



Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

[Firma manuscrita]
[Firma manuscrita]
2017-058108

Quito, 26 de abril del 2017
Oficio No. No.140-DCHA-DMQ-17

Señor Abogado
Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mis consideraciones:

Acorde a las atribuciones que me son inherentes en mi calidad de Concejal del Distrito Metropolitano de Quito, constantes en el artículo 88, literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, sírvase encontrar adjunto a la presente el **"PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**, particular que pongo en su conocimiento para que siga el trámite correspondiente de conformidad con la normativa nacional y metropolitana.

Atentamente,

[Firma manuscrita]

Daniela Chacón Arias
**CONCEJAL DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 09430
26 ABR 2017	
QUITO ALCALDÍA	FIRMA RECEPCIÓN: <i>[Firma]</i> NÚMERO DE HOJA: 20

CC. Concejal Eddy Sánchez - Presidente de la Comisión de Movilidad
Concejal Sergio Garnica
Concejal Patricio Ubidia
Concejal Eduardo Del Pozo

DCHA/aaa/rmz

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, 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, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito 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 ciudad capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local. Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

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 y 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, mejorar la sensación y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 al 20 de octubre del 2016 se desarrolló en la ciudad de Quito, capital de los ecuatorianos, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro organizado por la Organización de la Naciones Unidas

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

Hasta julio de 2016, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 1159 siniestros ocurridos a peatones con 48 fallecidos. En el año 2015, hubo 2170 atropellamientos con una cifra de 78 fallecidos. Es decir, en la mitad del año 2016, ya se ha llegado a más del 60% de los fallecidos en 2015. Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2015 se registraron 119 siniestros con 2 muertes, mientras que en los primeros 6 meses del año 2016, ya se registran 86 siniestros con 3 fallecidos. El incremento de número de siniestros y de fallecidos en el año 2016 es una cifra que preocupa al legislador local.

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.

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, ecológicos y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial recuperar 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."

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 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."*

"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.

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)."*

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, ya que el comercio 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.

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 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

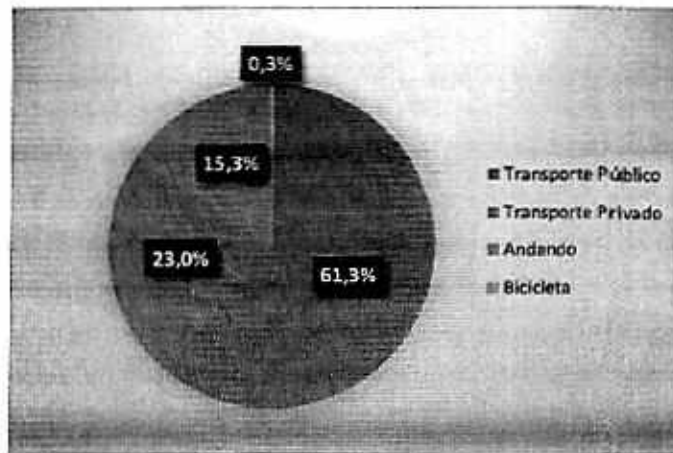
Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no 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%.

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 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 la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) mediante resolución 69/226 resolvió que en octubre del 2016 Ecuador (fue) será sede de la Cumbre Hábitat III, la cual se celebra cada 20 años a nivel mundial, con el objetivo de establecer parámetros y una guía global sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible; son parte integrante y activa de la misma.

Que, el Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece 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...";

Que, el artículo 30.5, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre otras competencias las siguientes: "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"; y, "e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial";

Que, el Art. 20.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los ciclistas tendrán entre otros derechos el siguiente: a) Transitar por 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 deberán adecuar espacios para hacerlo;

Que, el Art. 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Municipios, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías;

Que, el Art. 99 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales; (Incorporar normas INEN)

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenible sin perjuicio de otros modos.

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

A tal efecto, la ordenanza regula:

- a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.
- b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.
- c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.
- d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad y régimen sancionatorio.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de 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 en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio 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 y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para 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. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

- a) Integrar las políticas de 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 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 los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.
- c) 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.
- d) Garantizar a los ciudadanos el acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.
- e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.
- f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestión vehicular en la ciudad.
- g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, 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.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento económico, 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 I

POLÍTICA PÚBLICA

Art.- 9. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles 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:** Privilegiar las acciones de prevención del delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

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.

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, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación del transporte engloba personas, ambiente, salud, economía, educación y diseño urbano.

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 modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. Innovación tecnológica: Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente modos de transporte sostenibles, 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 modos de transporte sostenibles 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 los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
- d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan 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.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 11. 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 inferiores a 1,6 kilómetros, 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 tiene 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 y avenidas.

Art.- 12. 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. 13. 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 Agencia Metropolitana de Tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo 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.- 14. 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 sostenible 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.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Ciclopaseos: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, promoverá y apoyará los ciclopaseos, 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 Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclopaseos garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación. Podrá delegar la operación de los ciclopaseos a organizaciones sociales sin fines de lucro cuyo objeto social sea la promoción de modos de transporte sostenibles, a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente. La Municipalidad deberá tomar en cuenta a todas las organizaciones existentes dentro de la planificación y ejecución de los ciclopaseos garantizando su participación y colaboración.

Art.- 16. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente y que promueve el uso de la bicicleta como mecanismo de transporte sostenible en la ciudad.

La Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación del sistema de bicicleta pública implementando 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 reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegar la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Secretaría encargada 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 proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 17. 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.- 18. Zonas pacificadas para el tránsito: La municipalidad, a través de la Secretaría encargada 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.

Se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalarán como tales con la correspondiente limitación de velocidad, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambos márgenes de la calzada.

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

Art.- 19. Informes técnicos: Previo a la determinación de pacificación de vías o de zonas de tráfico calmado deberá contener, al menos, los siguientes informes:

- a. Análisis, monitoreo y mediciones de la situación actual del tráfico y circulación peatonal y en bicicleta.
- b. Análisis, monitoreo y mediciones de flujos y comportamiento de tráfico y circulación peatonal y en bicicleta proyectada.
- c. Análisis, monitoreo y mediciones del espacio público y percepción del espacio público.
- d. Talleres de socialización y acuerdos comunitarios a ser desarrollados en la zona que será pacificada.

Art.- 20. 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. El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

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.

Art.- 21. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta.

Para el caso de las entidades municipales también se promoverá los servicios de mensajería en bicicleta y los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 22. 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 implementaciones 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 de 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.

Art.- 23. 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.- 24. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, 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.

Si previo a la intervención derivadas de actuaciones públicas o privadas no se adecuan los espacios de ciclovías, las obras no podrán iniciar, situación que deberá ser verificada por la Agencia Metropolitana de Control en sus inspecciones.

Art.- 25. 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 un 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.- 26. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos 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.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 27. 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 secretaría encargada 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.- 28. 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.

TÍTULO III

INSTITUCIONALIDAD

CAPÍTULO I

AUTORIDAD ENCARGADA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 29. Autoridad Metropolitana: La Secretaría encargada de la movilidad, a través de su dirección respectiva será la encargada de diseñar, planificar y emitir la política pública

en materia de modos de transporte sostenibles, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza. Además tendrá la obligación de realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Secretaría 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.

Art.- 30. Levantamiento de información: La Secretaría encargada de la movilidad deberá mantener una información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso.

Art.- 31. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles adscrita a la Secretaría encargada de la movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 32. Empresa Pública Metropolitana ejecutora: La Empresa encargada de la movilidad y obras públicas, será la encargada de la ejecución de las políticas públicas emitidas por la Secretaría encargada de la movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases. No podrá esta empresa dictaminar o planificar política pública en materia de modos de transporte sostenibles.

Art.- 33. Agencia Metropolitana de Tránsito: Será la encargada de precautelar, proteger, 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.

Art.- 34. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la Agencia Metropolitana de Tránsito, es su obligación capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público estos deberán recibir capacitaciones sobre seguridad vial para peatones y personas que se transporten en bicicleta por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito 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 Agencia Metropolitana de Tránsito capacitará a los usuarios de vehículos.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas trimestrales 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.- 35. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO II

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 36. 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 y ejecución de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 37. 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 Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.
- d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.
- e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.
- f) Un Concejal 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. Los representantes durarán dos años en sus funciones y deberán presentar ante la Secretaría encargada de la movilidad el acta de elección de los representantes, el proceso de elección y las organizaciones sociales de hecho y de derecho que han participado.

Art.- 38. 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.

- 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.

Art.- 39. Planificación participativa: La municipalidad deberá promover la participación de las diversas organizaciones de hecho y de derecho que promuevan la movilidad sostenible y deberá garantizar su participar en las instancias de planeación, prioritariamente en aquellas destinadas al mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte. Se realizará a través de la mesa interinstitucional creada mediante esta ordenanza así como los demás mecanismos de participación ciudadana establecidos en la normativa vigente.

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 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 transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría encargada del ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

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.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre el uso de la bicicleta y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, 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 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

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 y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

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 congestión).

SEXTA

Las estaciones de servicio gasolina en el Distrito Metropolitano de Quito, deberán implementar o adaptar servicios para inflado de llantas de bicicletas, requisito que debe ser observado por la autoridad metropolitana competente.

SÉPTIMA

La Dirección de Talento Humano en el plazo de 60 días deberá expedir el instructivo con los mecanismos que instrumenten la certificación e incentivo para los funcionarios municipales que acudan en bicicleta al trabajo para puedan obtener el beneficio

establecido en la presente ordenanza así como la implementación del servicio de mensajería en bicicleta. Estos instructivos deberán ser presentados a la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a 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 deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclopaseos en la ciudad.

DECIMA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría encargada de la 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.

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.