provinciales y regionales."

*"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. 85.- Competencias Exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano.- Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne."

"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."

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

● **LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN DEL DISTRITO-METROPOLITANO DE QUITO:**

"Art. 2 establece que: "...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..."

● **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL –LOTTTSV:**

"Art. 7.- dispone: 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. 9.- señala: "Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes"

"Art. 87 establece que: "Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional".

"Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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."

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

● **REGLAMENTO A LA LOTTTSV:**

"Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables."

*"Art. 284 dispone: "Los conductores de motocicletas y similares deberán abstenerse de:
1. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública; 2. Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas previstas en este Reglamento para la circulación de vehículos; 3. Llevar, cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública; 4. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas; 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones; 6. Transportar a personas con discapacidad, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; 7. Transportar a personas o niños que por su estatura o edad no viajen con las medidas de seguridad necesarias"*

● **RESOLUCIÓN N° 003-CNC-2014 DE FECHA 22 DE SEPTIEMBRE DE 2014:**

"Artículo 1.- Se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva; contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, mediante la Resolución N° 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 712 de 29 de mayo de 2012, en cumplimiento del artículo 264 número 6, de la Constitución de la República; por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal."

● **RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA NO. A0006 DE 22 DE ABRIL DE 2013:**

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

"Art. 2.- "La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, a través de los órganos que la conforman, tendrá a su cargo la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito"

● **RESOLUCIÓN N° A0002 DE FECHA 06 DE AGOSTO DE 2009:**

"Art. 1.- Créase y agréguese a la estructura orgánica funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en el nivel de decisión, las siguientes Secretarías: (...)

"f) De Movilidad (...)."

"Art. 4.- En cada ramo de actividad asignado, las Secretarías previstas en el artículo 1 de esta Resolución, por delegación del Alcalde Metropolitano y bajo su supervisión, ejercerán las potestades de rectoría, dirección, planificación, gestión y evaluación sectorial dentro de las competencias atribuidas en la Constitución y la ley al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito."

ANÁLISIS Y CRITERIO LEGAL:

Conforme a lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, es competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como de regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, como una de sus atribuciones tienen la de regular y controlar el tránsito de los diferentes automotores que circulan dentro de los límites distritales o cantonales, por lo cual dentro de esta potestad está el regular la circulación de motocicletas y similares dentro del Distrito, previendo que se observe a las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación; para lo cual de conformidad a lo establecido en el artículo 7 del COOTAD, los Concejos metropolitanos y municipales, tienen la capacidad de dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

Memorando Nro. SM-AJ-2019-0299

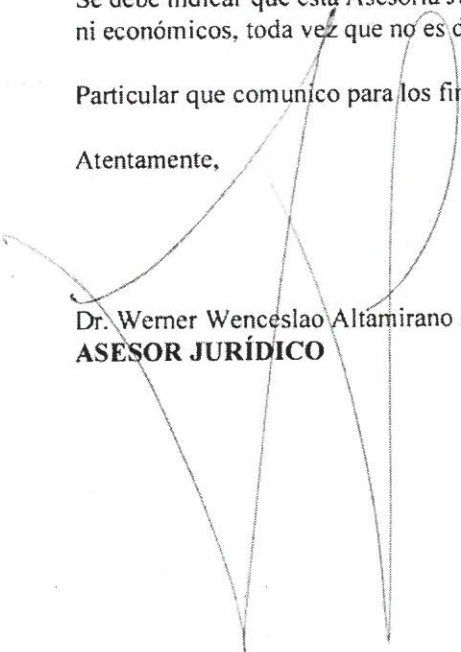
Quito, D.M., 28 de octubre de 2019

Por los antecedentes y normativa expuestos, se evidencia que el proyecto de: "*Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que transportan a bordo de motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito*", se encuentra elaborado dentro de las atribuciones de control del transporte terrestre que compete a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, conforme a la normativa nacional y metropolitana vigente, por lo cual el mismo deberá ser objeto de tratamiento del Concejo Metropolitano, para su sanción respectiva de conformidad al procedimiento establecido en el COOTAD.

Se debe indicar que esta Asesoría Jurídica no se puede pronunciar sobre aspectos técnicos ni económicos, toda vez que no es del ámbito de competencia de la misma.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,


Dr. Werner Wenceslao Altamirano Salazar
ASESOR JURÍDICO

Informe Técnico No. SM-DPPM-112/2019

*Dirección Metropolitana de Política
y Planeamiento de la Movilidad
25.10.2019*

**CRITERIO TECNICO SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA PARA
REGULAR LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS Y AFINES EN EL DMQ.**

1.- ANTECEDENTES

La Comisión de Movilidad, en sesión No. 013- ordinaria, efectuada el 2 de octubre de 2019, luego de conocer el proyecto de Ordenanza Metropolitana elaborada para regular la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, por iniciativa del Concejal Dr. Santiago Guarderas, resolvió solicitar a la Secretaría de Movilidad, entre otros entes municipales, un informe técnico que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo.

Los objetivos que persigue la implementación de la normativa para la circulación de motocicletas en el ámbito del DMQ, son establecer el número permitido de personas que deben transportarse a bordo de dicho vehículo, a fin de prevenir la siniestralidad de sus ocupantes, y por otro lado precautelar la seguridad ciudadana frente al cometimiento de actos ilícitos y de carácter delincuenciales mediante el uso de la motocicleta.

2.- ANALISIS

Las estadísticas señalan que en las urbes existe un marcado crecimiento de adquisición y circulación de motocicletas, así entre los años 2008 y 2016, la cantidad de motocicletas matriculadas a nivel nacional aumento en nuestro país de 85.918 a 477.918, es decir en un 600%. El promedio anual de crecimiento de este tipo de vehiculo ha sido del 30%. Específicamente en Pichincha el número de motocicletas creció siete veces en el periodo analizado, principalmente en la ciudad de Quito, en donde es común ver su presencia en las calles de la urbe en gran cantidad no solo a personas que realizan alguna actividad de gestión sino para el traslado de familias de 3 y 4 miembros haciendo uso de este transporte.

Estas condiciones han generado múltiples accidentes de tránsito en donde se ha identificado la participación de una motocicleta, por la falta de una normativa o regulación que fomente el uso adecuado y seguro de este tipo de transporte. En este sentido los datos de la Agencia Metropolitana de Tránsito da cuenta que de enero a julio del año 2017 se produjeron 1.043, y en el mismo periodo del año 2018, 838 accidentes de tránsito con el involucramiento de motocicletas. A esto se suma que 31 muertes por siniestros viales en motocicletas se produjeron en la capital de enero a julio del 2018, regularmente

por falta de aplicación de las normas y también por no usar el equipamiento adecuado y seguro para movilizarse en las vías.

En cuanto a los actos delincuenciales en donde los sujetos que lo cometen hacen uso de motocicletas registra un marcado incremento de asaltos y robos sobre todo los días jueves, viernes y sábado en la noche, y del total de eventos un 5.8% lo cometen a bordo de una motocicleta. No existen datos actualizados pero la Policía Judicial de Quito señala en un reporte que en el año 2014 se identificaron 289 robos y asaltos ejecutados en motocicletas, principalmente en robo de accesorios de vehículos, viviendas, atracos violentos en entidades financieras (sacapintas) y sicariato.

3.- CONCLUSIONES

Los datos y estadísticas determinan la necesidad de generar una normativa que regule la circulación de motocicletas en el DMQ, en condiciones que permitan por un lado garantizar la seguridad de los usuarios y ocupantes, y por otro precautelar la seguridad ciudadana frente al cometimiento de delitos, en los cuales se hace uso de motocicletas, ante lo cual procedemos a emitir las correspondientes recomendaciones técnicas.

4.- RECOMENDACIONES

4.1.-OBSERVACIONES AL TEXTO DEL PROYECTO

De acuerdo al análisis realizado, se emiten las siguientes observaciones:

1. En el Art. 1, en el texto de la disposición, a continuación de la palabra "motocicleta", auméntese lo siguiente: *motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y otros vehículos homologados de similares características que posteriormente se incorporen a la circulación en las vías.*
2. En la Disposición Transitoria Cuarta, se deberá incluir luego de la frase "Distrito Metropolitano de Quito", el siguiente texto: *tomando como referencia la Línea Base establecida para el efecto.*

4.2.- REGULACIONES

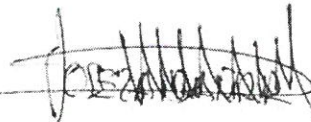
Las regulaciones técnicas que a continuación se detallan, deberán ser parte de la Resolución a la que se refiere la disposición Transitoria Segunda del referido proyecto de Ordenanza:

1. **NÚMERO PERMITIDO DE OCUPANTES:** En vista de los datos estadístico obtenidos y las experiencias adquiridas en otras ciudades y con la finalidad de prevenir el índice de siniestralidad, en el DMQ se deberá implementar en la norma que el uso de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y otros vehículos homologados de similares características que posteriormente se incorporen a la circulación en las vías, sea exclusivamente para dos personas durante el

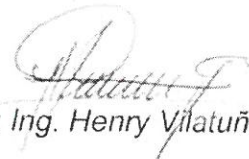
día de 04h01 a 17h59, esto es el conductor y un pasajero, los cuales además deben contar con los elementos de seguridad que el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 300 exige.

2. HORARIO DE RESTRICCIÓN CON UN SOLO OCUPANTE: En el horario de 18h00 a 04h00, se limitará la transportación a una sola persona, que en este caso es el conductor, en motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar, cuádrimotos y otros vehículos homologados de similares características que posteriormente se incorporen a la circulación en las vías, debido a que, a nivel nacional se ha identificado que en este horario se comenten en mayor porcentaje actos delincuenciales y afectaciones a la propiedad privada.
3. La Línea Base, a la que se refiere la observación a la Disposición Transitoria Cuarta, será generada a partir de la sanción de la Ordenanza en materia de análisis entre las: Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en un plazo de 15 días hábiles.

Finalmente esta Secretaría emite el CRITERIO FAVORABLE, al proyecto de Ordenanza Metropolitana elaborada para regular la circulación de motocicletas y afines en el Distrito Metropolitano de Quito, recomendando considerar las observaciones emitidas en el punto 4.1 del presente informe.



Elaborado por: Arq. José Zaldaña



Revisado por: Ing. Henry Vilatuña

Para: Lcdo. Guillermo Abad Zamora

1871
3000

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

Asunto: Informe Técnico y Jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de "Restricción pasajeros en motocicleta"

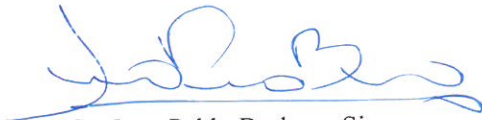
Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En respuestas a la Resolución N° 007-CMO-2019, en el cual resolvió solicitar un informe técnico y jurídico en relación al proyecto de ordenanza. Al respecto la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana realizó un análisis de los datos administrativos: Fiscalía General del Estado (Comisión Especial de Estadística de Seguridad, Justicia y Crimen), ANT y Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad en el DMQ y la Asesoría Jurídica elaboró un análisis de la normativa legal en base a lo solicitado.

En tal virtud, remito a usted el Informe Técnico – Jurídico para el proyecto de Ordenanza en el tema de “Restricción pasajeros en motocicleta”, como insumo para la elaboración de proyecto en mención e implementación de política pública.

Atentamente,



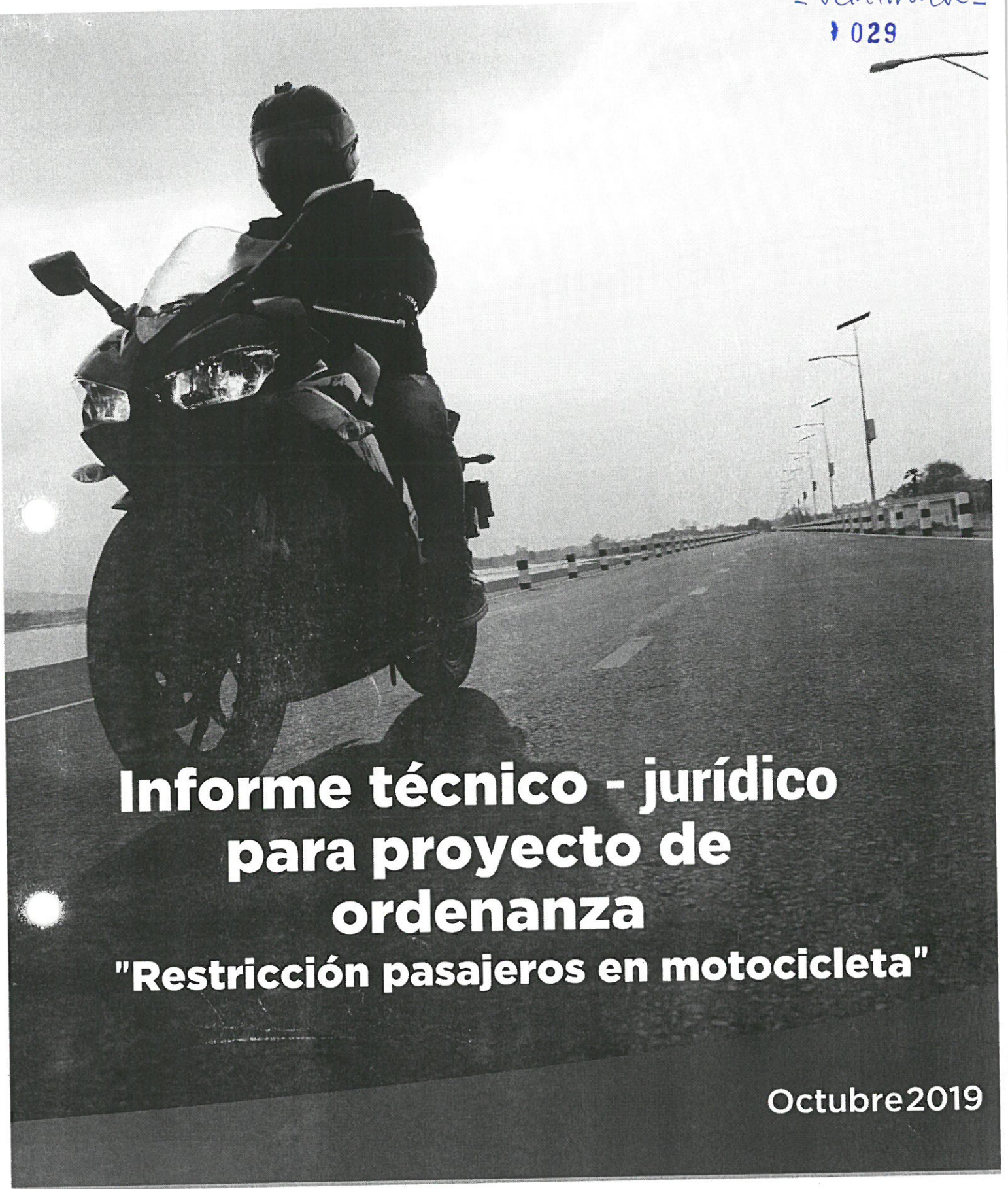
Sr. Juan Pablo Burbano Simon
SECRETARIO GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD

Anexos:
- ANALISIS DE SINIESTRALIDAD DMQ V2.pdf

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2019-1742-OF

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Jackson Armando Villota Lopez	JAVL	SGSG-OMSC	2019-10-29	
Revisado por: Felipe Guillermo López Terán	FGLT	SGSG-AJ	2019-10-29	
Revisado por: Jackson Armando Villota Lopez	JAVL	SGSG-OMSC	2019-10-29	
Aprobado por: Juan Pablo Burbano Simon	JPBS	SGSG	2019-10-29	



**Informe técnico - jurídico
para proyecto de
ordenanza
"Restricción pasajeros en motocicleta"**

Octubre 2019

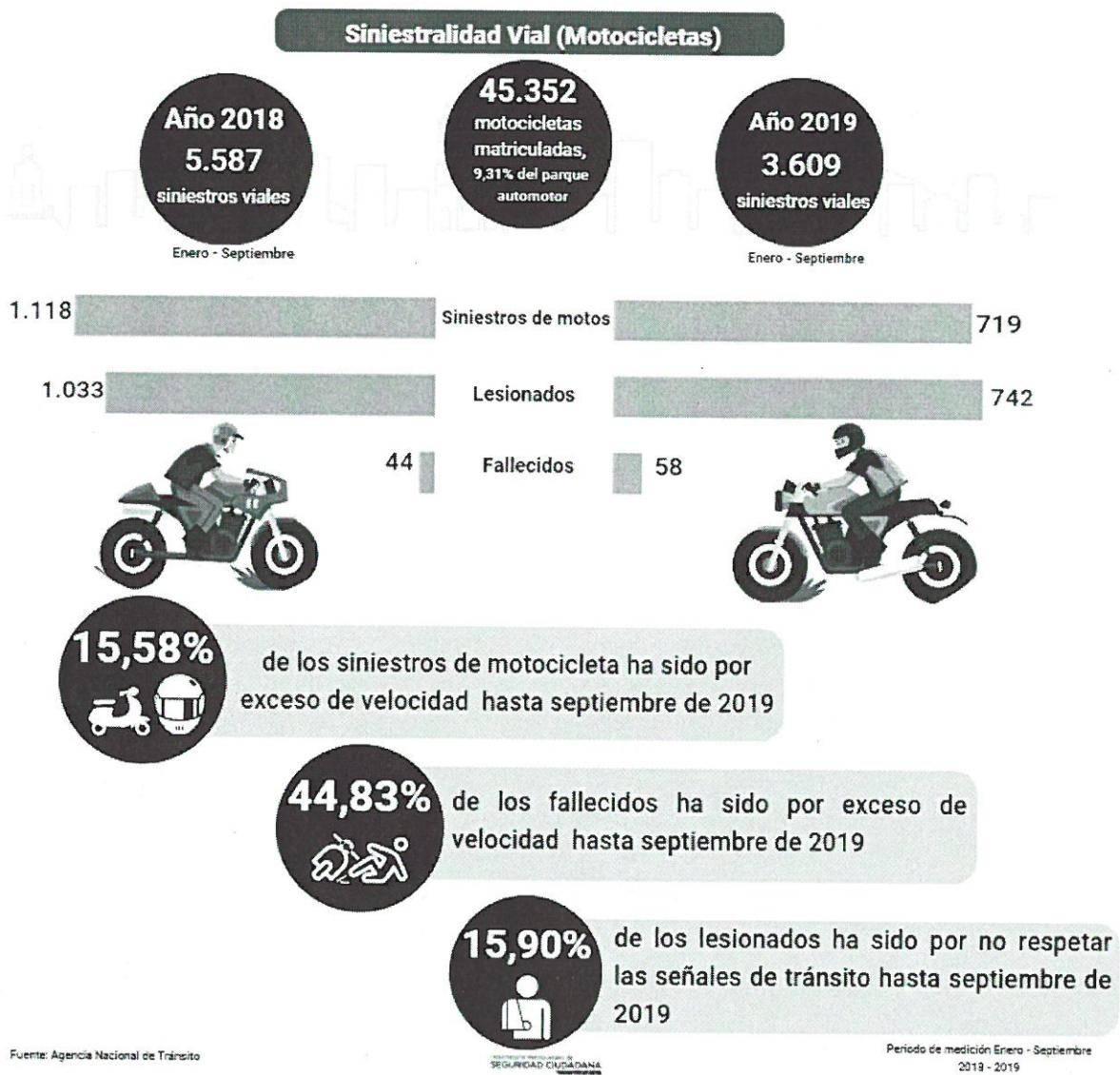
**INFORME TÉCNICO-JURÍDICO PARA
PROYECTO DE ORDENANZA
"RESTRICCIÓN PASAJEROS EN
MOTOCICLETA"**

CONTENIDO

1. Resumen ejecutivo	1
2. Introducción.....	4
3. Base Legal	5
4. Datos generales de motocicletas en el DMQ	7
5. Denuncias de delitos de mayor connotación social	7
6. La movilidad en el DMQ	14
7. Una perspectiva general de la siniestralidad en el DMQ	16
8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas	18
9. Conclusiones	26

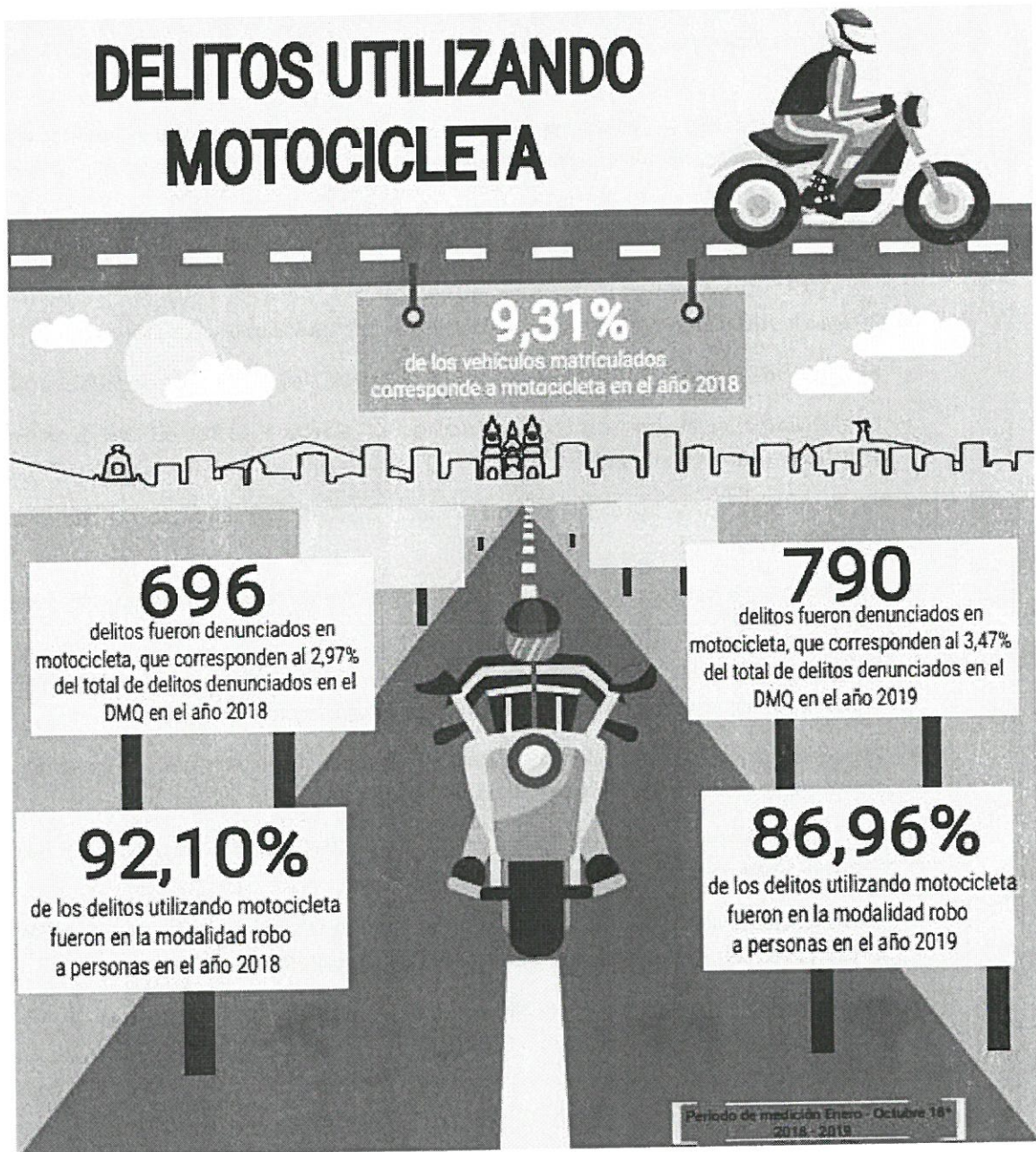
1. Resumen ejecutivo

Figura 1 Siniestralidad Vial



Elaboración: OMSC

Figura 2 Delitos utilizando motocicletas



Elaboración: OMSC

Figura 3 Conclusiones

Conclusiones

- El 3.47% de todos los delitos cometidos el año 2019 (corte 18 de octubre) en el DMQ se cometieron utilizando la motocicleta, lo que representa 790 delitos, a un promedio de aproximado de 79 delitos mensuales.
- Los delitos utilizando motocicletas se concentran en el hiper centro de la ciudad en donde se ubican instituciones financieras, locales comerciales, especialmente en las Administraciones Zonales Euger Espejo y Eloy Alfaro.
- Los robos a personas es el delito que más se comete utilizando motocicletas, en el año 2019 hasta fecha de corte son un total de 687 delitos denunciados en esta modalidad.
- Debido a la versatilidad del uso de motocicletas, el 83,54% de los delitos ocurren en la vía pública.
- En el DMQ no se registran muertes violentas utilizando motocicletas, es decir en modalidad sicariato.
- La participación de motocicletas en la siniestralidad vial alcanza el 19,92% del total de siniestros registrados a septiembre del 2019.
- Los lesionados por siniestros de motocicletas alcanza el 33,20% del total de lesionados hasta el mes septiembre 2019.
- Los fallecidos por siniestros de motocicletas alcanza el 31,02% del total de fallecidos hasta el mes septiembre 2019.
- El exceso de velocidad es un factor fundamental para la presencia de siniestros de tránsito, además la gravedad de las lesiones ocurridas y de la muerte de los conductores o pasajeros.
- Las posibles causas por las que se ocasionan los siniestros de motocicletas son en su mayor parte previsible, es decir cuentan con la posibilidad de evitar que sucedan.
- La capacitación efectiva, la concientización y respeto a las normas de tránsito son fundamentales momentos de enfrentar la problemática de la siniestralidad vial.
- Las personas que utilizan las motocicletas están más expuestas a lesiones o a la muerte debido a la carencia de protección, así como el uso de mecanismos de protección deficientes.
- La afectación por siniestralidad vial es alta en relación al uso de motocicletas, lo que evidencia una problemática latente.

Elaboración: OMSC

2. Introducción

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana - OMSC, es un ente técnico que genera información pertinente a temas de seguridad y convivencia ciudadana pacífica. Conjuga datos cuantitativos y cualitativos, que permiten tener un acercamiento a la realidad de los espacios o fenómenos a investigar.

La información se encuentra centralizada en el Sistema de Gestión de Información de Seguridad Ciudadana (SIOMSC), para la visualización en línea de los reportes estadísticos de la descripción del delito, siniestralidad, incidentes basados en los registros administrativos, grupos focales, análisis exploratorio, encuestas de victimización y percepción de inseguridad en el DMQ, utilizando la metodología Business Intelligence, la cual permite consolidar, depurar y procesar datos e información, para brindar soporte al proceso de toma de decisiones.

EL OMSC para el siguiente análisis cuenta con las siguientes fuentes de información que alimentan al SIOMSC.

Tabla 1 Fuentes de información

Indicador	Fuente	Base normativa	Origen
Delitos contra la propiedad	Fiscalía General del Estado	Código Orgánico Integral Penal	Noticias del delito (denuncias)
Siniestralidad vial	Agencia Nacional de Tránsito	Código Orgánico Integral Penal/Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo
Vehículos matriculados	Agencia Nacional de Tránsito	Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo
Encuesta de Victimización y percepción de inseguridad en el DMQ 2018	Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana	Libro IV. 8 de la Seguridad, Convivencia Ciudadana y Gestión de Riesgos	Encuesta a hogares

Elaboración: OMSC

El OMSC es parte de la Comisión de Estadística de Seguridad Vial liderada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC -, que busca solventar las falencias en la recopilación y procesamiento de información de los siniestros de tránsito, ya que las diversas fuentes poseen información que difiere en sus estadísticas. Tomando en cuenta los datos referenciados en el presente informe corresponden a información oficial de la Agencia Nacional de Tránsito -ANT-.

Para el presente estudio se cuenta con información de micro dato nivel de DMQ a partir del año 2018 con corte a septiembre del 2019. Es necesario identificar la trazabilidad de la información, homologar conceptos y construir fichas técnicas metodológicas que calculen de manera correcta los indicadores en base a la información de las diferentes instituciones.

La motivación para realizar este análisis parte del proyecto de ordenanza reformativa al capítulo XIV, del Título 1, del libro IV2, que se refiere a la "restricción y regulación del número de pasajeros

que se transportan a bordo de motocicletas”, proyecto que se encuentra en proceso en el concejo metropolitano y que ha solicitado a la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad elaborar desde sus competencias un informe técnico acorde a la temática referida.

3. Base Legal

Constitución de la República del Ecuador

El numeral 6 del artículo 264 establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: *“(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (...)”*.

El artículo 266 menciona: *“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”*.

El artículo 394 establece: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. (...) El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”*.

Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización

El artículo 30.3 dispone: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 legislen”*.

El literal q) del artículo 84 menciona: *“(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio (...)”*.

El literal a) del artículo 87 establece: *“(...) a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones (...)”*.

Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito

El numeral 2 del artículo 2 dentro de las finalidades menciona: *“(...) 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 (...)”*.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 7 establece: *“(...) 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”*.

El artículo 9 señala: "Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes".

El artículo 87 dispone: "Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional".

El artículo 30.4 menciona: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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 (...)".

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 284 establece: "1. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública; 2. Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas previstas en este Reglamento para la circulación de vehículos; 3. Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública; 4. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas; 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones; 6. Transportar a personas con discapacidad, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; 7. Transportar a personas o niños que por su estatura o edad no viajen con las medidas de seguridad necesarias".

El artículo 300 señala: "Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y, 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio. En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas".

El artículo 301 dispone: "Los niños y las niñas mayores de siete años podrán viajar en el vehículo conducido por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado".

El artículo 11 del Reglamento para conductores de motocicletas, emitido por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre dispone: "Para la conducción de los vehículos, comprendidos en el presente reglamento, tanto el conductor como el pasajero, de existir éste, deberán portar un equipo de seguridad mínimo compuesto por chaleco y casco (...)".

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

El artículo IV.8.12.- señala: "La Secretaría responsable de la seguridad y gobernabilidad es la dependencia municipal que se encarga de diseñar las políticas de seguridad y convivencia ciudadanas y, una vez aprobadas por el Concejo Metropolitano de Quito, ejecutarlas a través de sus

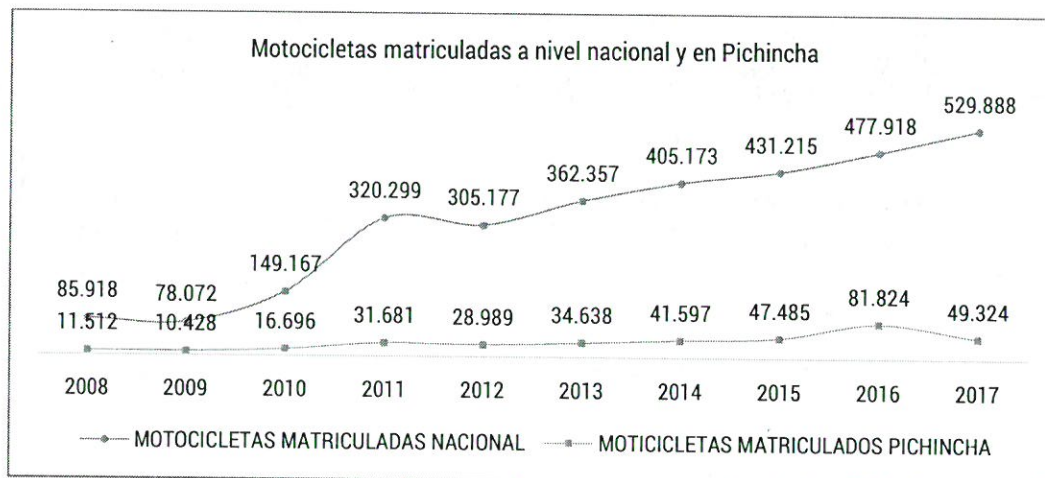
unidades administrativas y las jefaturas de seguridad de las administraciones zonales. Su organización y estructura serán definidas por la Alcaldía Metropolitana. (...) La Secretaría tendrá a su cargo el observatorio, cuya función será el registro, monitoreo, proceso y análisis de hechos para la toma de decisiones y la formulación de planes y políticas que permitan corregir los principales problemas que afectan a la convivencia. Mantendrá un centro de documentación, que tendrá a su cargo difundir y comunicar información sobre la gestión de seguridad y convivencia ciudadanas. Todos los integrantes del Sistema que produzcan o tengan a su disposición información necesaria para el Observatorio de Convivencia Ciudadana, la remitirán a este último (...)."

4. Datos generales de motocicletas en el DMQ

La motocicleta en el mundo y en el Ecuador se ha convertido en uno de los medios de transporte más populares para las personas, esto debido a diversas características que van desde su bajo costo y facilidades de crédito, así como su versatilidad al momento de desplazarse en la ciudad o en otras zonas.

Estas características han llevado a que el número de motocicletas matriculadas en el Ecuador y en el Pichincha crezca de manera exponencial, a continuación se presentan datos desagregados a nivel país, provincia.

Figura 4 Motocicletas matriculadas



Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

5. Denuncias de delitos de mayor connotación social

Dentro de la especificidad del informe en lo referente al proyecto de ordenanza, se realiza un análisis de los delitos de mayor connotación social, cometido utilizando motocicletas.

Dentro de los delitos de mayor connotación social se encuentran todos los delitos relacionados contra la propiedad de las personas, y se encuentran divididos en:

- Robo a personas
- Robo a unidades económicas
- Robo a motos

1024
- veinticuatro

- Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos
- Robo a carros
- Robo domicilios

Estos delitos son los que más afectan a la población, primero debido al gran número de casos que concentran, segundo porque hay una afectación directa a los bienes materiales de las personas, sean estos dinero, bienes tecnológicos, enceres o vehículos y tercero porque para efectuar estos tipos de delitos se ocupa la violencia en contra de las personas o de los bienes, esta violencia que puede ser física, verbal o psicológica causa estragos en la vida cotidiana de las personas, genera miedo, ansiedad, angustia que se ve reflejada en sus hábitos diarios y afecta de manera profunda su derechos a una vida segura, ya que limita sus posibilidades de libre tránsito, impide la participación y la convivencia pacífica en la ciudad.

El uso de la motocicletas como medio de transporte utilizado para el cometimiento de diversos delitos es una realidad que se ha evidenciado en la ciudad, esto debido a diversas características que poseen las motocicletas, sobre todo su versatilidad al momento de conducirla lo que facilita el acceso a zonas específicas tanto para efectuar el delito o como para la huida una vez cometido; existen provincias a nivel nacional en donde el uso de motocicletas para el crimen se ha convertido en una verdadera problemática, ya que sobrepasa los niveles de los robos y se han direccionado en el cometimiento de delitos contra la vida, sobre todo en la modalidad de sicariato.

A continuación se presentan los datos del número de delitos cometidos en el DMQ usando la motocicleta como medio de transporte en su relación con la totalidad de delitos de mayor connotación social.

Tabla 2. Total denuncia de delitos con motocicletas

Delitos Denunciados	Año 2018*	Año 2019*
Total Delitos DMQ	23.446	22.777
Delitos cometidos utilizando motocicletas	696	790
Porcentaje de participación	2,97%	3,47%

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Tabla 3. Total denuncia de delitos de mayor connotación social con motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social	Año 2018*	Año 2019*
Delito de Mayor Connotación Social DMQ	12.163	12.145
Delitos cometidos utilizando motos	696	790
Porcentaje de participación	5,72%	6,50%

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

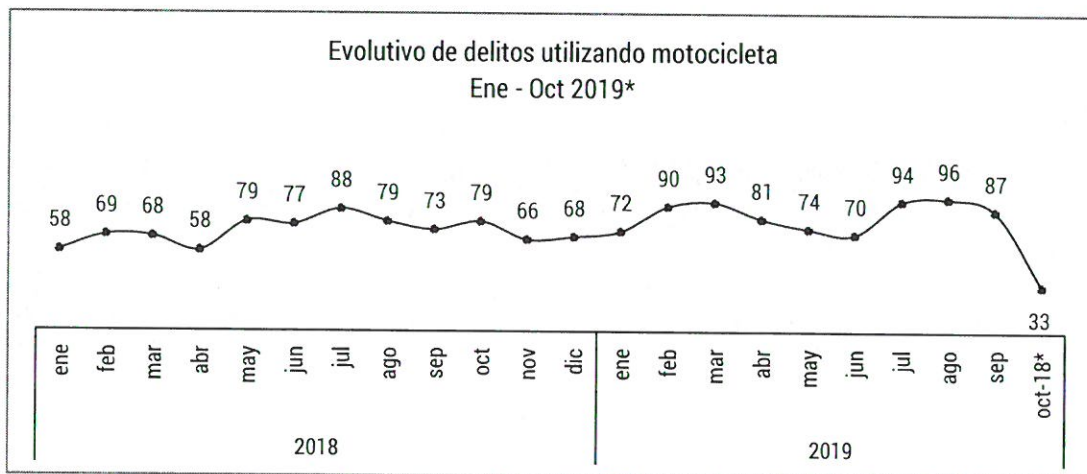
(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El porcentaje que representa si bien no es mayoritario, si evidencia que el uso de motocicletas para llevar a cabo los robos es una realidad en el distrito, sobre todo se ve su utilización en el robo a unidades económicas, generalmente este robo se comete dejando la motocicleta en la vía pública con un conductor esperando y tiene como característica su corta duración de tiempo, lo cual convierte a la motocicleta en una herramienta efectiva, ya que permite estacionar rápidamente, cometer el delito con el uso de violencia y en pocos segundos volver al vehículo y emprender la huida.

Cabe resaltar que casi en la totalidad de los casos como parte del modus operandi de este delito se necesita al menos la participación de dos personas en el robo, una persona que se mantiene en la motocicleta encendida esperando a que la otra persona realice el robo para subir inmediatamente en el vehículo y escapar del lugar.

Una vez que se ha definido el porcentaje de delitos utilizando la motocicleta podemos hacer un evolutivo de los delitos de mayor connotación social en el DMQ desde enero 2018 hasta el 18 de octubre el año 2019.

Figura 5 Evolutivo de delitos utilizando motocicletas



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Se observa que a partir de mayo del 2018 hay un incremento paulatino de los delitos denunciados, siendo los meses de julio y agosto del presente año lo que han reportado más delitos. La variación entre los dos años es un dato necesario de tomar en cuenta, ya que su crecimiento puede dar señales de que esta modalidad se está volviendo común entre los delincuentes y que su uso puede irse perfeccionando.

De igual manera se realiza un comparativo de la variación por el tipo de robo cometido en el DMQ, este análisis se realiza tomando periodos de tiempo similares entre el año 2018 y 2019.

2023
-veintitres

Tabla 4. Total denuncia de delitos de mayor connotación social con motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social a nivel DMQ utilizando motocicleta	Frecuencia		Variación	
	Enero - Octubre 18* 2018	Enero - Octubre 18* 2019	Absoluta	Relativa
			Enero - Octubre 18* 2018 - 2019	Enero - Octubre 18* 2018 - 2019
Robo a personas	641	687	46	7,18%
Robo a unidades económicas	26	59	33	126,92%
Robo a motos	8	26	18	225,00%
Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos	13	9	-4	-30,77%
Robo a carros	6	7	1	16,67%
Robo domicilios	2	2	0	0,00%
Total	696	790	94	13,51%

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

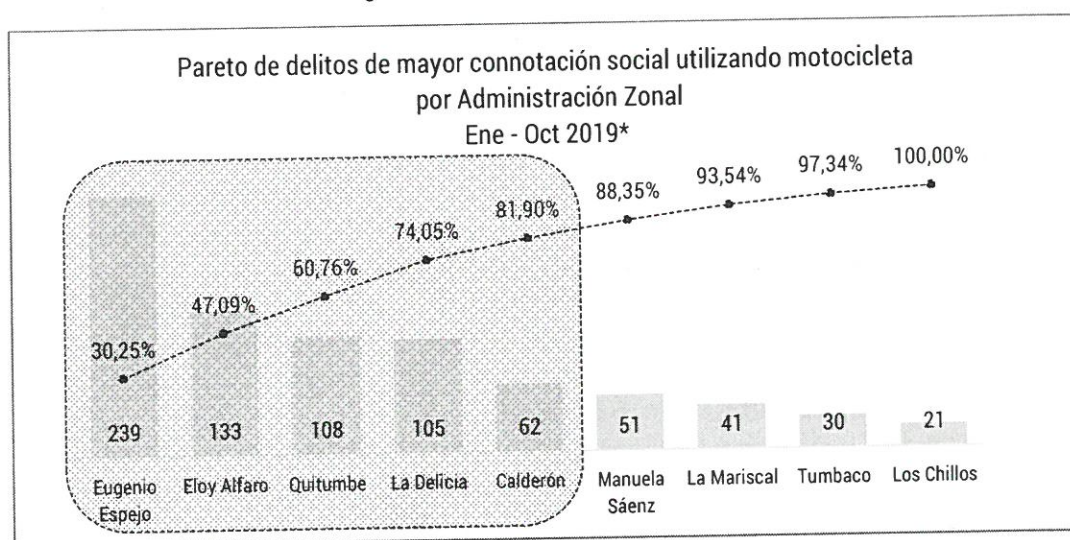
(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El aumento del 13,51% de delitos respalda la información presentada anteriormente, singularmente se evidencia el porcentaje de crecimiento más alto es justamente en el delito de robos a motocicletas, es decir se usa la motocicleta como medio de transporte para sustraer otras motocicletas.

El robo a personas es el delito más cometido usando motocicletas, es el tipo de robo con mayor frecuencia en el DMQ, aunque su crecimiento en el año 2019 no es el más alto, el gran número de delitos cometidos aún es preocupante. El robo a unidades económicas presenta uno de los crecimientos más alarmantes, si bien su frecuencia no es la más alta, su variación porcentual ha crecido exponencialmente.

La territorialidad en donde se cometen los delitos es de suma importancia al momento de generar estrategias de prevención y de intervención, a continuación se presenta un pareto de concentración de delitos utilizando motocicletas por Administración Zonal.

Figura 6 Delitos por Administración Zonal



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

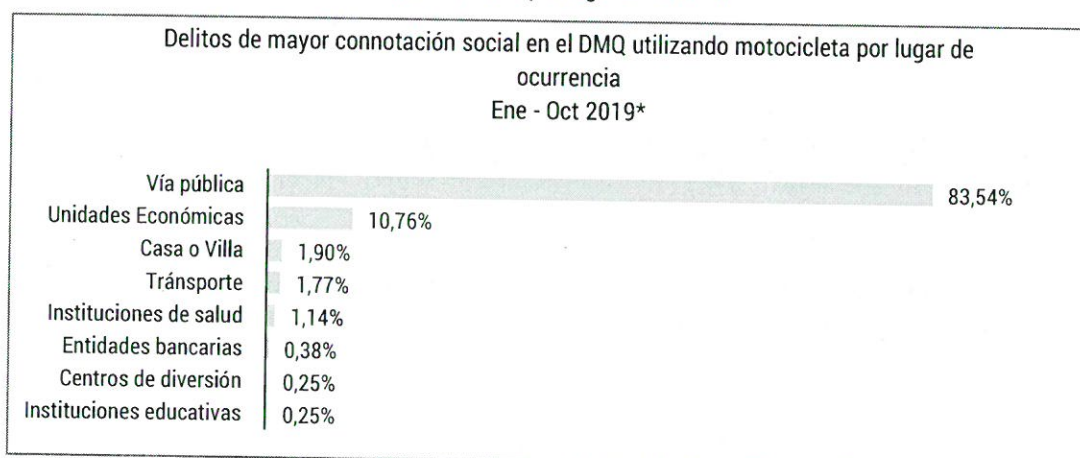
(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Claramente se puede observar como más del 80% de los robos se concentran en cinco de las nueve administraciones zonales, la AZ Eugenio Espejo y Eloy Alfaro son las más afectadas por el cometimiento de estos delitos, estas zonas son parte del hiper centro de la ciudad en el cual se aglutinan gran parte de locales comerciales, oficinas e instituciones financieras lo cual convierte estas zonas en las más buscadas por los delincuentes.

Sin embargo, un dato importante es que estas zonas de igual manera concentran el mayor número de UPCs de la Policía Nacional y de oficinas de la Fiscalía, este dato nos revela dos cosas importantes: primero que el mayor número de denuncias en estas zonas se deba a la presencia de las oficinas de FGE que se encuentran ubicadas en las dos administraciones zonales y segundo que pese a ser territorialmente las zonas con más presencia policial se siguen concentrando los delitos en estos mismos lugares, lo cual debe llevar a una reflexión sobre el comportamiento del crimen en las zonas más controladas.

Teniendo en cuenta la territorialidad en donde se cometen los delitos, es importante ubicar el lugar específico en el cual se dan los robos.

Figura 7 Delitos por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El espacio público es el lugar donde ocurren mayoritariamente los robos, esto guarda relación directa con el tipo de robo, ya que el robo a personas es el de mayor frecuencia este sucede en el espacio público, es decir calles, avenidas, aceras, parques, plazas y mercados. En este caso de igual manera la versatilidad de las motocicletas representa una ventaja para los delincuentes.

Algunos datos importantes a señalar para complementar la información de robos son los siguientes:

- El 67,34% de robos ocurren entre la tarde y la noche.
- El 77,72% de los robos han sido utilizando violencia física sobre las víctimas.
- El 67,13% de las víctimas fueron hombres mientras que el 32,87% fueron mujeres.

Teniendo en cuenta que las motocicletas son un medio de transporte que se ha popularizado en la ciudad, el robo de las mismas también representa una situación particular, por lo tanto a

continuación se presentan algunos datos de robos a motocicletas, dentro de estos datos están los robos llevados a cabo con o sin la utilización de motocicletas como herramienta del robo.

Tabla 5. Total denuncia de robos de motocicletas en el DMQ

Robo de motos en el DMQ	Frecuencia		Variación	
	Enero - Octubre 18* 2018	Enero - Octubre 18* 2019	Absoluta	Relativa
			Enero - Octubre 18* 2018 - 2019	Enero - Octubre 18* 2018 - 2019
	589	816	227	38,54%

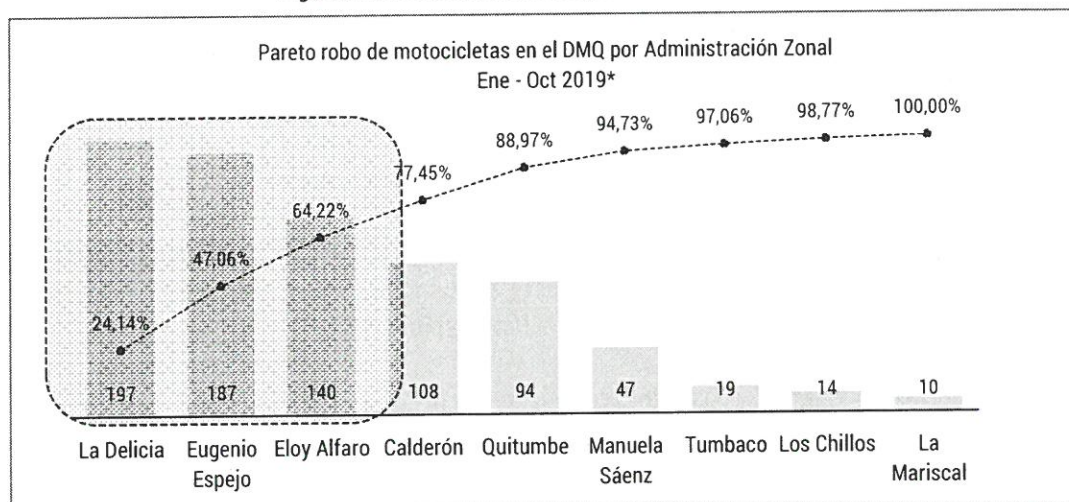
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

Vemos que el robo de motocicletas en el periodo de enero al 18 de octubre del año 2019 presenta un incremento de 227 casos en relación al mismo periodo del año anterior. Esto demuestra que estos vehículos son apetecidos por los delincuentes debido a las características ya señaladas, además de la facilidad con la que se puede esconder este bien sustraído, también se debe tomar en cuenta que muchas veces pueden ser robadas las motocicletas para utilizarlas en otros delitos.

Figura 8 Robo de motocicletas por Administración Zonal



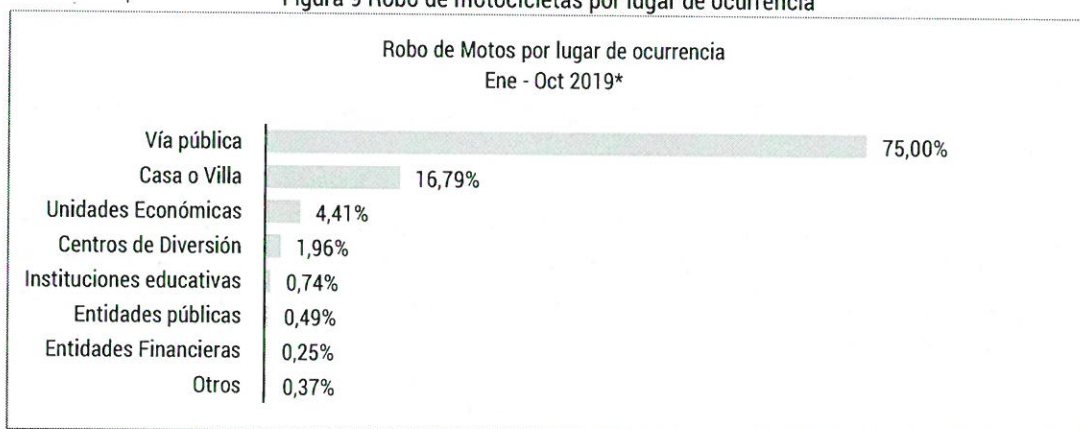
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

A diferencia de la concentración por administración zonal presentada anteriormente, vemos que el robo de motocicletas se ubica prioritariamente en la AZ La Delicia, seguida de las administraciones Eugenio Espejo y Eloy Alfaro, eso da claros datos de donde se ubica la problemática de este delito en particular.

Figura 9 Robo de motocicletas por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

(*) Corte al 18 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

El robo a motocicletas se da particularmente en la vía pública y en menor proporción se sustraen de las casas, esto puede estar relacionado con lugares públicos donde se parquean las motos sin los cuidados o seguridades respectivas y son fácilmente sustraídas por los delincuentes.

Algunos datos que complementan este tipo delito son los siguientes:

- El 40,32% de los robos a motos se dan los días viernes y sábado.
- De igual manera el 40,32% ocurre en horas de la noche, sobre todo de 21:00 horas a las 03:00 horas.
- El 87,30% de los robos a motos fueron a hombres y el 12,70% a mujeres.

Los datos presentados son los representativos en términos de seguridad teniendo en cuenta la especificidad del tema y el proyecto de ordenanza en el cual se plantea la restricción y regulación del número de personas a bordo de motocicletas en el Distrito Metropolitano.

Es importante señalar que si bien los datos provenientes de la FGE son datos oficiales, estos registros administrativos son apenas una parte dentro del universo de los delitos realmente cometidos, es necesario recalcar que existe una cifra "negra" que son los delitos no denunciados por las personas. La no denuncia es un fenómeno que afecta profundamente a la ciudadanía y a las instituciones en particular ya que impide ver el problema en su real magnitud.

Este problema de la no denuncia se puede dar por diversos factores que van desde la falta de confianza por parte de las personas hacia las instituciones de justicia, así como por la falta de tiempo, la burocracia y tramitología de la denuncia, el miedo a represalias y la naturalización del delito.

Sin embargo, las motocicletas no solamente están relacionadas con los robos, existe un problema latente en cuanto a la movilidad y a los siniestros de tránsito en los que intervienen las motocicletas; este tema también es parte del análisis por parte del OMSC y de la Secretaría de Seguridad ya que la afectación por estos fenómenos influye directamente al bienestar de las personas y de la comunidad en general.

A continuación se presenta un análisis de la movilidad y de la siniestralidad de motocicletas.

6. La movilidad en el DMQ

La movilidad en el DMQ es uno de los principales problemas que enfrenta la ciudad, debido a su carácter sistémico esta problemática presenta dificultades propias que deben ser tomadas en cuenta.

La movilidad cotidiana surge de la necesidad que tienen las personas de desplazarse de un lugar a otro por diferentes motivos, siendo los más comunes los desplazamientos al trabajo y estudios, aunque existen otras motivaciones tales como: las compras, el ocio, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otros.

Quito cuenta con 3 líneas en el transporte colectivo metropolitano: Trolebús, Metrobús y Eco-vía, con líneas adicionales como: el corredor Central Norte, el corredor Sur Oriental, alimentadores y buses de conexión entre terminales con un aproximado de pasajeros diarios de 1'052.000 personas. Es importante mencionar que, está planificada la inauguración del Metro de Quito, el cual tiene el objetivo ser el eje de movilidad con un sistema integral de transporte público para los ciudadanos con un promedio diario de 400 mil pasajeros.

El parque automotor privado y/o particular también ha sido una opción para los ciudadanos del DMQ, debido a que permite la conexión entre las diferentes áreas urbanas y rurales de la ciudad; sin embargo, está presente la concepción de movilidad que privilegia el uso del vehículo privado, el cual ha promovido que la congestión vehicular se haya incrementado, al igual que la contaminación del aire, a pesar que sólo el 18% de la población cuenta con un vehículo particular, es decir 2 de cada 10 quiteños cuentan con un vehículo matriculado.

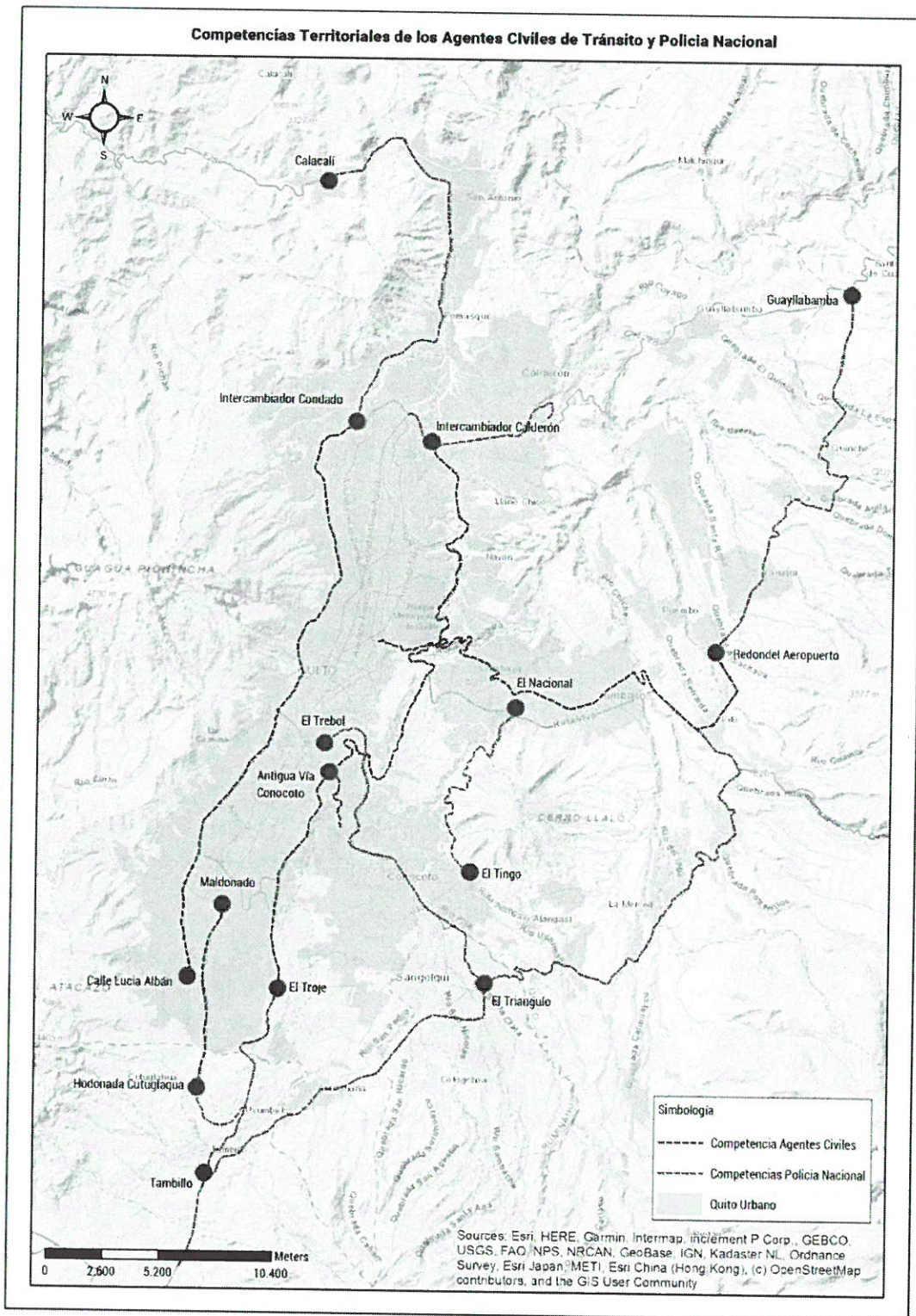
Como un elemento negativo de la movilidad se presenta la siniestralidad vial, fenómeno que tiene efectos en la salud, la vida y la economía de las personas. De acuerdo a las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud para el año 2020, las lesiones causadas por siniestros de tránsito podrían ser la tercera causa de muerte y discapacidad, superando la gravedad de otros problemas de salud como la malaria, la tuberculosis y el VIH.

A partir del año 2013 en el DMQ se crea la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito – AMT - como parte de la descentralización de funciones del Estado hacia los Gobiernos Autónomos Municipales, se crea con la misión de gestionar de manera efectiva el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía; es así que, se asume las competencias referentes al tránsito en la ciudad y actúa operativamente en territorio con personal público acreditado como Agentes Civiles de Tránsito – ACT.

La Agencia Nacional de Tránsito –ANT- es el órgano estatal y nacional regente en temas de movilidad en el país, para la gestión de la información la ANT es quién concentra toda la información relacionada con siniestralidad vial en el DMQ, tanto de la AMT Quito, como de la Policía Nacional.

En el DMQ debido a las competencias legales la AMT tiene el control en todo el distrito con los Agentes Civiles de Tránsito, sin embargo, en las vías troncales y estatales aún mantiene el control la Policía Nacional que son: Manuel Córdova Galarza E35, Panamericana Norte y Sur, La Intervalles y Autopista General Rumiñahui.

Figura 10 Mapa de competencias AMT – Policía Nacional



Fuente: AMT
Elaborado por: OMS

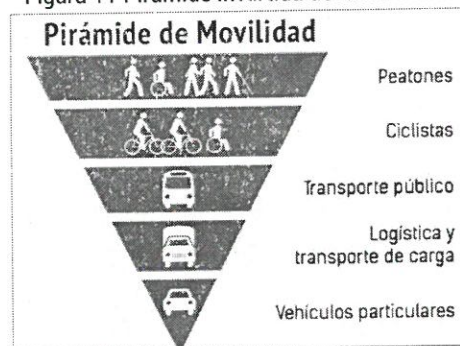
7. Una perspectiva general de la siniestralidad en el DMQ

La movilidad es una necesidad humana fundamental, rige los procesos cotidianos, optimiza la economía, nos permite ser parte de una sociedad, sin embargo, la movilidad es un gran reto sobre todo pensar en una movilidad sostenible que realmente sea eficiente para la ciudad, para el medio ambiente y evite los problemas presentados.

Dentro de la movilidad es necesario recalcar la presencia de actores viales que conviven a diario, esto es visible en la pirámide invertida de la movilidad sostenible, la misma que busca evidenciar las prioridades tanto en la planificación, uso y atención que se deben a cada uno de los actores dentro de la movilidad, basada en principios del bien común, así como de protección a los más vulnerables.

La pirámide invertida evidencia que los peatones son la prioridad para la movilidad sostenible, ya que por principio todas las personas en algún momento del día se convierten en peatones, por ende son la mayoría de usuarios de la movilidad y los más vulnerables a daños por siniestros viales. Los ciclistas son quienes representan una movilidad sana y no contaminante, aparece el transporte de público como la opción más deseable de movilidad y la de mayor capacidad de traslado, seguido del transporte de carga y finalmente los vehículos particulares y las motos ya que estas opciones son las más contaminantes y las que más espacio ocupan en las vías y menos personas trasladan.

Figura 11 Pirámide invertida de la movilidad



Fuente: AMT

Elaborado por: AMT

Los términos siniestralidad vial o siniestros de tránsito hacen referencia a los sucesos en los que se causa daños a una o más personas, o bienes materiales, debido a acciones riesgosas, negligentes o irresponsables de un conductor o debido a factores externos e imprevistos como condiciones ambientales desfavorables. El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371, define a las infracciones de tránsito como aquellas acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Los siniestros de tránsito representan una amenaza constante a la salud de la sociedad y una de las principales causas de muerte a nivel mundial, principalmente traen consigo pérdidas de seres queridos, daños físicos temporales o permanentes, discapacidad y daños emocionales, a esto se suma los costos económicos que rodean a los siniestros, los tratamientos médicos y quirúrgicos, daños materiales e incapacidad laboral de la persona lesionada.

Los costos no solo se evidencian a nivel personal, en la sociedad y el estado, existen otras variables que representan otros gastos, seguros médicos y de bienes, servicios judiciales, preparación,

movilización y atención por parte del personal que atiende la emergencia y la afectación a la movilidad causada por el siniestro entre otros.

Ecuador en el 2014, tiene la segunda tasa más alta de mortalidad por accidentes de tránsito en América Latina y el Caribe con 18,8 muertes por cada 100 mil habitantes (OISEVI 2016). Para el año 2017 de acuerdo al Anuario Estadístico de Nacimientos y Defunciones reporta una tasa de 18 muertes por cada 100 mil habitantes (3.017). Ante estas cifras la siniestralidad vial es alarmante, ya que se convierte en la 1er. causa de muerte violenta, convirtiéndose en una afectación directa a la sociedad.

Para entender la problemática de la siniestralidad vial hay que tomar en cuenta diversos factores que influyen, está el número del parque automotor de la ciudad, la fabricación, calidad y tecnología de los vehículos que circulan, la cultura vial de los actores, la capacitación efectiva de los conductores, la educación vial como parte de las mallas curriculares, la infraestructura y calidad vial de la ciudad, la planificación y ordenamiento de la movilidad en las ciudades, el medio ambiente y su afectación, la legislación y control por parte de las autoridades, entre otros.

Es necesario, por lo tanto, entender que los siniestros viales sobrepasan la problemática de salud pública por el número de víctimas mortales y lesionados que deja, además se inscribe también en afectación directa a la seguridad de las personas ya que influye en el derecho de transitar seguro, libres de violencia y de gozar el derecho a disfrutar la ciudad sin amenazas; esto afecta a la convivencia de las personas, ya que hay un constante estado de vulnerabilidad entre los usuarios viales, se ve reflejada en actitudes violentas entre los conductores y con los peatones, se evidencia en la irritabilidad al conducir, en la constante sensación de apuro por llegar a su lugar de destino, además de un bajo respeto a la normativa que regula la movilidad.

Para el año 2018 el parque automotor del Ecuador cuenta con 2'403.660 vehículos (autos, motos, transporte público, transporte pesado, etc) de los cuales 486.966 están matriculados en el DMQ es decir el 20.25% de automotores se concentran en Quito, de este número el 9% son motocicletas que están matriculadas en el DMQ.

Teniendo en cuenta el incremento en motocicletas en la ciudad, el conocimiento, interiorización y cumplimiento de la ley a conciencia debería ser uno de los requisitos fundamentales para obtener una licencia de conducir, sin embargo, esto no se lo realizada de la manera más eficiente tras haber realizado y aprobado un curso teórico práctico en las escuelas de conducción y posteriormente aprobado el examen en la ANT. Esta problemática en el comportamiento social conlleva a una afectación real en la convivencia ciudadana y elevan los niveles de inseguridad en las vías de la ciudad y del país.

La realidad del parque automotor está relacionada con la problemática de los siniestros de tránsito. La tasa de siniestros viales en el Ecuador en el 2018 es de 106,21 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos, mientras que la tasa en el DMQ es mayor a la tasa nacional, es decir 148,96 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos (ANT, 2019).

A continuación se presentan datos generales de siniestros de tránsito a nivel nacional y a nivel del DMQ, para el año 2019 la fecha de corte es 18 de octubre.

Siniestralidad Vial a nivel nacional en el 2018:

- Siniestros: 25.530
- Lesionados: 19.858

- Fallecidos en sitio: 2.151

Siniestralidad vial DMQ en el 2018:

- Siniestros: 7.254
- Lesionados: 4.296
- Fallecidos en sitio: 255

Siniestralidad vial DMQ en el 2019 hasta el mes de septiembre.

- Siniestros: 3.609
- Lesionados: 2.235
- Fallecidos en sitio: 187

8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas

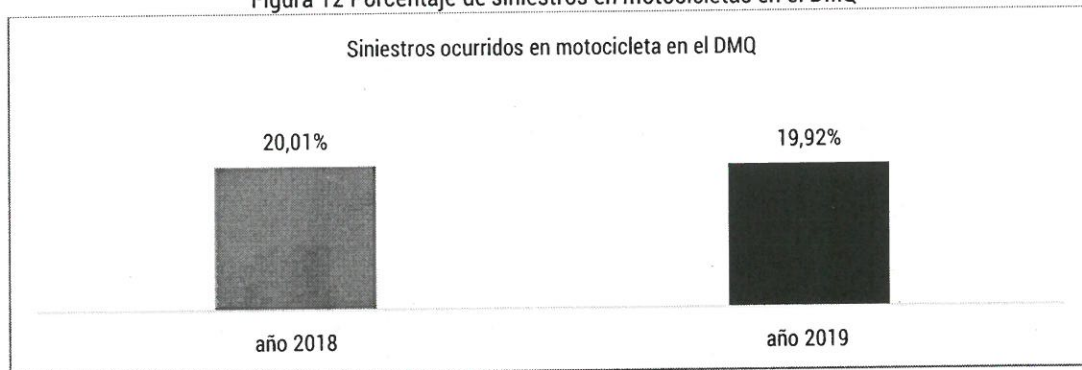
Teniendo en cuenta la especificidad del informe vamos a centrar la información en las motocicletas, de tal manera que se caracterice puntualmente este tema.

Las motocicletas representan características particulares en el tránsito, en primer lugar su estructura física le dota de una facilidad de movilización entre en tráfico de la ciudad, pero de manera sobresaliente la desprotección que ofrece en el caso de un accidente es mínima ya que el conductor o pasajero están expuestos muchas más afectaciones que pueden causar lesiones o la muerte.

A esto se suma muchas veces la conducción temeraria o imprudente por parte de los motociclistas que arriesgan su integridad con maniobras peligrosas y exceso de velocidad, además de la poca tolerancia o respeto que también existe por parte de otros conductores sobre los motociclistas.

Hay que tomar en cuenta lo descrito anteriormente de los actores viales, ya que compartir la vía con respeto y precautelando la seguridad de todos es fundamental para reducir los siniestros, muertes y lesiones por tránsito.

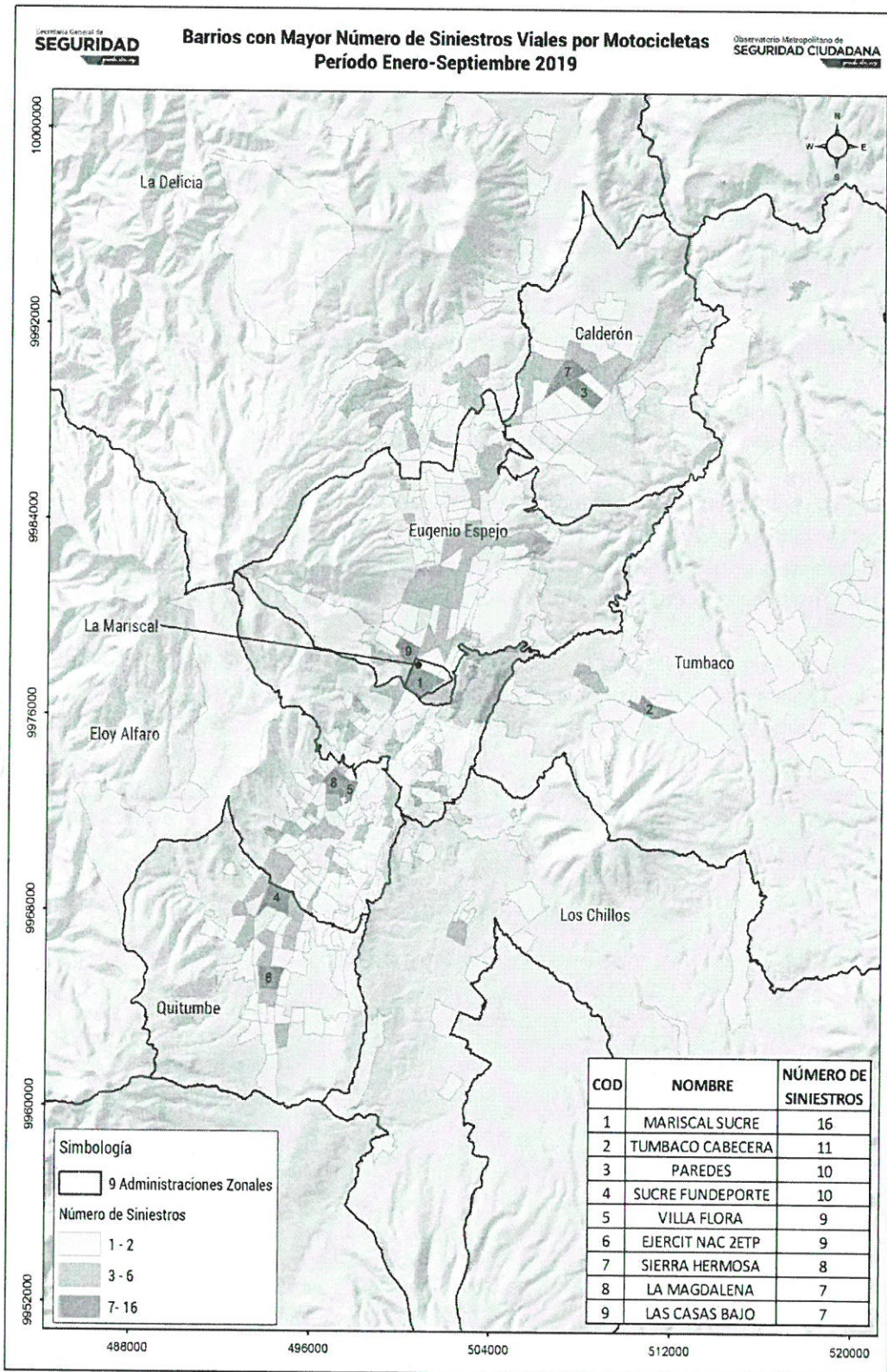
Figura 12 Porcentaje de siniestros en motocicletas en el DMQ



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC
(*) Enero - septiembre

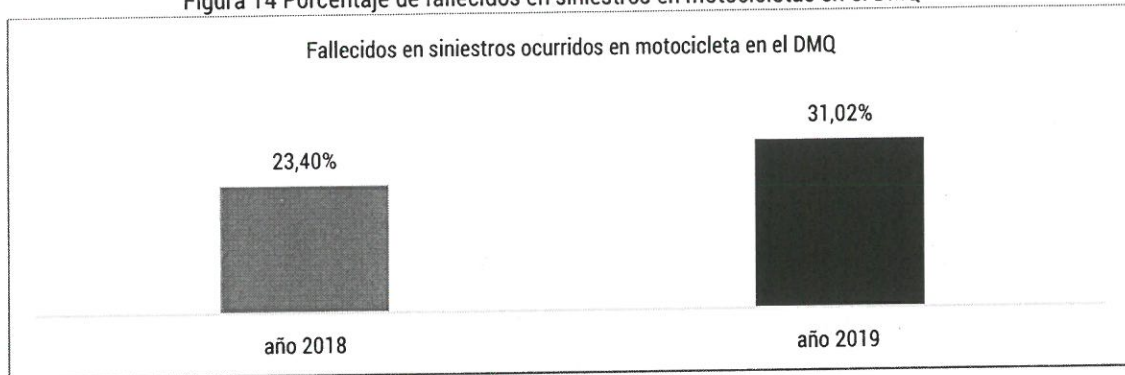
Los siniestros en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 20,01% del total de siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje se mantiene en 19,92%.

Figura 13 Barrios con mayor número de siniestros en motocicletas en el DMQ 2019



Fuente: ANT
 Elaborado por: OMSC

Figura 14 Porcentaje de fallecidos en siniestros en motocicletas en el DMQ

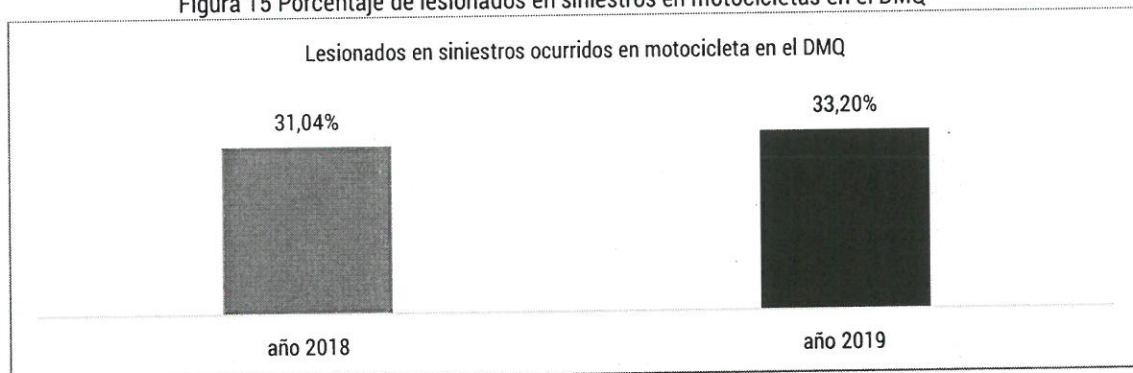


Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC
(*) Enero - septiembre

Las personas fallecidas en siniestros de tránsito en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 23,40% del total de fallecidos por siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje aumenta al 31,02%, este crecimiento pone en alerta y evidencia aún más el riesgo al que están expuestos los conductores y acompañantes de motocicletas, hay que recordar que las motocicletas tienen menos volumen de visibilidad que los autos en general, esto puede devenir a ubicarse en puntos ciegos detrás de los autos, además por su necesidad de equilibrio cualquier toque que afecte su balance puede resultar fatal por la caída de su conductor o acompañante. A este riesgo existente se debe tomar en cuenta muchas veces el no uso del casco de protección o el uso de cascos no homologados de baja calidad que no ofrecen la protección necesaria a las personas.

En este caso la tasa de muertes en siniestros viales en motocicletas para el 2018 fue de 2,34 personas por cada 100 mil habitantes.

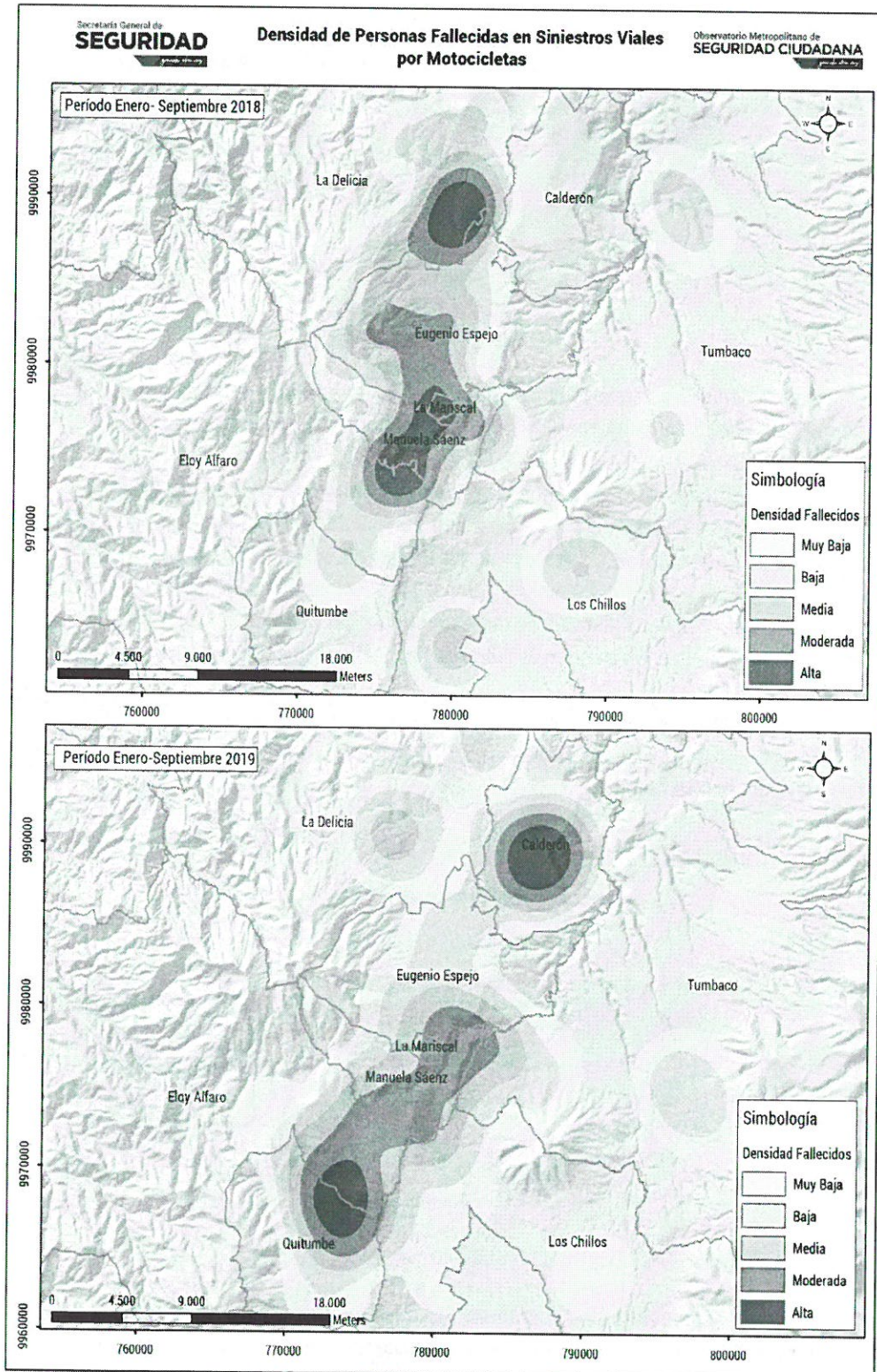
Figura 15 Porcentaje de lesionados en siniestros en motocicletas en el DMQ



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC
(*) Enero - septiembre

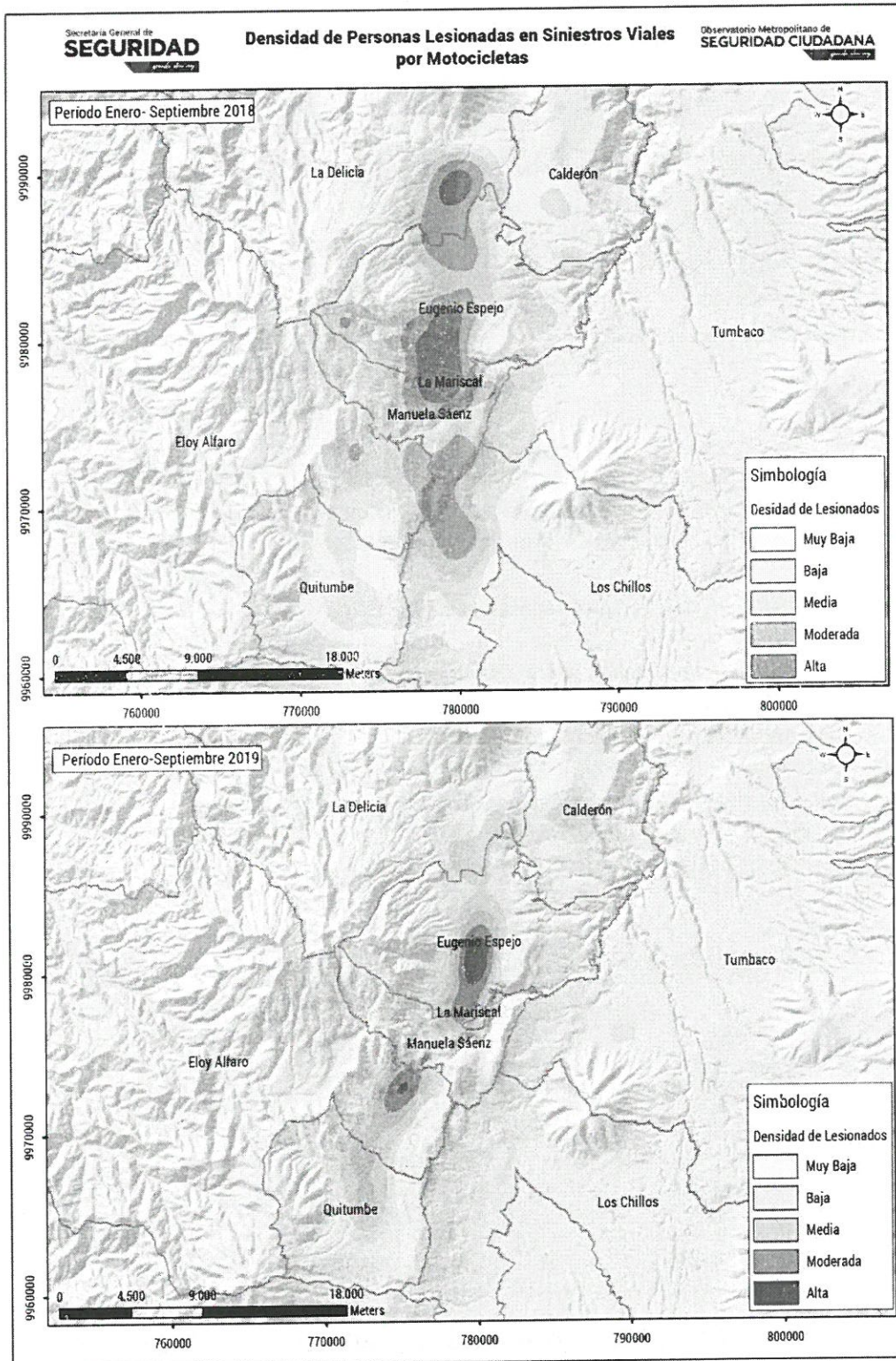
Los lesionados en siniestros de tránsito en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 31,04% del total de lesionados en siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje se eleva al 33,20%, al igual que en el cuadro anterior, las personas que transitan en motocicletas están más expuestas a lesiones en caso de un siniestro. En este caso la tasa de lesiones en siniestros viales en motocicletas para el 2018 fue de 48,03 personas por cada 10 0mil habitantes.

Figura 16 Densidad de fallecidos en siniestros en motocicletas en el DMQ 2018 - 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

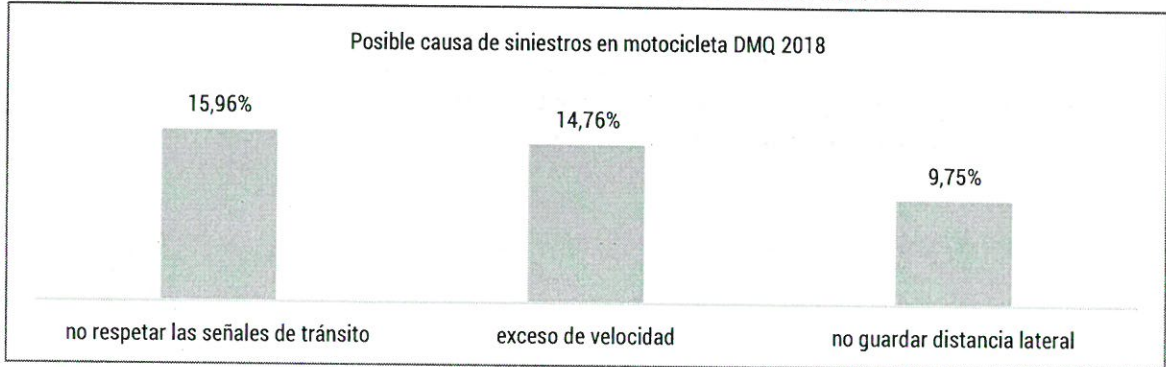
Figura 17 Densidad de lesionados en siniestros en motocicletas en el DMQ 2018 - 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

DETALLE 2018

Figura 18 Posible causa de los siniestros en motocicletas en el DMQ 2018



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

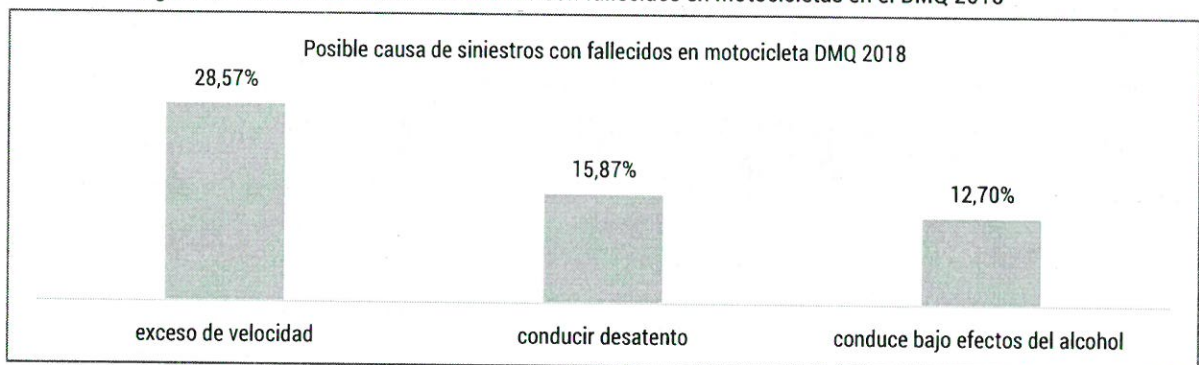
Como posibles causas, el irrespeto a las señales de tránsito aparece en primer lugar en el año 2018, hay que tomar en cuenta que estas posibles causas son completamente prevenibles por parte de los conductores, sean de motocicletas o de cualquier vehículo.

En el año 2018 los principales tipo de siniestros en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 47,60%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,70%
- Los atropellos/arrollamientos con un 11,65%

Si revisamos los dos datos presentados podemos ver una correspondencia entre causas y tipo de siniestros, los choques por ejemplo muchas veces se dan en intersecciones por no respetar disco PARE o semáforos y las pérdidas de carril pueden ser acusadas por exceso de velocidad.

Figura 19 Posible causa de los siniestros con fallecidos en motocicletas en el DMQ 2018



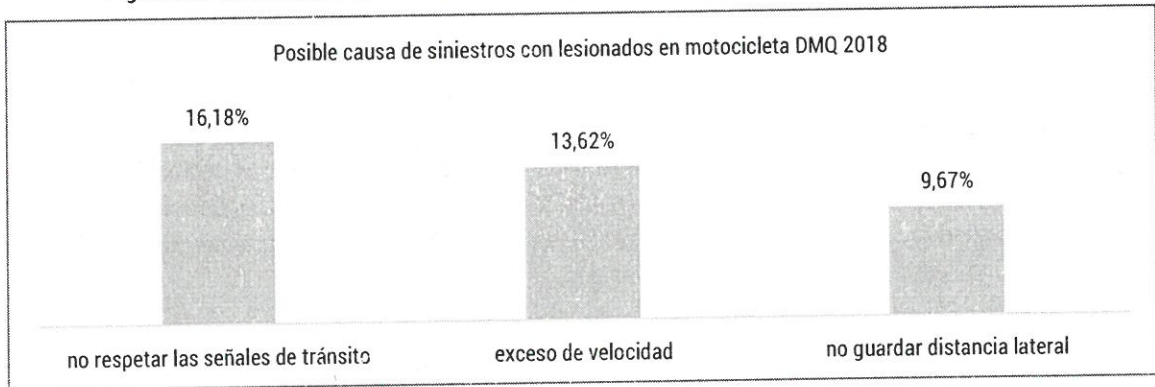
Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

El exceso de velocidad es un factor de riesgo fundamental para las pérdidas de vida en los siniestros de tránsito, a mayor velocidad mayor riesgo de siniestro y mayores daños sufridos, y esto se magnifica en conductores de motocicleta que carecen de un chasis que pueda brindar protección.

En el año 2018 los principales tipos de siniestros con fallecidos en motos son:

- Los estrellamientos con un 41,27%
- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 20,63%
- Los atropellos/arrollamientos con 17,46%

Figura 20 Posible causa de los siniestros con lesionados en motocicletas en el DMQ 2018



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Se observa que las posibles causas son recurrentes en los datos presentados y se recalca que en su mayoría están relacionadas directamente con el factor humano a través de la toma de decisiones correctas o la pericia al conducir.

Por ejemplo cada persona tiene la capacidad de decidir si se pasa un luz roja o un PARE, o decidir a qué velocidad desea transitar.

En el año 2018 los principales tipos de siniestros con lesionados en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 47,14%
- Los atropellos/arrollamientos con 15,40%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,54%

DETALLE 2019

Figura 21 Posible causa de los siniestros en motocicletas en el DMQ 2019



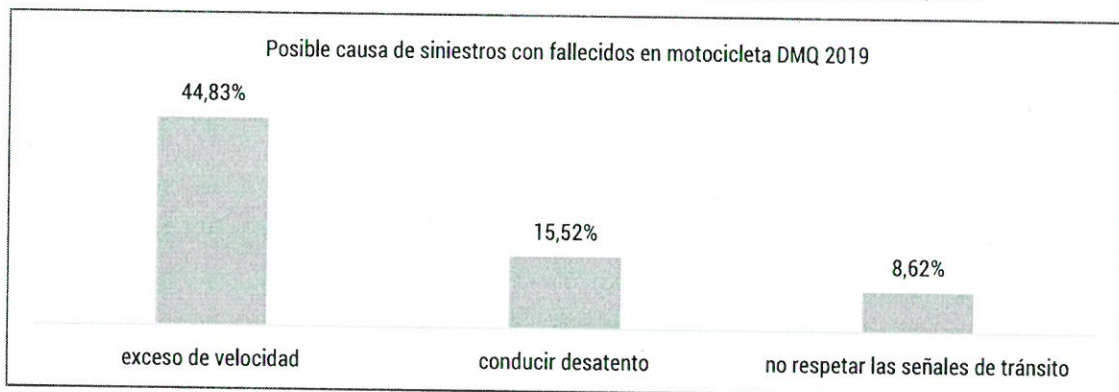
Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Para el año 2019 se presentan las siguientes posibles causas en los siniestros de tránsito en los que intervinieron motocicletas, el exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito vuelven a reportarse al igual que el año 2018, en particular en los datos del año 2019 aparece una posible causa que es, no ceder el derecho de paso a vehículos.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 53,27%
- Los atropellos/arrollamientos con 13,07%
- Las pérdidas de carril/pista con un 9,87%

Figura 22 Posible causa de los siniestros con fallecidos en motocicletas en el DMQ 2019



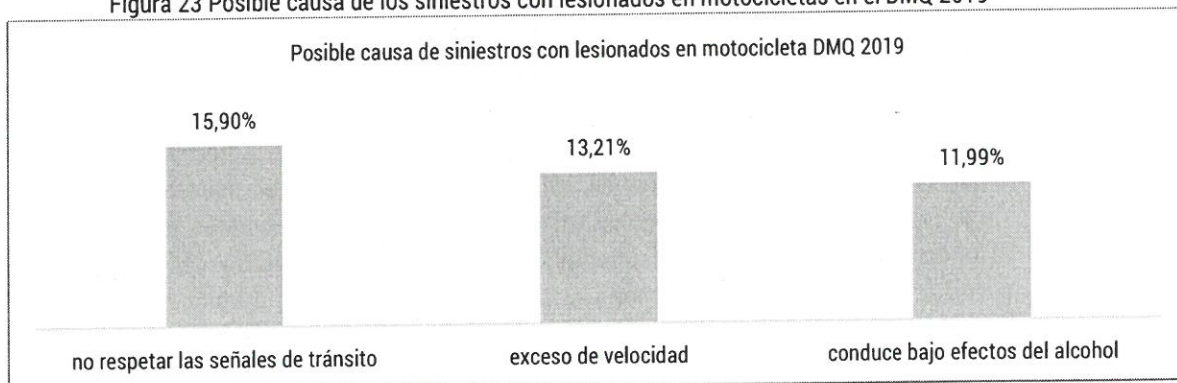
Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

En caso de personas fallecidas en siniestros en motocicletas en el año 2019, el exceso de velocidad ocupa el primer lugar como posible causa del siniestro, superando ampliamente lo reportado en el año 2018, como se mencionó anteriormente, en cualquier siniestro de tránsito el exceso de velocidad será un factor determinante para su ocurrencia y las consecuencias del mismo.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros con fallecidos en motos son:

- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 39,66%
- Los atropellos/arrollamientos con 24,14%
- Las pérdidas de carril/pista con un 13,79%

Figura 23 Posible causa de los siniestros con lesionados en motocicletas en el DMQ 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

En el año 2019 se evidencia que las posibles causas de siniestros con lesionados en donde se involucraron motocicletas mantiene el patrón en relación al año 2018, es decir el no respetar las señales de tránsito y el exceso de velocidad se ubican entre las principales causas de siniestros que causan lesiones.

Cabe destacar que el conducir bajo los efectos del alcohol también es una posible causa, que al igual que las otras son completamente previsibles y están en control de los conductores, dejando de lado la concepción de "accidental" y asumiendo que los siniestros pudieron ser evitados.

En el año 2019 los principales tipos de siniestros con lesionados en motos son:

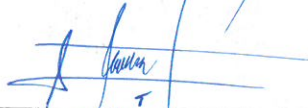
- Los choques (por alcance, lateral, frontal) con un 54,99%
- Los atropellos/arrollamientos con 17,79%
- Las pérdidas de carril/pista con un 9,16%

9. Conclusiones

- El 3,47% de todos los delitos cometidos el año 2019 (corte 18 de octubre) en el DMQ se comenten utilizando la motocicleta, lo que representa 790 delitos, a un promedio de aproximado de 79 delitos mensuales.
- Los delitos utilizando motocicletas se concentran en el hiper centro de la ciudad en donde se ubican instituciones financieras, locales comerciales, especialmente en las Administraciones Zonales Eugenio Espejo y Eloy Alfaro.
- Los robos a personas es el delito que más se comete utilizando motocicletas, en el año 2019 hasta la fecha de corte son un total de 687 delitos denunciados en esta modalidad.
- Debido a la versatilidad del uso de motocicletas, el 83,54% de los delitos ocurren en la vía pública.
- En el DMQ no se registran muertes violentas utilizando motocicletas, es decir en modalidad sicaratos.

- La participación de motocicletas en la siniestralidad vial alcanza el 19,92% del total de siniestros registrados a septiembre del 2019.
- Los lesionados por siniestros de motocicletas alcanza el 33,20% del total de lesionados hasta el mes de septiembre 2019.
- Los fallecidos por siniestros de motocicletas alcanza el 31,02% del total de fallecidos hasta el mes de septiembre 2019.
- El exceso de velocidad es un factor fundamental para la presencia de siniestros de tránsito, además de la gravedad de las lesiones ocurridas y de la muerte de los conductores o pasajeros.
- Las posibles causas por las que se ocasionan los siniestros de motocicletas son en su mayoría previsible, es decir cuentan con la posibilidad de evitar que sucedan.
- La capacitación efectiva, la concientización y respeto a las normas de tránsito son fundamentales al momento de enfrentar la problemática de la siniestralidad vial.
- Las personas que utilizan las motocicletas están más expuestas a lesiones o a la muerte debido a la carencia de protección, así como el uso de mecanismos de protección deficientes.
- La afectación por siniestralidad vial es alta en relación al uso de motocicletas, lo que evidencia una problemática latente.

Realizado por:



Dr. Jackson Villota L.

Director del Observatorio Metropolitano de
Seguridad Ciudadana



Ab. Felipe López T.

Asesor Jurídico Secretaría General de
Seguridad y Gobernabilidad

QUITO
grande otra vez

-caforce

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO RECEPCIÓN

Fecha 30 OCT 2019 Hora 9:20
Original: -4-
Copia:
Recibido por: IUCOR

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

Asunto: Informe Rquerido. Exp. Nro. 2019-02342

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho



De mi consideración:

En relación con el oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1648-O, de 16 de octubre de 2019 y la resolución Nro. 007-CMO-2019, a requerimiento de la Comisión de Movilidad (la «Comisión»), presento el siguiente criterio jurídico de carácter informativo (el «Informe»):

1. Competencia

1. Emito el Informe fundamentado en el art. 11 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; la letra c) del art. 13 de la Resolución C 074, de 08 de marzo de 2016 (la «Resolución»); y, el oficio 0000095, de 27 de mayo de 2019, del Procurador Metropolitano.

2. Ámbito y objeto

2. El objeto de este Informe es expresar a la Comisión, el criterio de la Procuraduría Metropolitana respecto al siguiente asunto planteado (el «Requerimiento») (énfasis añadido): “La Comisión de Movilidad, en sesión No. 013-ordinaria, efectuada el día 02 de octubre de 2019, luego de conocer el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, de iniciativa del Dr. Santiago Guarderas, [...] resolvió: solicitar a la Procuraduría Metropolitana [...] un informe [...] jurídico [...] que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo”.

3. Para atender el Requerimiento de la Comisión, este Informe se refiere a tres asuntos: (i) competencia y procedimiento de elaboración de la norma; (ii) régimen jurídico aplicable; y, (iii) observaciones específicas en relación con el proyecto de Ordenanza Metropolitana reformatoria al Capítulo XIV, del Título 1, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas que

Handwritten initials 'MA'.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

circulan en el Distrito Metropolitano de Quito (el «Proyecto»).

4. Este criterio tiene una naturaleza meramente informativa, de conformidad con el ámbito de aplicación y requisitos previstos en el art. 1 letra c) de la resolución A-005, del Alcalde Metropolitano.

3. Marco para el análisis jurídico

5. El Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (el «Código Municipal»), publicado en el Registro Oficial (Edición Especial) Nro. 902 de 7 de mayo de 2019, en el Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2, establece disposiciones normativas relativas a la regulación de la circulación vehicular en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

6. El Proyecto remitido busca incorporar una disposición normativa al Capítulo indicado que tiene relación con la restricción del número de pasajeros a bordo de una motocicleta, y del Capítulo siguiente estableciendo una infracción y sanción administrativa.

4. Análisis y criterio jurídico

7. Como ha quedado anotado, este Informe se acota en función del Requerimiento, y, por tanto, se refiere a: (i) competencia y procedimiento de elaboración de la norma; (ii) régimen jurídico aplicable; y, (iii) observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto

4.1. Competencia y procedimiento para la formación de la norma

8. El art. 226 de la Constitución de la República («Constitución»), reconoce el principio de legalidad para las actuaciones de la administración pública, indicando lo siguiente: *“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.”*

9. De acuerdo con la norma transcrita, las instituciones del Estado y toda persona que actúe en virtud de una potestad estatal ejercerán las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Esta disposición, consagra el principio de legalidad que, con rango constitucional, constituye una garantía para los individuos y la

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

fuerza y medida de las potestades públicas. El principio de legalidad es una garantía del goce y ejercicio de los derechos constitucionales, pues toda intervención que no se encuentre autorizada en la ley constituye, en sí mismo, una vulneración ilegítima del espacio reservado a la comunidad y a los individuos.

10. El principio de legalidad, asimismo, es fuente y medida para el ejercicio del poder público, en el sentido de que ninguna persona está habilitada a ejercer autoridad sobre los demás miembros de una comunidad o los individuos si es que no existe una norma que le otorgue esa capacidad y, en cualquier caso, siempre dentro del límite de la competencia asignada.

11. El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito GAD DMQ (el «GAD DMQ»), tiene la competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio, de conformidad con el siguiente régimen:

12. *Primero*, los arts. 264 núm. 6 y 266 de la Constitución, que disponen lo siguiente (énfasis añadido): "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."

13. *Segundo*, los arts. 84 letra q) y 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización («COOTAD»), que establecen (énfasis añadido): "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. 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. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. 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. Los gobiernos autónomos"

M.

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

14. Tercero, el art. 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial («LOTTTSV»), según el cual (énfasis añadido): *“Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando 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. [...]”*

15. En específico, para la implementación de restricciones para el número de pasajeros en una motocicleta, conviene considerar lo siguiente:

- De conformidad con el régimen expuesto en párrafos anteriores, el GAD DMQ tiene la competencia exclusiva para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;
- Esa competencia se ejerce con el alcance previsto en el art. 67 del Código Orgánico Administrativo que dispone (énfasis añadido): *“Art. 67.- Alcance de las competencias atribuidas. El ejercicio de las competencias asignadas a los órganos o entidades administrativas incluye, no solo lo expresamente definido en la ley, sino todo aquello que sea necesario para el cumplimiento de sus funciones”;*
- En ese sentido, el establecimiento del número de pasajeros a bordo de una motocicleta, se inserta dentro la competencia de regulación del tránsito y transporte terrestre; y,
- A manera de ejemplo, los cantones de Guayaquil y Manta han emitido ordenanzas que regulan el número de ocupantes de motocicletas dentro de sus circunscripciones territoriales en años anteriores.

16. En cuanto al mecanismo de ejercicio de esa competencia, el COOTAD, en la letra a) del art. 87, establece la facultad normativa del gobierno autónomo descentralizado metropolitano en materias de su competencia, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones. El Proyecto sería, luego de cumplir con el procedimiento de formación, una ordenanza. En efecto, en el ejercicio de la competencia para la planificación y regulación del tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio, el GAD DMQ estableció en el Código Municipal, disposiciones normativas para la

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

implementación de medidas de regulación vehicular por zonas y/u horarios.

17. De conformidad con el art. 322 del COOTAD, la aprobación de la Ordenanza, es competencia del Concejo Metropolitano, para lo que seguirá el procedimiento establecido en esa norma y, adicionalmente, el establecido en la Resolución C-074, de 8 de marzo de 2016, que se refiere al procedimiento para la expedición y aprobación de actos normativos por el Concejo Metropolitano del GAD DMQ.

4.2. Régimen jurídico aplicable al Proyecto

18. El ámbito material en que se desarrolla una determinada potestad normativa, en el caso, la expedición de una Ordenanza relativa a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro del territorio del GAD DMQ, se refiere al régimen jurídico que le es aplicable. En específico, para el Proyecto, éste ámbito se encuentra circunscrito por:

- Las competencias que permiten al GAD DMQ: planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; y,
- El Código Municipal Libro IV.2 "De la Movilidad", del Título I "Del Sistema Metropolitano de transporte público de pasajeros".

19. Sobre la base de ese régimen, el Proyecto fue estructurado y presentado para conocimiento de la Comisión observando la iniciativa legislativa que poseen los concejales metropolitanos establecida en el núm. 2 del art. 88 del COOTAD.

20. Como un asunto de fondo que tiene relación con el régimen que le es aplicable al Proyecto, debe considerarse lo siguiente respecto a la implementación que se establecería para la restricción y regulación del número de pasajeros de una motocicleta:

- La competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, es del Concejo Metropolitano a través de la expedición de actos normativos, en el caso específico, una Ordenanza;
- El Concejo Metropolitano en ocasiones anteriores ha autorizado al ejecutivo del GAD DMQ en uno o varios de sus órganos, dentro del régimen jurídico aplicable, el ejercicio de las atribuciones o poderes que le han sido conferidos por el ordenamiento jurídico, i.e. el establecimiento de planes de restricción y regulación de la circulación vehicular (art. IV.2.71 del Código Municipal);
- La autorización que establecería el Proyecto se refiere al establecimiento de reglas que regularían los asuntos específicos de la ejecución de un plan de restricción y regulación, no se refiere a una autorización general para expedir cualquier tipo de

RA

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

disposiciones que sobresalgan del ámbito del plan de restricción y regulación; y,

- No se emite una indicación específica respecto al número de pasajeros en una motocicleta, por no contener el Proyecto una indicación de ello, correspondería al órgano técnico, en este caso, la Secretaría de Movilidad, emitir un pronunciamiento en ese sentido.

4.3. Observaciones específicas en relación con el texto del Proyecto

21. En este apartado se hacen constar los comentarios específicos respecto al contenido de la exposición de motivos, considerandos y articulado del Proyecto.

22. *Primero*, de conformidad con el art. 322 del COOTAD, los proyectos de ordenanzas, deben referirse a una sola materia y contendrán (i) la exposición de motivos, (ii) el articulado que se proponga, y (iii) la expresión clara de los artículos que se derogan o reforman con la nueva ordenanza. El efecto del incumplimiento de estos requisitos, es que el proyecto no deba ser tramitado. Al respecto debe estimarse:

- El Proyecto se refiere a una sola materia y contiene, en su estructura formal, la exposición de motivos, considerandos y la mención a las normas que se expiden;
- En la exposición de motivos se hace una descripción factual de la necesidad del establecimiento de planes de restricción y regulación del número de pasajeros de motocicletas; y,
- En los considerandos se hace referencia a las bases constitucionales, legales y reglamentarios que sirven de fundamento para la expedición de la ordenanza.

23. *Segundo*, respecto a los considerandos del Proyecto, se debería observar específicamente lo siguiente:

- Se sugiere revisar la conveniencia de mencionar a los siguientes artículos: 394 de la Constitución; 87 de la LOTTTSV; 284 y 301 del Reglamento a la LOTTTSV. Por no ser fundamentos jurídicos necesarios para la expedición del Proyecto, por referirse a asuntos relacionados pero no directamente esenciales para el establecimiento de la competencias del órgano legislativo;
- Se debería corregir la mención del cuerpo normativo del considerando quinto del Proyecto, ya que el art. 30.3 que se cita corresponde a la LOTTTSV y no al COOTAD. Como una consecuencia de la corrección, se debería modificar su posición dentro del orden de los considerandos; y,
- Para el conocimiento del Concejo Metropolitano del Proyecto, se deberá contar con los informes técnicos de los diversos órganos del GAD DMQ relacionados por el ámbito de sus competencias, los que deberán justificar técnicamente las reglas que se buscan expedir. Sobre todo, la necesidad de que sea el Alcalde Metropolitano quien

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-9588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

emita la regulación específica respecto al número de ocupantes de motocicletas y no el Concejo Metropolitano.

24. *Tercero*, respecto a los artículos del Proyecto, considerar siguiente:

● Sobre el art. 1 del Proyecto:

1. El Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal, en su ámbito material de regulación se refiere exclusivamente a la circulación vehicular. En efecto, únicamente establece las disposiciones relativas al plan de restricción y regulación de circulación vehicular, es decir, el establecimiento de reglas sobre restricción a la circulación de cualquier tipo de vehículo;
2. Un plan relativo a la restricción y regulación del número de pasajeros de una motocicleta, no es asimilable a un plan relativo a la restricción de circulación vehicular, ya que no se refiere, de ninguna manera, a la restricción de la circulación de motocicletas, sino al número de sus ocupantes;
3. En ese sentido, el art. 1 del Proyecto no debería insertarse dentro del Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal. Pero, podría, incorporarse en un nuevo capítulo a continuación del referido Capítulo XIV en el mismo Título I, del Libro IV. 2 del Código Municipal, para lo que se requeriría modificar su texto;
4. Por otro lado, con el objeto de evitar interpretaciones extensivas del texto de la norma, convendría que se aclare que la restricción buscada es aplicable dentro del *territorio* del Distrito Metropolitano de Quito;
5. Por razones de configuración de una norma jurídica, no conviene que los fines que se buscan con ella consten en su texto literal. La indicación de los fines se deduce de la exposición de motivos y de considerandos del acto normativo. En efecto, no sería conveniente indicar en el art. 1 la intención de prevenir la siniestralidad y un tipo específico de *modus operandi*; y,
6. El segundo inciso del art. 1 establece el ejercicio de una competencia específica por un órgano del GAD DMQ en materia de control del transporte terrestre particular, no se refiere, en concreto, al establecimiento de un plan de restricción. En mérito de ello, convendría que conste en un artículo separado y distinto.

● Sobre el art. 2 del Proyecto:

1. El art. IV.2.77 tiene un ámbito material de aplicación que se circunscribe únicamente a las sanciones establecidas a los propietarios de vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y regulación vehicular;
2. El art. 2 del Proyecto tiene un ámbito material de aplicación que se refiere exclusivamente a quienes contravengan el plan de restricción y regulación del número de ocupantes de motocicletas en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito;

A

Oficio Nro. GADDMQ-PM-2019-0588-O

Quito, D.M., 29 de octubre de 2019

3. Los ámbitos materiales precitados no son asimilables para estar en una misma disposición normativa, sus objetos de regulación, más allá del establecimiento de sanciones, se refieren a diversos tipos de conductas;
4. Por otro lado, la indicación que se realiza al artículo del Código Municipal, debería ser modificada para que se refiera al "plan de restricción y regulación" de pasajeros de motocicletas, considerando que la numeración del artículo del Código Municipal se modificaría en un lapso de tiempo corto por las modificaciones que del mismo se han planteado y se plantearán;
5. La referencia que se realiza al término "plazo" debería ser reemplazada por la palabra "término", considerando que de acuerdo con el art. 158 del Código Orgánico Administrativo, los términos sólo pueden fijarse en días y los plazos en meses o en años.

5. Conclusiones

25. Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana, respecto al asunto planteado, deja constancia de sus observaciones al texto del Proyecto para su consideración en la Comisión y, de ser el caso, en el Concejo Metropolitano.
26. De conformidad con la Resolución C-074, este informe no es vinculante para el Concejo Metropolitano, al cual le corresponde evaluar la oportunidad mérito y conveniencia de las decisiones que adopte en relación con el Proyecto. Así mismo, este informe no se refiere a asuntos de orden técnico, sobre los cuales se pronunciarán los órganos competentes del GAD DMQ.

Atentamente,

Abg. Fernando Andre Rojas Yero
SUB PROCURADOR GENERAL MDMQ

Copia:

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Quiroga
Concejal Metropolitano





Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1648-O

Quito, D.M., 16 de octubre de 2019

Asunto: RESOLUCIÓN NO. 007-CMO-2019

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

General Servicio Pasivo
Euclides Isaias Mantilla Herrera
Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Danny Fabricio Gaibor Armijo
Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Por disposición de la Secretaria General del Concejo Metropolitano, adjunto al presente sírvase encontrar la Resolución No. 007-CMO-2019, de la Comisión de Movilidad, de la sesión ordinaria No. 013, de 2 de octubre de 2019, mediante la cual se solicita un informe técnico y jurídico relacionado al Proyecto de Ordenanza que regula la circulación de las motocicletas en el DMQ.

De existir respuestas, se pide dirigirlas a la Secretaría General del Concejo Metropolitano, con copia al Presidente de la Comisión.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,





Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1648-O

Quito, D.M., 16 de octubre de 2019

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Rocío Pamela Ponce Almeida
**COORDINADORA DE GESTIÓN DOCUMENTAL Y ARCHIVO - SECRETARÍA
GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO**

Anexos:

- RESOLUCIÓN
- ANEXO

Copia:

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejel Metropolitano

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Sandra Marcela Herrera Herrera	sh	SGCM	2019-10-16	
Revisado por: Rocío Pamela Ponce Almeida	rpa	SGCM	2019-10-16	
Aprobado por: Rocío Pamela Ponce Almeida	rpa	SGCM	2019-10-16	



0009 -nueve-

SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO

Resolución No. 007-CMO-2019.

Abogado
Dunker Morales
Procurador Metropolitano

Ingeniero
Guillermo Abad
Secretaría de Movilidad

General (s.p.)
Euclides Mantilla
Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad

Abogado
Danny Gaibor
Agencia Metropolitana de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Presente.-

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad, en sesión No. 013 - ordinaria, efectuada el día 02 de octubre de 2019, luego de conocer el proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitana de Quito, de iniciativa del Dr. Santiago Guarderas, que se adjunta, **resolvió:** solicitar a la Procuraduría Metropolitana, Secretaría de Movilidad, Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, un informe técnico y jurídico, conforme el ámbito de cada una de sus competencias, que guarde relación con el objetivo del referido proyecto normativo. Para el efecto, se concede el plazo de 8 días contados a partir de la fecha de notificación de la presente resolución.

Dada en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el día 02 de octubre de 2019.

Atentamente,


Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

La Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E), certifica que la presente resolución fue tratada por la Comisión de Movilidad, en sesión No. 013 - ordinaria de 02 de octubre de 2019.



Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado:	Nelson Calderón	SCMO	2019-10-02	NCK
Revisado:	Samuel Byun	PSGC (S)	2019-10-03	

Ejemplar 1: Destinatario.

Ejemplar 2: Secretaría de la Comisión de Movilidad.

Ejemplar 3: Archivo General del Concejo.

C.C: Presidente de la Comisión de Movilidad.



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1518-O

Quito, D.M., 27 de septiembre de 2019

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor
Santiago Omar Cevallos Patino
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Mónica Sandoval C.
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magister
Analía Cecilia Ledesma García
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Abogado
Danny Fabricio Gaibor Armijo
**Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre,
Tránsito y Seguridad Vial**
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

**CONVOCATORIA SESIÓN No. 013 - ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

De conformidad con el literal d) del Artículo I.1.45 Capítulo VII del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que trata sobre los deberes y atribuciones del Secretario General del Concejo; y por disposición del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, presidente de la Comisión de Movilidad, me permito convocar a ustedes a la sesión No. 013 - ordinaria de la comisión en mención, que tendrá lugar el **miércoles 02 de octubre de 2019, a las 09h00**, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1518-O

Quito, D.M., 27 de septiembre de 2019

1. Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones ordinarias No. 010 y No. 011, llevadas a cabo el 4 y 18 de septiembre de 2019, respectivamente.
2. Comisión general para recibir a los representantes de las siguientes organizaciones:
 - Colectivo Amigos de Quito.
 - Sociedad de Hecho denominada Transportes Caraburo "TRANSCARABURO".
3. Conocimiento del oficio No. SM-2019-2453 de 18 de septiembre de 2019, suscrito por el Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad; y, resolución al respecto.
4. Conocimiento del proyecto de ordenanza metropolitana que regula la circulación de las motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito; y, resolución al respecto.
5. Varios.

La presente convocatoria está dirigida a:

CONCEJALES MIEMBROS DE LA COMISIÓN:

Santiago Guarderas Izquierdo Omar Cevallos Patiño

Analia Ledesma García Mónica Sandoval Campoverde

Eduardo del Pozo Fierro

FUNCIONARIOS CONVOCADOS:

Ing. Guillermo Abad
Secretaría de Movilidad

Dr. Santiago Jaramillo
Delegado de Procuraduría Metropolitana

Abg. Danny Gaibor
Director General de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

NOTA: La documentación relativa a la presente convocatoria, podrá encontrarse adjuntos al presente y en el siguiente link: http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=1541

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Carlos Fernando Alomoto Rosales
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Anexos:

- Pedido de convocatoria Movilidad No. 013.pdf
- ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO 10.pdf
- ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN NO 11.pdf
- II. Colectivo Amigos de Quito.pdf
- II. TRANSCARABURO.pdf
- III. SM-2019-2453 Anexo.xls



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1518-O

Quito, D.M., 27 de septiembre de 2019

- III. SM-2019-2453.pdf

Copia:

Señora Abogada
Glenda Patricia Andrade Baroja
Asesora de Despacho

Señor Abogado
Giancarlo Antonio D Aniello Elizalde
Asesor Jurídico de Despacho

Jennifer Amelia de los Reyes Palacio
Jefa de Despacho

Señora Tecnóloga
Fernanda Alejandra Bonilla Marshall
Asistente de Despacho

Señor
Ricardo Danilo Mejia Davila
Funcionario Directivo

Señor Abogado
Fernando Andre Rojas Yerovi
Sub Procurador General

Señor
Ventanilla Procuraduría Metropolitana
Auxiliar de Servicios

Señora Magister
Rocio Pamela Ponce Almeida
Coordinadora de Gestión Documental y Archivo - Secretaria General del Concejo Metropolitano

Señora Licenciada
Fanny Elizabeth Rodriguez Jaramillo
Servidora Municipal

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Nelson Clemente Calderón Ruiz	nc	SGCM	2019-09-27	
Revisado por: Carlos Fernando Alomoto Rosales	CFAR	SGCM	2019-09-27	
Revisado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	do	SGCM	2019-09-27	
Revisado por: Isaac Samuel Byun Olivo	ib	SGCM	2019-09-27	
Aprobado por: Carlos Fernando Alomoto Rosales	CFAR	SGCM	2019-09-27	



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1588-O

Quito, D.M., 02 de octubre de 2019

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Mediante oficio No. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250- de 30 de septiembre de 2019, el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, presenta el proyecto de "Ordenanza Reformatoria al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito". De conformidad con lo previsto en la letra a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en el ámbito de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de ordenanza en referencia cumple con los requisitos formales previstos en el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD, así como los de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado.
- El proyecto de ordenanza contiene 2 artículos, 4 disposiciones transitorias y 1 disposición final.

En tal virtud, remito el proyecto de ordenanza en referencia a la comisión bajo su presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en la letra b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C 074, se sirva incluir en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión de Movilidad.

Se deja constancia que la presente revisión de requisitos formales se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las comisiones en su calidad de órganos asesores del Cuerpo Edilicio y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia se encuentra disponible para consulta pública en el portal "Concejo Abierto de Quito", gobiernoabierto.quito.gob.ec, Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda dar seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditar a la silla vacía.

Atentamente,

Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO (E)



SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	GESTIÓN DE COMISIONES
QUITO ALCALDÍA	FECHA: 2019/10/03 HORA: 09 HRS RECIBIDO: 1 ORIGINAL



Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2019-1588-O

Quito, D.M., 02 de octubre de 2019

Referencias:

- GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250-

Anexos:

- 250.PDF

- Proyecto de Ordenanza - Restricción pasajero en motocicleta.pdf

Copia:

Señor
Santiago Omar Cevallos Patino
Concejel Metropolitano

Mónica Sandoval C.
Concejala Metropolitana

Señora Magíster
Analía Cecilia Ledesma García
Concejala Metropolitana

Señor Abogado
Eduardo Hussein Del Pozo Fierro
Concejel Metropolitano

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad

Señor Abogado
Nelson Clemente Calderón Ruiz
Secretario de Comisión

Marisela Caleño Quinte
Coordinadora de Gestión de Concejo de la Secretaría General del Concejo Metropolitano

Dunker Morales Vela
Procurador Metropolitano

Pubenza Maria Fuentes Flores
Jefa de Despacho

Señora Licenciada
Fanny Elizabeth Rodríguez Jaramillo
Servidora Municipal

Señora Magíster
Rocío Pamela Ponce Almeida
Coordinadora de Gestión Documental y Archivo - Secretaría General del Concejo Metropolitano

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Marisela Caleño Quinte	mcq	SGCM	2019-10-02	
Revisado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-02	
Aprobado por: Damaris Priscila Ortiz Pasuy	DO	SGCM	2019-10-02	



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Mauricio 005
& neo

- 8 -

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250-

Quito, D.M., 30 de septiembre de 2019

Asunto: Iniciativa legislativa sobre el número de pasajeros que se transportan en las motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito

Señor Abogado
Carlos Fernando Alomoto Rosales
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En mi calidad de Concejal del Distrito Metropolitano de Quito y en ejercicio de la facultad prevista en el literal b) del artículo 88 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, de conformidad con los artículos 12 y 13 de la Resolución C 074 de 8 de marzo de 2016, referentes a la iniciativa legislativa y el procedimiento para el tratamiento de ordenanzas, remito en adjunto el proyecto de "Ordenanza reformativa al Capítulo XIV, del Título I, del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que se refiere a la restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan en las motocicletas que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito", el cual consta de la exposición de motivos, los considerandos constitucionales y legales y el articulado respectivo.

Tomando en cuenta que el proyecto atañe al ámbito de gestión de la Comisión de Movilidad, me permito solicitarle que, verificado el cumplimiento de las formalidades exigidas para el efecto, remita a la Comisión de mi presidencia para su procesamiento.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

MSC
Dr. Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
CONCEJAL METROPOLITANO

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO QUITO ALCALDÍA	GESTIÓN DE COMISIONES FECHA: 16/10/2019 HORA: 16H25 RECIBIDO: 1 ORI - 4 COPIAS
--	---

QUITO ALCALDÍA	SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO RECEPCIÓN
FECHA: 30 SEP 2019	HORA: 15:10
Nº HOJAS: 1 ORI - 4 COPIAS	Recibido por: I. VARRA

Venezuela Y Chile – Palacio Municipal • PBX: 3952 300 • Ext.: 19595 santiago.guarderas@quito.gov.ec

1/2

me
16/10/2019
10H10

5

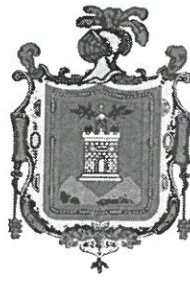


Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2019-0250-

Quito, D.M., 30 de septiembre de 2019

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Glenda Patricia Andrade Baroja	gpab	DC-SMGI	2019-09-30	
Aprobado por: Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo	SMGI	DC-SMGI	2019-09-30	



5004
cuatro

Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según reportajes periodísticos¹, desde 2008 hasta 2016 la cantidad de motocicletas matriculadas, a nivel nacional, aumentó en Ecuador, de 85.918 a 477.918, es decir, en seis veces más. En este mismo período, los vehículos registrados, en cambio, subieron de 336.281 a 636.296. Esto es, en dos veces más. El promedio anual de crecimiento de motocicletas ha sido del 30%, mientras que de los vehículos tipo SUV (todoterreno pero ligeros) fue del 13,88%, seguido de los autos con un 8,88%.

Este fenómeno se explica principalmente por el factor económico, plasmado en la facilidad de adquirir este tipo de transporte de distintos orígenes y características y el bajo costo de mantenimiento y de consumo de gasolina; la habilidad para movilizarse en la ciudad y ubicar espacio para parquear; la disminución del tiempo de traslado, en comparación con el vehículo o el transporte público; además de representar una nueva fuente de trabajo.

Las provincias donde se registraron más motocicletas en el 2008 fueron en este orden: Los Ríos, Guayas, Manabí, Pichincha y El Oro; sin embargo, en 2016, Guayas pasó a liderar la lista, seguido de Pichincha; Los Ríos bajó al tercer puesto y después estuvieron Manabí y El Oro. Específicamente, en Pichincha, el número de motocicletas creció siete veces en el tiempo analizado, principalmente, en Quito, situación que resulta cada vez más evidente, pues, este medio de transporte se ha tornado más común en las vías de la ciudad, no solo respecto a su conductor o pasajero, siendo más visible familias de hasta cinco miembros transportándose en una motocicleta, en condiciones de inseguridad extrema.

Frente a la política del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de promover el transporte público, el uso de la motocicleta no puede ser considerado como una alternativa, ya que, constituye, al igual que el automóvil, fuente de contaminación ambiental y congestión vehicular, además de encontrarse comprometida con un alto porcentaje de siniestralidad en las vías en las que han resultado comprometidas las vidas de conductores y pasajeros.

¹ Este contenido ha sido publicado originalmente por Diario EL COMERCIO en la siguiente dirección: <https://www.elcomercio.com/datos/motos-matriculadas-crecieron-ecuador-transporte.html>.



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Por otro lado, la casuística registrada en cantones como Guayaquil, Portoviejo, Manta, Quevedo y Santa Elena, da cuenta de la disminución de los índices delincuenciales en cuanto al cometimiento de delitos como el robo, asalto y asesinato, bajo la modalidad de transporte en motocicleta, jurisdicciones en donde fueron tomadas medidas de restricción del número de pasajeros que se transportan en éstas.

Al respecto, la Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad², publicada en el portal fundacional del Instituto Nacional de Estadística y Censos, se refiere al modo de operación del asalto y robo, respecto del cual se registra un marcado incremento los días jueves, viernes y sábado en la noche y madrugada; no obstante, destaca una presencia importante de este ilícito los días miércoles, jueves y viernes en horas de la tarde. En cuanto a los datos que guardan relación con el tema que nos ocupa, la referida encuesta señala que para el asalto a personas, la movilización de los victimarios lo realizan a pie con un 76%, frente a un 5.8% usan la motocicleta.

En virtud de lo expuesto, se evidencia la necesidad de regular el número de personas que se transportan a bordo de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito, en zonas u horarios determinados técnicamente, entendiéndose esta regulación como una medida preventiva de siniestralidad para todos los ocupantes que actualmente se transportan en motocicleta, así como de seguridad para la ciudadanía que percibe a esta modalidad de delincuencia como una amenaza.

² Instituto Nacional de Estadística y Censos, <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/encuesta-de-victimizacion-y-percepcion-de-inseguridad-2011/>



1003
tres

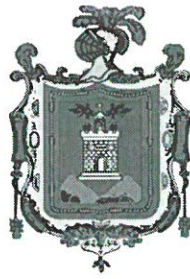
Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos los informes No. XXX e XXX, de XXX de XXX de 2019, respectivamente, emitido por la Comisión de Movilidad.

CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante "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: "*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 394 de la Constitución dispone que: "*El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. (...). El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias*";
- 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 30.3 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone: "*Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en 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 se legislen*";



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

- Que,** el literal q) del artículo 84 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 literal a) del artículo 87 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 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece como finalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras: *"...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, en adelante, LOTTTSV, dispone: *"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 9 de la LOTTTSV señala: *"Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes"*;
- Que,** el artículo 87 de la LOTTTSV establece que *"Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional"*;
- Que,** el artículo 30.4 de la LOTTTSV, manda que: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a*



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

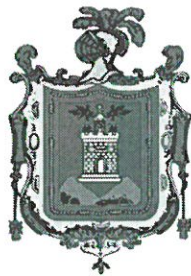
la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)”;

Que, el artículo 284 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante, RLOTTTSV, dispone: *“Los conductores de motocicletas y similares deberán abstenerse de: 1. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública; 2. Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas previstas en este Reglamento para la circulación de vehículos; 3. Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública; 4. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas; 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones; 6. Transportar a personas con discapacidad, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; 7. Transportar a personas o niños que por su estatura o edad no viajen con las medidas de seguridad necesarias”;*

Que, el artículo 300 del RLOTTTSV señala: *“Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y, 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio. En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas”;*

Que, el artículo 301 del RLOTTTSV manifiesta: *“Los niños y las niñas mayores de siete años podrán viajar en el vehículo conducido por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado”;*

Que, el artículo 11 del Reglamento para los conductores de motocicletas, emitido por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, publicado en el Suplemento del Registro oficial No. 321 de 16 de noviembre de 2010, dispone: *“Para la conducción de los vehículos, comprendidos en el presente reglamento, tanto el conductor como el*



Santiago Guarderas Izquierdo

VICEALCALDE

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

pasajero, de existir éste, deberán portar un equipo de seguridad mínimo, compuesto por chaleco y casco...”;

- Que,** mediante Resolución Administrativa No. A0006 de 22 de abril de 2013, el Alcalde Metropolitano de Quito creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en cuyo artículo 2 establece su ámbito de actuación: *“La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, a través de los órganos que la conforman, tendrá a su cargo la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito”;*
- Que,** la Secretaría de Movilidad es la autoridad metropolitana rectora de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, encargada de planificar, diseñar y emitir la política pública en materia de movilidad;
- Que,** la Secretaría de Movilidad, mediante oficio No. Xxx, de xxxx, emite informe técnico favorable a la presente ordenanza;
- Que,** la Procuraduría Metropolitana, mediante oficio No. Xx, de xxx, emite informe legal favorable a la presente ordenanza; y,

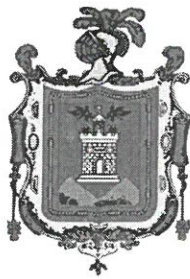
En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA REFORMATORIA AL CAPÍTULO XIV, DEL TÍTULO I, DEL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE SE REFIERE A LA RESTRICCIÓN Y REGULACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTAN A BORDO DE MOTOCICLETAS QUE CIRCULAN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Artículo 1.- Incorpórese luego del artículo IV.2.73 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, la siguiente disposición:

“Artículo (...).- El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito expedirá e implementará planes de restricción y regulación del número de personas que se transportan a bordo



3001
uno

Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

de una motocicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el informe técnico que realice la Secretaría de Movilidad, con el fin de prevenir la siniestralidad de sus ocupantes, así como, la seguridad frente al cometimiento de ilícitos que se registran a través de este modus operandi.

La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en ejercicio de su potestad de control del transporte terrestre particular, ejecutará operativos permanentes de control, en el marco de las disposiciones que emita el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, la ley y los reglamentos vigentes”.

Artículo 2.- Incorpórese como segundo inciso del artículo IV.2.77 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, la siguiente disposición:

“Los propietarios de las motocicletas que circulen en contravención con lo dispuesto en el artículo incorporado luego del artículo IV.2.73, serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, en la primera ocasión, con una multa equivalente al 50% del salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, con una multa equivalente al 100% del salario básico unificado y la retención de la motocicleta por un plazo de tres días”.

Disposiciones Transitorias.-

Primera.-

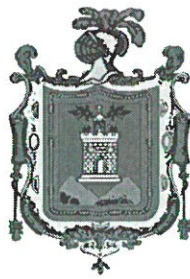
La Secretaría de Movilidad elaborará el informe técnico al que se refiere el artículo primero que se incorpora, en un término no mayor a 15 días, contados a partir de la sanción de la presente ordenanza.

Segunda.-

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en un término no mayor a 15 días, contados a partir de la presentación del informe referido en la disposición anterior, expedirá la resolución a la que se refiere el artículo primero de la presente ordenanza.

Tercera.-

Encárguese la ejecución de esta ordenanza a la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.



Santiago Guarderas Izquierdo
VICEALCALDE
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Cuarta.-

La Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cada una en el ámbito de su competencia, una vez transcurridos 90 días contados desde la vigencia de la resolución a la que se refiere la Disposición Transitoria Segunda, presentarán ante el Concejo Metropolitano de Quito, un informe cuantitativo y cualitativo, que permita evidenciar el impacto de las medidas tomadas, tanto en la accidentabilidad como en la seguridad registradas en el Distrito Metropolitano de Quito.

Disposición Final.-

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal y en la página web institucional.

PROYECTO