

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

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

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

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

De mi consideración:

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

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

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,



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

Referencias:
- GADDMQ-DC-SMGI-2019-0299-

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

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

Anexos:

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

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

085 (19)
- ochenta y cinco -

Noviembre 2019



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

Secretaría General de
SEGURIDAD
grande otra vez

Observatorio Metropolitano de
SEGURIDAD CIUDADANA
grande otra vez

QUITO
grande otra vez

ochenta y cuatro
084

INFORME TÉCNICO PREVIO ORDENANZA DE MOTOCICLETAS

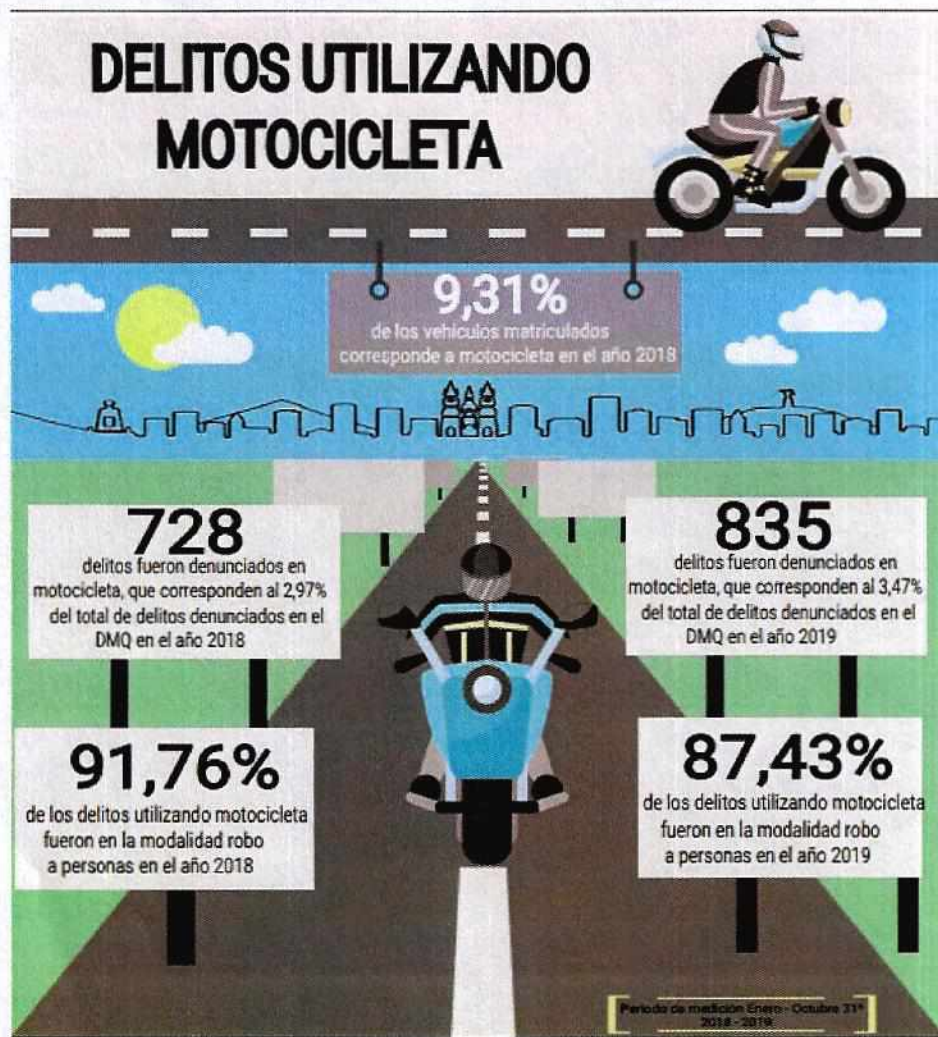
**AMPLIACIÓN INFORME TÉCNICO-JURÍDICO PARA
PROYECTO DE ORDENANZA "RESTRICCIÓN
PASAJEROS EN MOTOCICLETA"**

CONTENIDO

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

1. Resumen ejecutivo

Figura 1 Delitos utilizando motocicleta



Elaboración: OMSC

ochenta y dos (16)
082

Figura 2 Siniestralidad vial de motocicletas

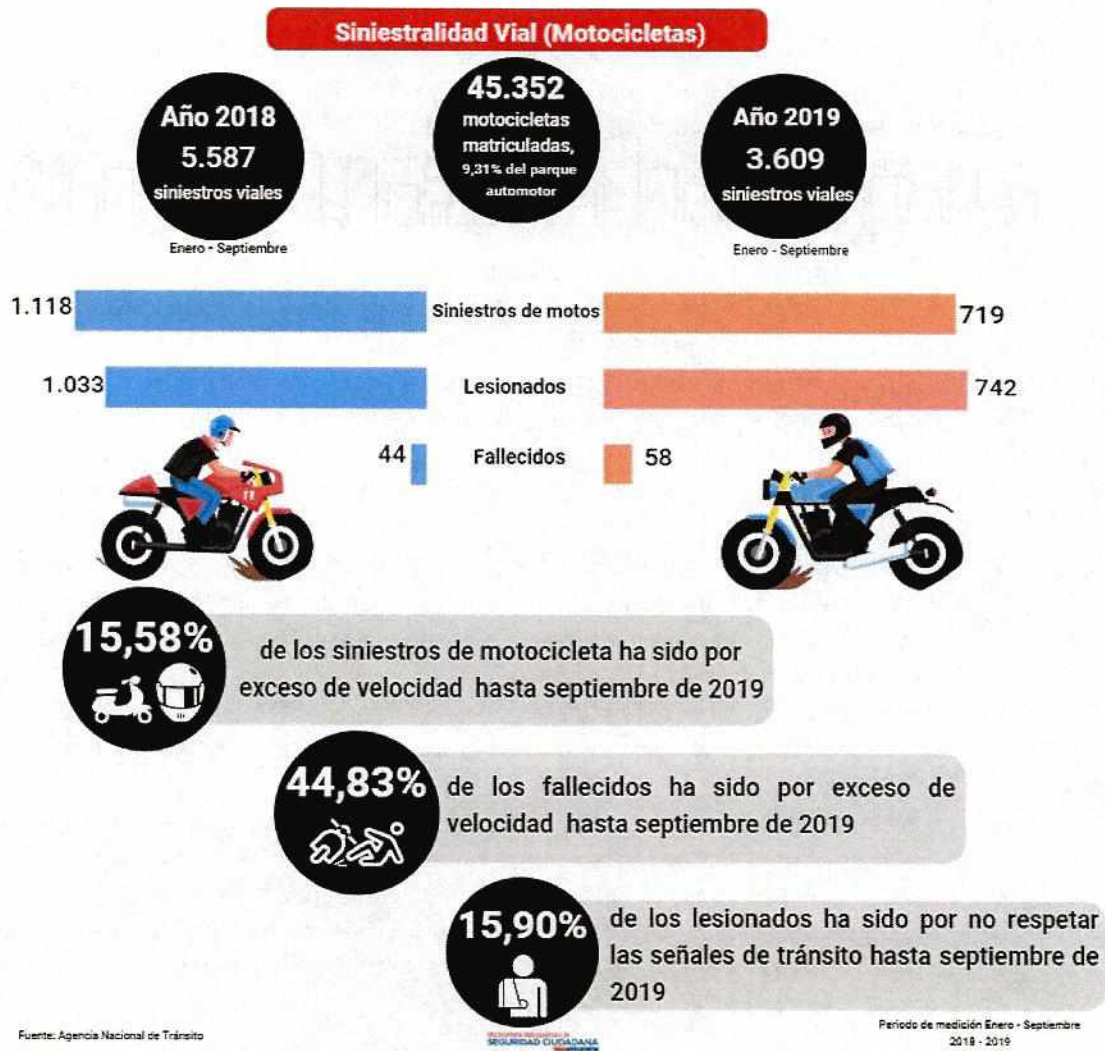


Figura 3 Conclusiones

DELITOS

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

SINIESTROS DE TRÁNSITO

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

Elaboración: OMSC

2. Introducción

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

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

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

Tabla 1 Fuentes de información

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

Elaboración: OMSC

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

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

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

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

3. Base Legal

Constitución de la República del Ecuador

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

El artículo 266 menciona: “Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”.

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

Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización

El artículo 30.3 dispone: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y deberán informar sobre las regulaciones locales que legislen”.

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

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

Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito

El numeral 2 del artículo 2 dentro de las finalidades menciona: “(...) 2. Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias (...)”.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

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

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

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

El artículo 30.4 menciona: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)"*.

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

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

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

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

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

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito

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

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

4. Datos generales de motocicletas en el DMQ

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

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

Figura 4 Motocicletas matriculadas



Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

5. Denuncias de delitos de mayor connotación social

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

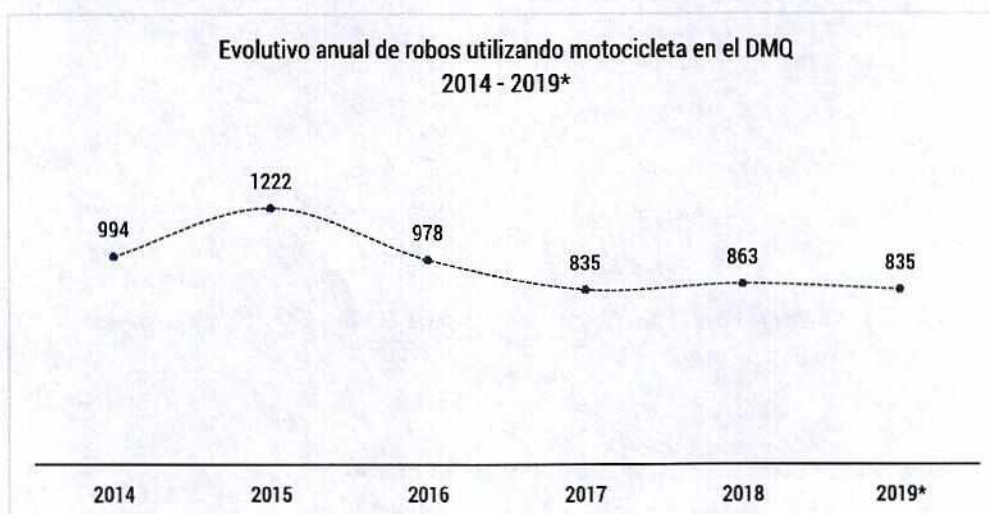
Dentro de los delitos de mayor connotación social se encuentran todos los delitos relacionados contra la propiedad de las personas, y se encuentran divididos en:

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

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

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

Figura 5 Evolutivo de delitos utilizando motocicletas



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

Tabla 2. Total denuncia de delitos con motocicletas

Delitos Denunciados	Año 2018*	Año 2019*

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

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

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

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

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

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

Figura 6 Evolutivo de delitos utilizando motocicletas



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

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

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

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

Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

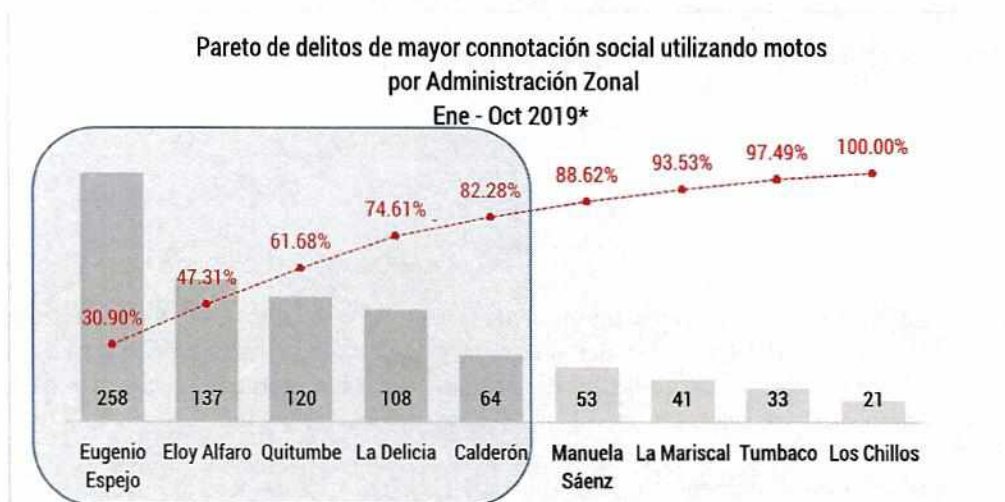
⑩
0077
- setenta y siete

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

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

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

Figura 7 Delitos por Administración Zonal



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

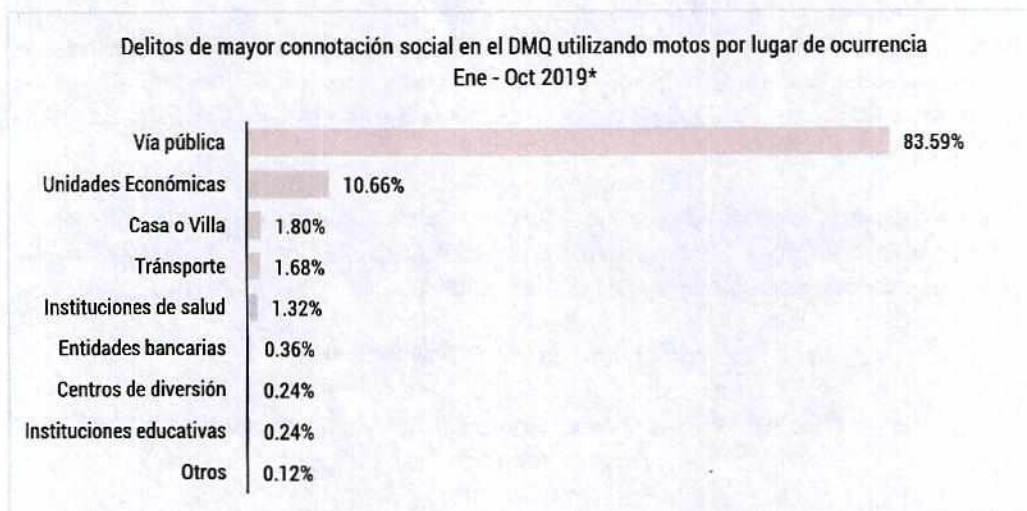
(*) Corte al 31 de octubre del 2019. Datos sujetos a variación.

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

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

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

Figura 8 Delitos por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

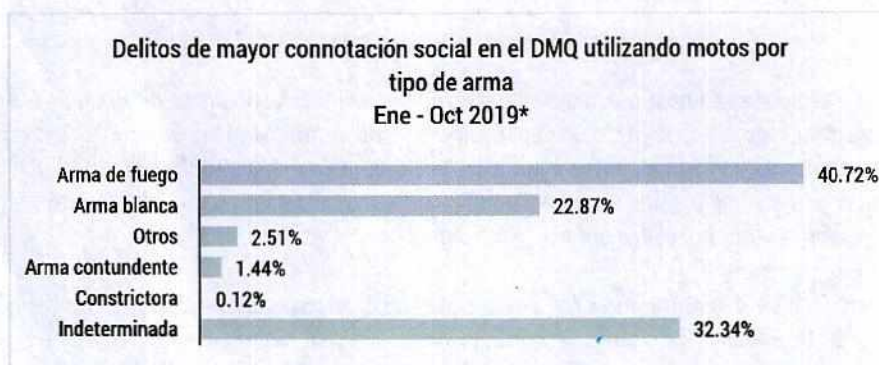
Elaboración: OMSC

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

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

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

Figura 9 Tipo de arma utilizada en robos

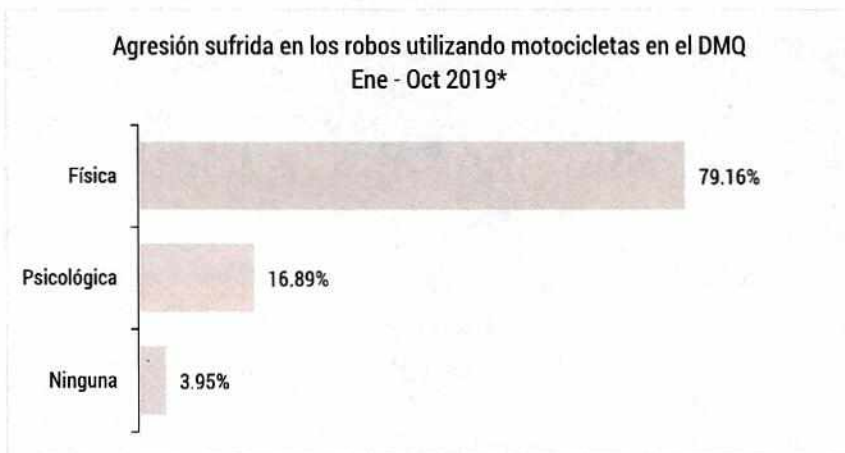


Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

Figura 10 Tipo de agresión sufrida en los robos

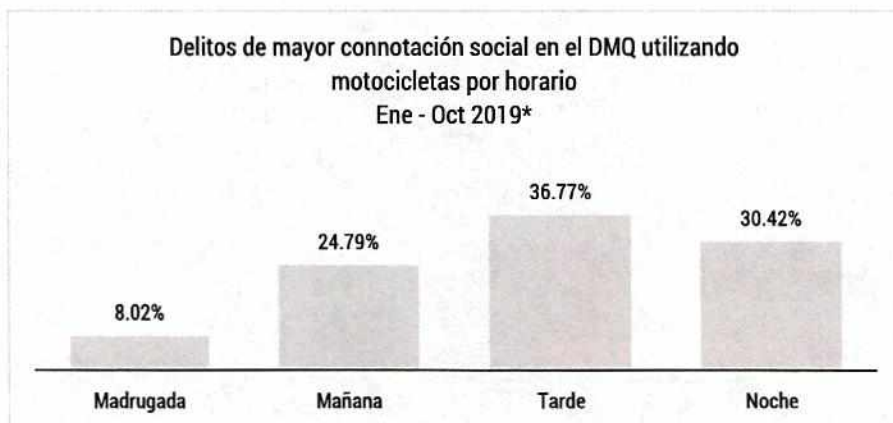


Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

Figura 11 Delitos por horario de cometimiento



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

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

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

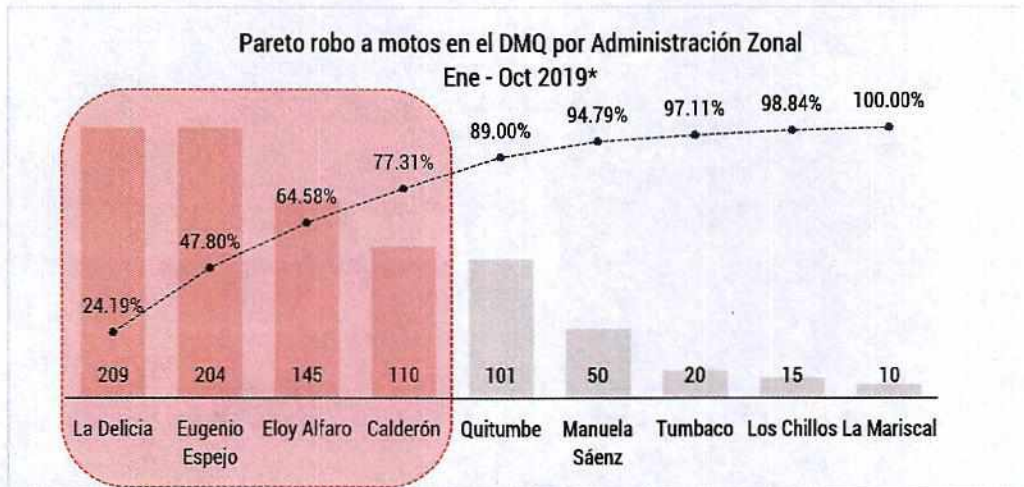
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

Figura 12 Robo de motocicletas por Administración Zonal



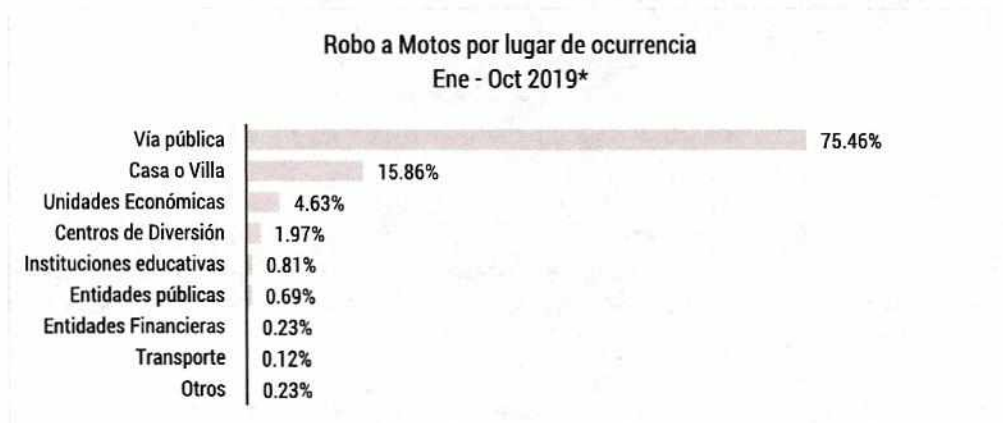
Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

Figura 13 Robo de motocicletas por lugar de ocurrencia



Fuente: FGE

Elaboración: OMSC

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

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

Algunos datos que complementan este tipo delito son los siguientes:

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

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

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

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

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

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

6. La movilidad en el DMQ

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

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

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

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

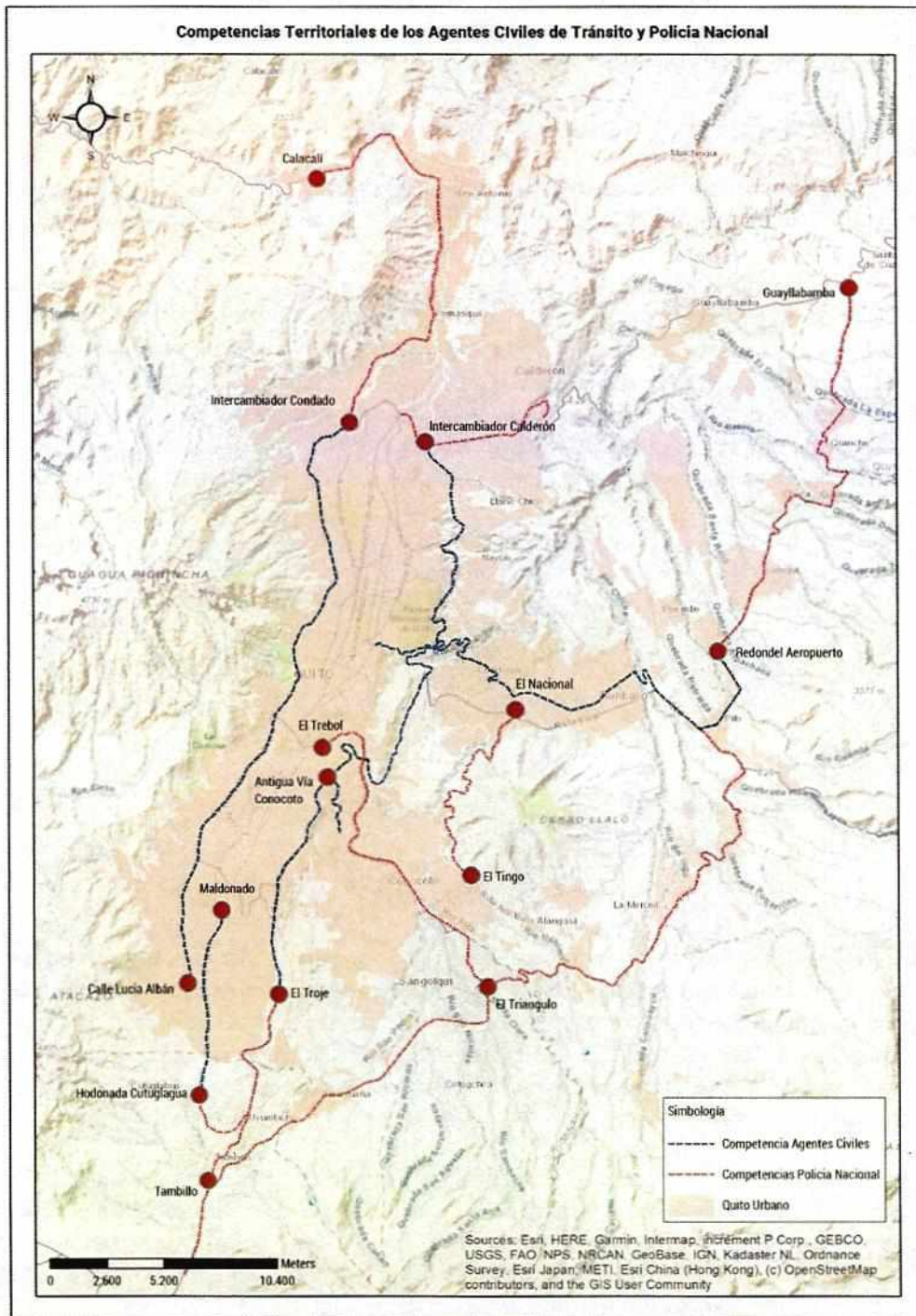
Como un elemento negativo de la movilidad se presenta la siniestralidad vial, fenómeno que tiene efectos en la salud, la vida y la economía de las personas. De acuerdo a las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud para el año 2020, las lesiones causadas por siniestros de tránsito podrían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

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

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

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

Figura 14 Mapa de competencias AMT – Policía Nacional



Fuente: AMT
Elaborado por: OMS

7. Una perspectiva general de la siniestralidad en el DMQ

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

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

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

Figura 15 Pirámide invertida de la movilidad



Fuente: AMT

Elaborado por: AMT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Siniestralidad Vial a nivel nacional en el 2018:

- Siniestros: 25.530
- Lesionados: 19.858

- Fallecidos en sitio: 2.151

Siniestralidad vial DMQ en el 2018:

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

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

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

8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas

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

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

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

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

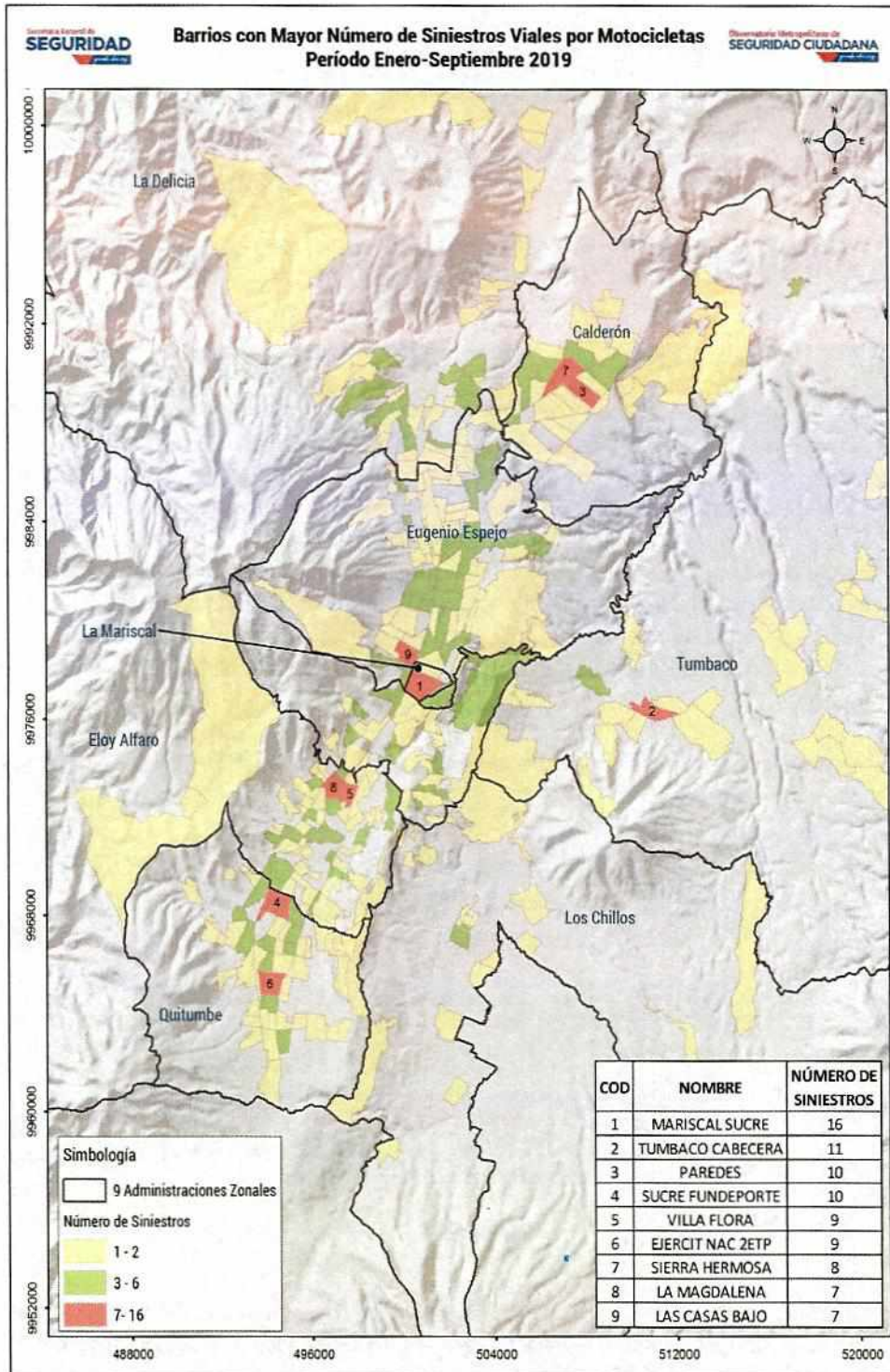
Figura 16 Porcentaje de siniestros en motocicletas en el DMQ



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

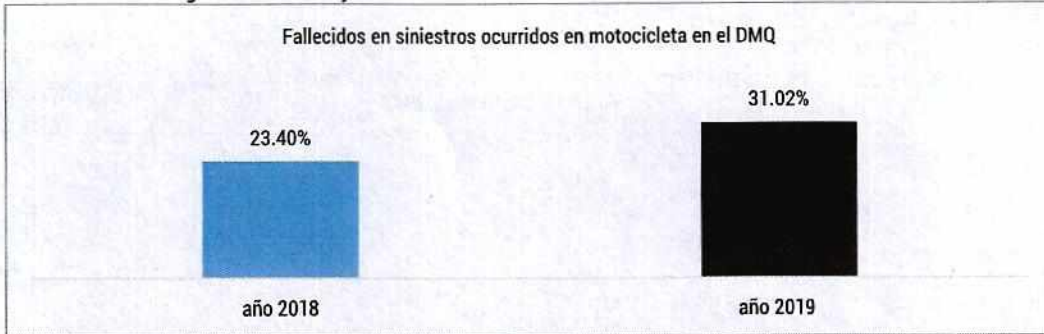
Los siniestros en los cuales intervinieron motocicletas en el año 2018 corresponde al 20,01% del total de siniestros registrados en el DMQ y para el año 2019 este porcentaje se mantiene en 19,92%.

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

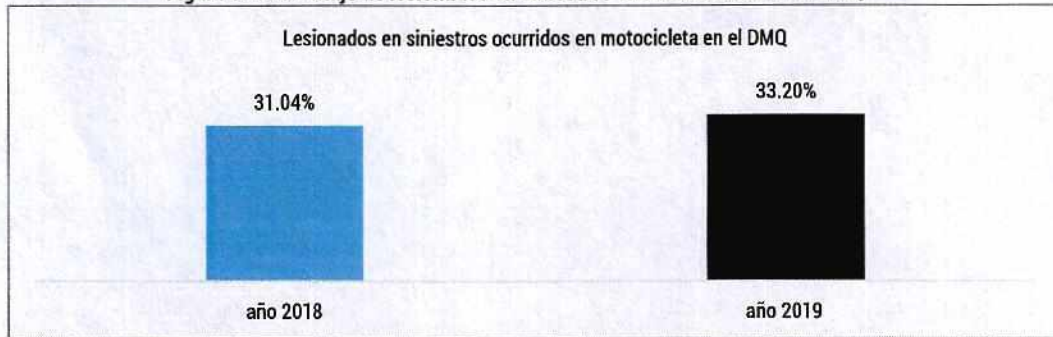


Fuente: ANT
 Elaborado por: OMSC
 (*) Enero - septiembre

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

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

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



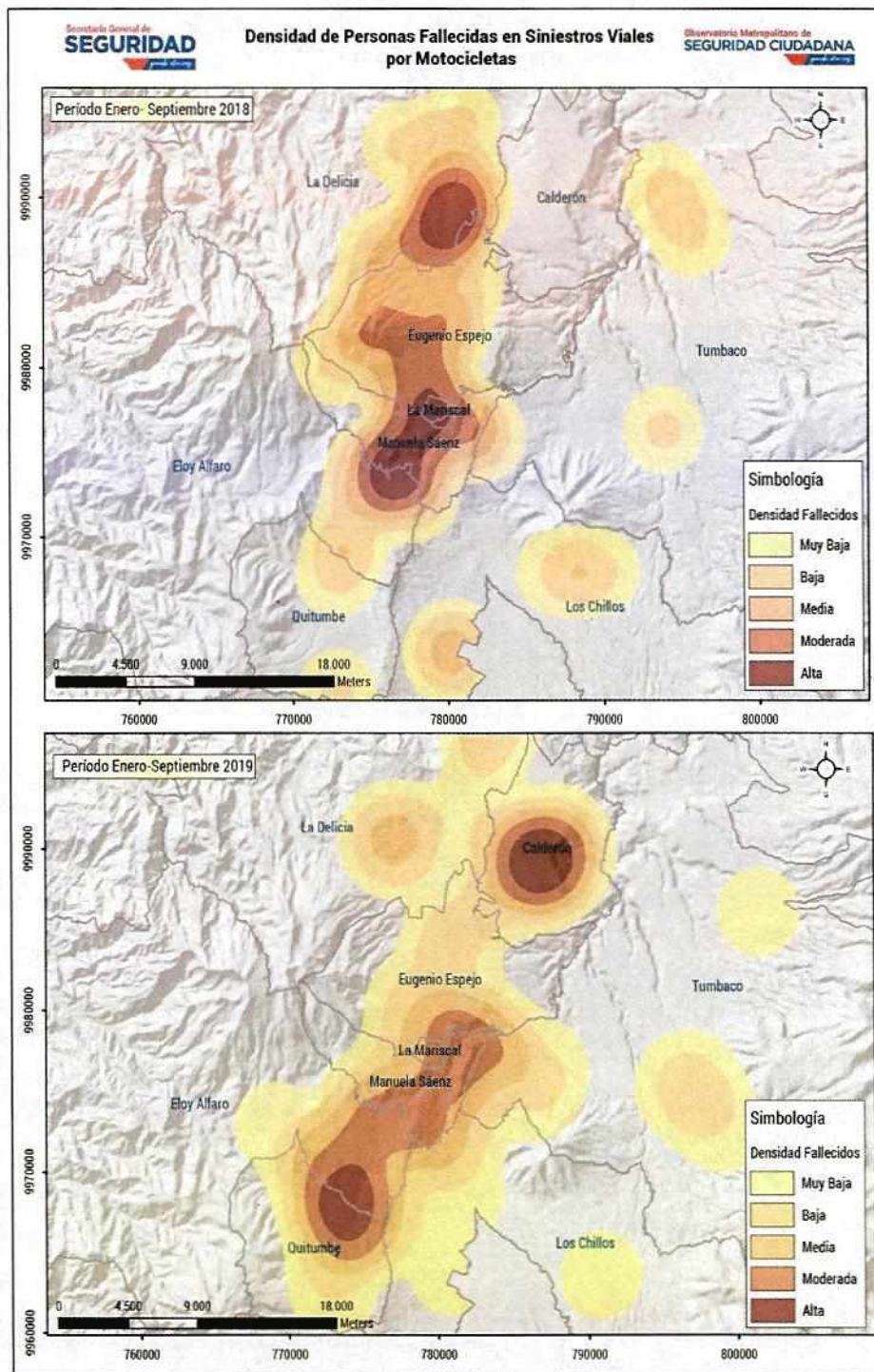
Fuente: ANT
 Elaborado por: OMSC
 (*) Enero - septiembre

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

5

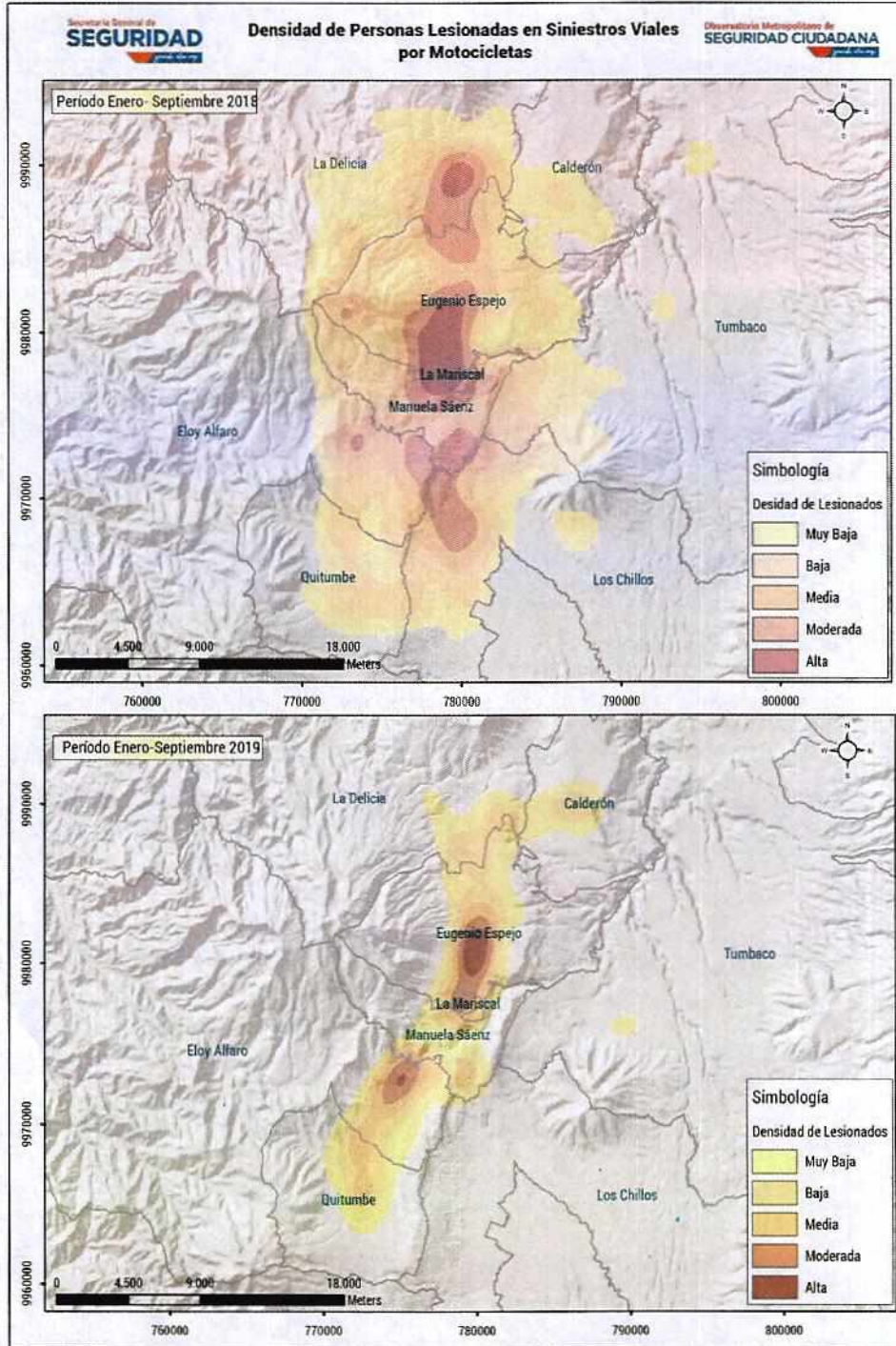
0071
- setenta y uno -

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

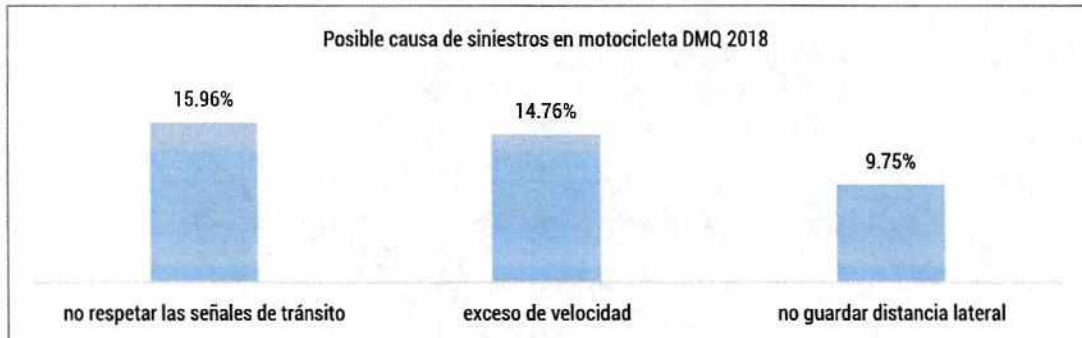
Figura 21 Densidad de lesionados en siniestros en motocicletas en el DMQ 2018 - 2019



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

DETALLE 2018

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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

③
- sesenta y nueve
069

DETALLE 2019

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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



Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

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

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

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

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

9. Conclusiones

DELITOS

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

SINIESTROS

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

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

10. Recomendaciones

DELITOS

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

SINIESTROS DE TRÁNSITO

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

- sesenta y siete ^①
1067

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

