

Oficio N°: SGC- 3348
D M Quito, 20 NOV. 2017
Ticket GDOC No: 2017-058108 / 2017-058585

Señores
Eddy Sánchez
Eduardo Del Pozo
Patricio Ubidia
Sergio Garnica

**CONCEJALES METROPOLITANOS
MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

Presente.-

Asunto: Proyecto de Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita y promueve la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

De mi consideración:

Por medio del presente remito para su conocimiento copia del proyecto de Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita y promueve la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, entregado por la Concejala Daniela Chacón Arias en esta secretaría el 20 de noviembre de 2017, que incorpora las observaciones acogidas en la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, realizada el 19 de octubre del año en curso; y, que será conocido en sesión ordinaria de la Comisión de Movilidad convocada para el miércoles 22 de noviembre de 2017.

Atentamente,

Abg. Jaime Morán Paredes
**SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (S)**

Elaboración:	MCaleño	GC	2017/11/20	He
Revisión:	RDelgado	PGC (S)	2017/11/20	f

Adjunto: Copia del proyecto de ordenanza en mención (32 páginas)
Ejemplar 1: Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Ejemplar 2: Archivo auxiliar numérico
Ejemplar 3: Adjunto en antecedente
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
C.C. para conocimiento:
Ejemplar 5: Concejala Daniela Chacón Arias

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización a partir del 2008, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, la toma de decisión e implementación por parte de las autoridades sobre movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial en políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito¹ han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito, particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "*Ciclovías para Quito*", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.² A partir de estas acciones, en el año 2012 se implementó el primer sistema de bicicleta pública BiciQ con el objetivo de promover el uso de medios no motorizados, conseguir ciudades más humanas y reconocer como medios prioritarios a los peatones y bicicletas. Posteriormente el Centro Austriaco de Investigación para la movilidad, entregó una certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD)

Un eje fundamental en la seguridad de los peatones y la promoción del uso de la bicicleta a nivel nacional ha sido la participación activa de colectivos de peatones y ciclistas, estas iniciativas han sido reflejadas en la Constitución de 2008.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar, gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Del mismo modo, el 25 de septiembre de 2015, 193 líderes mundiales, incluido el Ecuador, ratificaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, los cuales representan un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las

¹ Nataly Pinto Alvaro, Frank Fuentes, David Alcivar. La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas. (2015). Friedrich Ebert Stiftung.

² <http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=52558>

personas gocen de paz y prosperidad. Su objetivo 11 establece que se debe fomentar el desarrollo de ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.³

Entre el 17 y el 20 de octubre de 2016, se desarrolló en la ciudad de Quito, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro realizado por la Organización de la Naciones Unidas.

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta el mes de Julio de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 803, atropellos, 720 heridos y un saldo de 39 fallecidos. Comparando los datos desde el año 2015 -cuando asumimos la competencia en materia de tránsito y transporte- se puede deducir que en relación al año 2015 existían 1047 atropellos, dentro del primer semestre y en el año 2016, existieron 754 atropellados. Es decir, que del año 2015 al 2016 hubo una reducción de aproximadamente el 27%. Mientras que en los años 2016 al 2017, dentro del primer semestre, los atropellos aumentaron en un 11%, tal como se demuestra en la tabla No 1.

Tabla No 1. Comparativo de siniestros ocurridos a peatones registrados por la AMT años 2015 y 2016

CUADRO COMPARATIVO DE SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES REGISTRADOS POR LA ATM AÑOS 2015 Y 2016									
	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	1047	754	803	48	31	39	1191	608	720
Julio-Diciembre	1123	874	-	30	47	-	1188	803	-
TOTAL	2170	1628	803	78	78	39	2379	1411	720

Fuente: Agencia Metropolitana de Control.

Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2017 se han registrado 58 atropellos, 45 heridos y 3 fallecidos. Haciendo un comparativo desde el 2015, en el primer semestre del año 2015 y del 2016 existe un aumento progresivo de atropellos registrados. La cifra de heridos excede a los datos presentados en el 2015 y 2016 dentro del primer semestre y finalmente, el número de fallecidos es mayor.

³ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

CUADRO COMPARATIVO DE SINIESTROS OCURRIDOS EN BICICLETA REGISTRADOS POR LA ATM AÑOS 2015, 2016 Y 2017									
	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	39	55	58	1	1	3	35	31	45
Julio-Diciembre	70	64	-	1	3		67	52	-
TOTAL	109	119	58	2	4	3	102	83	45

Fuente: Agencia Metropolitana de control

Sin embargo, las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados. También es conveniente mencionar que el aumento de siniestros se puede explicar por el incremento de ciclistas en la urbe.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial potenciar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

*“La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público”.*⁴

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que

⁴ <http://www.ciudadesquecaminan.org/qui%C3%A9nes-somos/>

de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *“la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO₂eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO₂eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO₂e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO₂e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO₂eq.”*⁵

*“La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión”. Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*⁶

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *“En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador).”*⁷

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios económicos y sobretodo en favor de la redistribución económica y el emprendimiento, ya que el comercio local se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.⁸

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de

⁵ <http://www.quitoambiente.gob.ec/ambiente/index.php/cambio-climatico/programas-y-proyectos/reduccion-y-compensacion-de-la-huella-de-carbono-en-el-dmq>

⁶ http://elpais.com/elpais/2016/09/16/planeta_futuro/1474038734_143707.html

⁷ Plan Decenal de Salud 2015-2025 del Distrito Metropolitano de Quito, página 32

⁸ http://elpais.com/elpais/2016/09/16/planeta_futuro/1474038734_143707.html

Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes⁹, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.¹⁰

⁹ Censo del 2010, INEC.

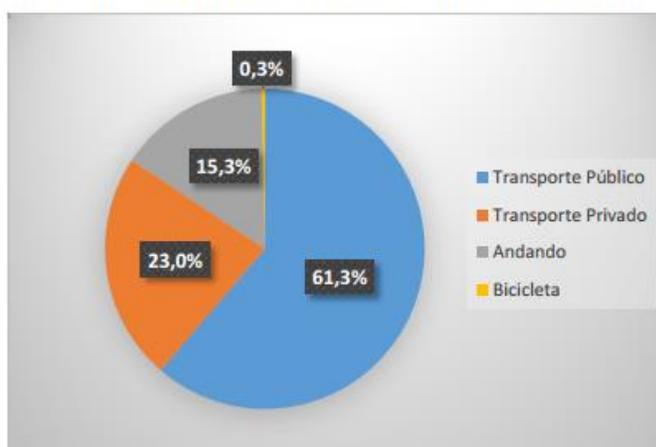
¹⁰Ordenanza 0041. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Diagnóstico de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito. (2014). Secretaría de Movilidad.

Tabla No. 1
Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

Motorizado	Transporte Público ⁴	2.800.000	61,3%
	Transporte Privado ⁵	1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1
Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – “bici-Quito” en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana;

Que, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

Que, el Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal”;

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá “*prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad*”;

Que, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los “*ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos*”; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los

actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 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 (...)”*;

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: *“d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;”*

Que, el artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta 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 198 de la LOTTTSV establece que; *“Son derechos de los peatones los siguientes:*

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;*
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;*
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;*

- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;*

- e) *Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;*
- f) *Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)*

Que, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

- “a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;*
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;*
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;*
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)”*

Que, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: *“(…) Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.*

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector.”

Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.

Que, los artículos 103 Y 104 del RALOTTTSV determinan que: *“los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías”; y, “Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales”.*

Que, el artículo 105 de la norma *Ibíd*em establece que: *“ Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para*

circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.”

Que, el artículo artículo 302 del RALOTTSV, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad.

Que, con informe técnico SM-CTNM-IT-006-17, emitido el 8 de junio del 2017 la Secretaría de Movilidad emite su informe favorable.

Que con informe legal S/N, el 10 de agosto de 2017 la Procuraduría Metropolitana emite su informe favorable.

Que, es prioridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito priorizar la movilidad sostenible, con beneficios sociales, económicos y ambientales;

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD:

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE PRIORIZA, REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA BICICLETA Y LA CAMINATA COMO MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I

OBJETO, PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

CAPÍTULO I

OBJETO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en bicicleta y caminata de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

- a. Lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública para la caminata y la bicicleta como modos de transporte prioritarios.
- b. Las competencias y coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sus entidades adscritas y

empresas públicas metropolitanas para asegurar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza.

- c. Los criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta y caminata.
- d. Las formas de promoción de la bicicleta y caminata como modos de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.
- e. Las formas de participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de obligatoria aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente ordenanza serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Art.- 3. Movilidad en bicicleta y caminata.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por movilidad en bicicleta y caminata al desplazamiento en vehículos de propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos a propulsión humana que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas, proyectos y obras públicas que implementen y desarrollen la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito garantizará que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto municipal de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

1. Peatones; especialmente personas con discapacidad y movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas que tienen una limitación temporal.

2. Ciclistas y usuarios de vehículos de propulsión humana.
3. Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.
4. Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.
5. Usuarios de transporte comercial y particular automotor.

Art.- 6. Objetivos.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

- a. Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles, prioritariamente la caminata y la bicicleta, a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.
- b. Promover e incentivar el transporte en bicicleta y la caminata como parte de políticas locales orientadas a reducir la contaminación ambiental, el descongestionamiento vehicular en la ciudad, la promoción de salud, la mejora de la calidad de vida y la generación de un ambiente sano.
- c. Garantizar a los ciudadanos el acceso a circulación por las vías en bicicleta y caminata en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.
- d. Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.
- e. Generar una cultura de respeto entre todos los modos de transporte, especialmente la caminata y la bicicleta considerando la vulnerabilidad de los mismos.
- f. Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto a la movilidad en bicicleta y la caminata, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.
- g. Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a la movilidad en bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles, preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO II

PLANIFICACIÓN E INSTITUCIONALIDAD

Art.- 9. Principios: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas, obras y proyectos de movilidad se deberán cumplir los siguientes principios:

- a. **Accesibilidad:** Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.
- b. **No discriminación:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.
- c. **Seguridad:** Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.
- d. **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.
- e. **Eficiencia:** Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
- f. **Calidad:** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.
- g. **Participación ciudadana:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.
- h. **Planificación integrada:** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte

deben integrar a los modos de transporte sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.

- i. **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y el transporte en bicicleta y caminata, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.
- j. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.
- k. **Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 10. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

- a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;
- b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
- c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de la movilidad en bicicleta y caminata, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
- d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;
- e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;
- f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
- g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito;

- h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;
- i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;
- j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y
- k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Art.- 11. Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de planificar, diseñar y emitir la política pública en materia de movilidad, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza.

Sin perjuicio de otras atribuciones establecidas en la normativa municipal vigente, la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en bicicleta y caminata en el marco de la promoción de la seguridad, el cuidado del medio ambiente y la calidad del entorno urbano;
- b. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad en bicicleta y caminata y seguridad vial;
- c. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;
- d. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad;
- e. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia movilidad en bicicleta y caminata;
- f. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre movilidad en bicicleta y caminata;
- g. Elaborar el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata en concordancia con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito;
- h. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de la infraestructura vial promoviendo una mejor utilización de la misma al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

- i. Realizar los estudios necesarios para la realización de obras públicas promoviendo una mejor utilización de las mismas al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
- j. Establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de la infraestructura vial, en coordinación con la entidad encargada del tránsito para evitar el congestionamiento vial, priorizando en todo momento el transporte público y la movilidad en bicicleta y caminata, que contribuya en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- k. En coordinación con la secretaría encargada del ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos;
- l. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas peatonales o pacificadas a efectos de reducir las externalidades negativas de su uso;
- m. En coordinación con las secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, promover en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización de los modos de transporte sostenibles;
- n. Instrumentar programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención accidentes, en coordinación con otras dependencias;
- o. Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;
- p. Evaluar los estudios de impacto de movilidad de su competencia y, emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obra y actividades por parte de particulares, de conformidad con la normativa aplicable;
- q. Fomentar la movilidad no motorizada y el uso racional del automóvil particular mediante la coordinación organizaciones de la sociedad civil, empresas públicas, privadas y de la economía popular y solidaria, asociaciones de hecho y de derecho de representación barrial, escuelas públicas y privadas y ciudadanía en general;
- r. Mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía;
- s. Publicar y actualizar la información respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan la movilidad en bicicleta y caminata en el portal de gobierno abierto de la Municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso

atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

Art.- 12. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Elévese la jerarquía de la Coordinación de No Motorizados a Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como una dependencia que forma parte de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 13. Entidad competente para la ejecución de obras públicas: La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en el Distrito Metropolitano, se sujetará a lo previsto en la presente ordenanza y demás disposiciones aplicables, así como a las políticas establecidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Toda obra pública o proyecto a ejecutarse en la ciudad deberá incluir las facilidades para la movilidad en bicicleta y caminata. El diseño de obras, proyectos, entornos y servicios se realizará para que todas las personas lo puedan utilizar en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de la infraestructura vial y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de todas las personas, independientemente de sus condiciones.

La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Art.- 14. Entidad encargada del control del tránsito: La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

En el ámbito de sus competencias, deberá garantizar que la infraestructura vial y peatonal, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, coordinando, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo.

Dentro del ámbito de sus competencias, mantener la infraestructura vial y peatonal libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular, ciclista y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad. Implementará programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral.

En el ejercicio de su competencia deberán articular e instrumentar capacitaciones, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad de conformidad con lo establecido en el capítulo de promoción de la movilidad en bicicleta y caminata de la presente ordenanza.

La entidad encargada del control del tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito deberá mantener una coordinación eficiente con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de la presente ordenanza y el Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.

Art.- 15. Presupuesto para movilidad en bicicleta y caminata: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad en bicicleta y caminata en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO III

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Art.- 16. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 17. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

- a. Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.
- b. El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.
- c. El Secretario/a de territorio o su delegado.
- d. El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.
- e. El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.
- f. El Secretario/a de Ambiente o su delegado.
- g. Un Concejal y su alterno designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible en una asamblea general, pública y de convocatoria abierta presidida por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. Los representantes durarán dos años en sus funciones.

Art.- 18. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza, especialmente al Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.
- b. Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c. Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.
- d. Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.
- e. Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.
- f. Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.
- g. Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

TÍTULO II

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LA CAMINATA Y LA BICICLETA

Art.- 19. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el

medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Art.- 20. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 21. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.
2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebra, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.
4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo de conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

Art.- 22. Ciclovía recreativa: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará las ciclovías recreativas, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclovía recreativa garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación.

Art.- 23. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciben mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 24. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de

transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en el 10% de las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Art.- 25. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 26. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Nombres y apellidos del titular.
- b. Domicilio y teléfono de contacto.
- c. Número del documento de identidad.
- d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
- e. Características singulares.
- f. Fotografía de la bicicleta.
- g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUCTURA PARA CAMINATA Y BICICLETA

Art.- 27. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.

Art.- 28. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 29. Zonas pacificadas para el tránsito: Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 30. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 31. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente Ordenanza, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

En el caso de daño o destrucción de una ciclovía derivada de intervenciones públicas o privadas, ésta deberá ser restituida a su estado original por quienes lo causaron.

Art.- 32. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

- a. **Seguridad:** Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.
- b. **Espacio público:** Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.
- c. **Facilidad de uso:** Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.
- d. **Diseño:** Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.
- e. **Durabilidad y mantenimiento:** Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

- f. **Localización/georeferenciación:** La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 33. Parquederos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parquederos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

CAPÍTULO III

DE LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y CAMINATA

Art.- 34. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenibles preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales en el ámbito de sus competencias, promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una convivencia armónica en las calles, prevenir accidentes de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Art.- 35.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación permanentes para lo cual deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

Art. 36.- Promoción de los modos de transporte sostenible.- La promoción de la caminata y bicicleta como modos de transporte sostenibles y la adopción de nuevos hábitos de movilidad se regirá bajo los siguientes principios:

- a. La cortesía entre los usuarios de la vía y el respeto al personal de apoyo vial y agentes de tránsito;
- b. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;
- c. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el ambiente;
- d. La utilización de modos de transporte en bicicleta y la caminata para abatir el sedentarismo;
- e. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados la legislación nacional y local vigente;
- f. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de accidentes de tránsito;
- g. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
- h. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;
- i. El significado y preservación de la señalización vial; y
- j. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al ambiente.

Art.- 37. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías, generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad, promover en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos y fomentar el uso racional del automóvil particular.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

Art. 38.- Capacitación.- La la entidad encargada del control del tránsito establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener

licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad y nuevos hábitos de movilidad.

Art.- 39. Incentivos para entidades públicas y privadas: La Municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente, fomentará programas de movilidad sostenible que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, servicios de mensajería en bicicleta, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones de contaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados. La Municipalidad proporcionará estímulos y reconocimientos a las entidades públicas y privadas que participen en el programa de movilidad sostenible y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Autoridad Metropolitana rectora del Ambiente anualmente se premiará a las entidades públicas y privadas que cumplan con los programas de movilidad sostenible. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclopaseos en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Art. 40.- Movilidad y uso de TIC's.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública, brindará el servicio de información vial y de transporte público a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía mediante la generación de programas creados para dicho fin con el objeto de garantizar que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la “Distinción Metropolitana Quito Sostenible” deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan la movilidad sostenible.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

QUINTA

El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente Ordenanza.

SEXTA

La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Planificación deberán implementar en la aplicación de transporte del Distrito Metropolitano de Quito la información relativa a los modos de movilización más eficiente para las usuarios, ya sea por transporte público, bicicleta o caminata.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata que deberá contener los lineamientos, programas y proyectos para la implementación de la presente ordenanza, con su sistema de indicadores y parámetros para medir su implementación y las acciones de coordinación interinstitucional con las demás entidades competentes.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a

los estudiantes sobre la bicicleta y caminata como modos de transporte sostenibles de conformidad con lo establecido en la presente ordenanza.

TERCERA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en el término de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, dispondrá a la Secretaría de Movilidad elevar la jerarquización de la Coordinación de No Motorizados a la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como parte de la Secretaría de Movilidad, para el desarrollo y la articulación de la política de movilidad sostenible acorde a lo contemplado en la presente Ordenanza y la normativa metropolitana vigente y para el desarrollo de los planes, programas y proyectos en la materia en el Distrito Metropolitano de Quito.

Para el cumplimiento de la presente disposición en ejercicio de su atribución contemplada en el artículo 60, literal i) dispondrá a la Secretaría de Movilidad las acciones necesarias para la elevar la jerarquización de la Coordinación de No Motorizados a la Dirección de Modos de Transporte Sostenible, la cual deberá encontrarse dentro de la planificación para el ejercicio económico 2018.

QUINTA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito de modo articulado con la Agencia Metropolitana de Tránsito.

SEXTA

En la plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de alta demanda de viajes).

SÉPTIMA

Para el proceso de matriculación del año 2018, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá iniciar la implementación de las capacitaciones a los usuarios de vehículos para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 38 de la presente Ordenanza de manera progresiva. Las formas y mecanismos de capacitación deberán ser presentados ante la Comisión de Movilidad dentro de 90 días contados desde el 1 de enero del año 2018.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, dentro del ámbito de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente los mecanismos para determinar la cantidad de material contaminante en la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

NOVENA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de las ciclovías recreativas en la ciudad.

DÉCIMA

Dentro del plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

En el plazo de 30 días, tras la aprobación de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad realizará una convocatoria pública y abierta, a través de todos los medios municipales a todos los colectivos y organizaciones de hecho y de derechos vinculadas a la promoción de modos de transporte sostenible, con el propósito de designar a los delegados a la Mesa Interinstitucional.

Dentro de la sesión se definirá en conjunto el procedimiento de designación de los delegados a la Mesa Interinstitucional en atención a los parámetros de la presente Ordenanza.

DÉCIMA PRIMERA

En el plazo de 180 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión respectiva la reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

DÉCIMA SEGUNDA

En el plazo de 90 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá expedir el Manual de Espacio Público, acorde a lo establecido en el artículo 3, numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 y coordinar su implementación con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

DÉCIMA TERCERA

En el plazo de 120 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberá presentar el Plan de Mejoramiento de Aceras, el cual deberá contener cronograma de ejecución de obras en aceras, los sectores priorizados y el presupuesto a ser invertido, acorde a lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012.

DÉCIMA CUARTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Agencia Metropolitana de Tránsito deberá informar al Concejo Metropolitano sobre las acciones adoptadas para la sanción de vehículos estacionados en aceras o ciclovías que dificulten el tránsito de peatones y ciclistas y deberá detallar los requerimientos para fortalecer el ejercicio de esta competencia.

DÉCIMA QUINTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Agencia Metropolitana de Control deberá informar al Concejo Metropolitano sobre las acciones adoptadas para el control de la ocupación de aceras de conformidad con las atribuciones establecidas en la Ordenanza 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 y deberá detallar los requerimientos para fortalecer el ejercicio de esta competencia.

DÉCIMO SEXTA

En el plazo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Administración General en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberá informar detalladamente al Concejo Metropolitano los montos asignados en las diferentes entidades competentes para la promoción de los modos de transporte sostenibles de conformidad con lo establecido en la presente ordenanza y la representación de este rubro dentro del presupuesto general del Municipio.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.