

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

### La siniestralidad

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

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

Para el año 2018, el parque automotor del Ecuador cuenta con 2'403.660 vehículos (autos, motos, transporte público, transporte pesado, etc.) de los cuales 486.966 están matriculados en el Distrito Metropolitano de Quito, es decir, el 20.25% de automotores se concentran en la capital, representando las motocicletas el 9% de esta cifra<sup>1</sup>, situación que resulta cada vez más evidente, pues, este medio de transporte se ha tornado más común en las vías de la ciudad, no solo respecto a su conductor o pasajero, siendo más visible familias de hasta cinco miembros transportándose en una motocicleta, en condiciones de inseguridad extrema.

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

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

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

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

7/10/19

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

<b>Siniestros</b>	25.530	7.254	3.609
<b>Lesionados</b>	19.858	4.296	2.235
<b>Fallecidos en sitio</b>	2.151	255	187

Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

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

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

#### **Los índices delincuenciales con el modus operandi de traslado en motocicleta**

De conformidad con la información proporcionada por el Departamento de Análisis de Información del Delito de la Dirección General de Operaciones de la Policía Nacional del Ecuador<sup>2</sup>, del 100% de los delitos cometidos en el Distrito Metropolitano de Quito, en el 4% (900) de los delitos, la víctima ha denunciado que el victimario se trasladaba en motocicleta, siendo el robo a personas el delito que representa la mayor incidencia delictual con 712 eventos en el año 2019, a diferencia del año 2018 en el que se registró 660 eventos, dando una variación porcentual del 8% y absoluta de más de 52 eventos.

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

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

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

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

Al respecto, la Encuesta de Victimización y Percepción de Inseguridad<sup>3</sup>, publicada en el portal fundacional del Instituto Nacional de Estadística y Censos, se refiere al modo de operación del asalto y robo, respecto del cual se registra un marcado incremento los días jueves, viernes y sábado en la noche y madrugada; no obstante, destaca una presencia importante de este ilícito los días miércoles, jueves y viernes en horas de la tarde.

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

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

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

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

## EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

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

### CONSIDERANDO:

- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante "Constitución", establece que es una competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "(...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal (...)";
- Que,** el artículo 266 de la Constitución dispone: "Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales";
- Que,** el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante "COOTAD", "(...) reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial";
- Que,** el literal q) del artículo 84 del COOTAD manda que: "Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: "(...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de territorio. (...)";
- Que,** el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito establece como finalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras: "...2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias...";
- Que,** el artículo 7 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante, LOTTTSV, dispone: "Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial";

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

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

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

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, 8 de la Ley de Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

#### EXPIDE LA SIGUIENTE:

#### ORDENANZA REFORMATORIA AL CAPÍTULO XIV, DEL TÍTULO I, DEL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE SE REFIERE A LA REGULACIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS QUE SE TRANSPORTAN A BORDO DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICAR, CUADRIMOTOS Y VEHÍCULOS HOMOLOGADOS DE SIMILARES CARACTERÍSTICAS QUE CIRCULAN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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

#### CAPÍTULO (...)

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

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

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

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

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

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

**Disposiciones Transitorias.-**

**Primera.-**

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

**Segunda.-**

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

NCR

5201

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

**Tercera.-**

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

**Cuarta.-**

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

**Quinta.-**

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

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

**Disposición Final.-**

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

