

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Distrito Metropolitano de Quito tiene muchas zonas con gran cantidad de neblina, alta pluviosidad en la época invernal. Según la Comisión Europea del Automóvil “hay provincias como por ejemplo Teruel y Zaragoza que llegan a multiplicar por cuatro el porcentaje de 7,4%, superando el 27% del incremento de accidentes respecto a los días en los que no llueve”. Según, la Sociedad meteorológica de Estados Unidos, “cuanto más húmedas se encuentren las carreteras, el peligro aumenta, en el caso de lluvia, el riesgo de accidentes mortales aumenta en un 34%.

En ese sentido, de acuerdo con la información de la ANT, en 2022, el 74,2% de los siniestros de tránsito registrados en el DMQ se produjeron en vías ubicadas dentro del límite urbano. Además, según los datos del INEC para 2022, el exceso de velocidad se mantiene como la causa principal de siniestros, con el 29,3%, un incremento de 4,4 puntos porcentuales con respecto al 2021 (24,7%). Las tres causas principales que siguen fueron: no respetar las señales de tránsito, con un 18,2%; la impericia o imprudencia del conductor, que alcanzó el 17,3%; y, finalmente, el estar bajo los efectos del alcohol o drogas, con un 12,6%. En conjunto, representaron el 77,4% de los siniestros de tránsito en el DMQ, una proporción similar a la que se registra desde 2019.

Los registros de la Agencia Nacional de Tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito durante el año 2022, se registraron un total de 3.394 siniestros de tránsito, resultando en 2.125 personas lesionadas siendo la mayoría hombres 70,8%; y la pérdida inmediata de 292 vidas. Esta cifra se traduce en una tasa de 10,2 fallecimientos por cada 100,000 habitantes en la ciudad (aumentó 1 punto en relación a 2021). El 37,7% de los siniestros mortales tuvo como causa probable el exceso de velocidad, seguido por la imprudencia o impericia al conducir, 24,7% (juntos suman el 62,4%).

La Organización Panamericana de la Salud señala que la “seguridad vial”: “se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.

La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios”.

En septiembre del 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución que proclama la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito para el 2030.

Los cinco pilares para la seguridad vial que contempla esta declaración son: (1) gestión de la seguridad vial, (2) vehículos más seguros, (3) infraestructura vial más segura, (4) usuarios más seguros, y (5) sistemas de respuesta ante la emergencia.

El artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que le corresponde al Distrito Metropolitano de Quito planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio. Los artículos 30.4 y 30.5 de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial señalan que se podrá expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Con base en estos elementos fácticos y normativos, es necesario prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos, a través de un plan de seguridad vial.

#### **CONSIDERANDO:**

**Que,** los incisos a) y b) del número 3 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante Constitución) reconoce y garantiza a las personas, el derecho a la integridad personal que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual, b) una vida libre de violencia en el ámbito público y privado;

**Que,** los números 14, 25 y 27 del artículo 66 de la Constitución, señala que, se reconoce y garantiza a las personas: (...) 14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional; (...) 24. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; (...) 27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

**Que,** de conformidad con el artículo 238 de la Constitución, señala 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,** de acuerdo con el artículo 240 de la Constitución, 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 número 6 del artículo 264 de la Constitución, establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales el de: (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal.

**Que,** las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud

declaró en el 2010 la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Al no haber registrado a nivel mundial un cumplimiento de la meta prevista (reducción al 50% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial), la OMS resolvió promover la Segunda Década de Acción para la Seguridad 2021-2030, que brinda una nueva oportunidad para aprovechar las lecciones aprendidas de años anteriores, y salvar vidas, bajo el enfoque de Sistema Seguro, como principal herramienta para alcanzar los objetivos planteados.

**Que**, de igual forma la Organización Mundial de la Salud ha calificado a los siniestros de tránsito como una pandemia, llegando a ser considerada como de alto riesgo para la salud humana.

**Que**, mediante Resolución 70-1 del 25 de septiembre del 2015, denominada: "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030, que incluye 17 nuevos objetivos, denominados "Objetivos de Desarrollo Sostenible", los mismos que entraron en vigor el 1 de enero de 2016.

**Que**, mediante Decreto 371 del 19 abril de 2018, el Ecuador declaró política pública del Gobierno Nacional la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, orientada al cumplimiento de sus objetivos y metas en el marco de su alineación a la planificación y desarrollo nacional.

**Que**, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, con la meta 3.6 que indica: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

**Que**, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, con la meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad, y las personas de edad tercera.

**Que**, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluyen algunas metas que tienen relevante importancia en Ecuador.

- Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios, teniendo en cuenta la seguridad vial, o una calificación de tres o más estrellas.
- Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas.
- Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.

- Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.
- Meta 11: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

**Que**, el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud, también integra otros pilares importantes y quien debe buscarlos:

- Gestión de la velocidad: Sociedad civil (Academia, ONG, Juventud)
- Tecnologías: Entidades de financiación
- Financiación: Gobiernos (Organismos Multilaterales)
- Fomento de la capacidad: Sector privado

**Que**, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, reza que la seguridad vial debe ser un “Valor fundamental de las sociedades, donde los sistemas de movilidad basados verdaderamente en la seguridad, tendrán un efecto globalmente beneficioso para nuestra salud; para nuestro medio ambiente; para la reducción del costo social y económico de las tragedias relacionadas con la falta de seguridad vial; y para el papel de la mujer en nuestros sistemas de movilidad y transporte. Situar la seguridad en el centro de nuestros esfuerzos en materia de seguridad vial hará que la movilidad segura pase a ser automáticamente un derecho humano.”

**Que**, mundialmente los siniestros de tránsito se han convertido en una de las principales causas de mortalidad y discapacidad de las personas, con un registro de más de 1.3 millones de personas cada año que mueren por este tipo de eventos, según información publicada por las Naciones Unidas.

**Que**, en la letra f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización ( en adelante COOTAD) señala que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal, ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

**Que**, las letras c) y f) del artículo 55 del COOTAD, señala que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales: c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; (...) f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

**Que**, el artículo 73 del COOTAD, establece que los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias atribuidas a los gobiernos municipales y las que puedan ser asumidas, con todos los derechos y obligaciones.

**Que**, el artículo 130 del COOTAD, señala que el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada

circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: (...) A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio (...).

**Que**, el artículo 30.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con relación a las unidades de control de transporte, señala que: El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso (...).

**Que**, el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que: “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 misma ley, establece que las “Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y 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. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción (...).”

**Que**, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la **seguridad vial**, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución.

**Que**, de conformidad con la citada Resolución No. 006-CNC-2012, compete a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, cualquiera sea el modelo de gestión asignado, ejercer las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo el principio de unidad nacional.

**Que**, en materia de rectoría, es facultad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales; emitir políticas lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades; en materia de planificación es facultad de los mencionados gobiernos, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un **plan maestro de seguridad vial**, debidamente articulados a la planificación nacional; y en lo que respecta a la potestad de regulación, les asiste la facultad de emitir la normativa local en la materia, al amparo de la regulación nacional.

**Que**, el martes 31 de mayo de 2022 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presentó su **Estrategia Nacional de Movilidad Segura (Es-Segura) 2022-2030**, cuyo objetivo central es reducir a la mitad los siniestros de tránsito que ocurren en el país.

**Que**, la Ordenanza 194-2017 del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito señala en su artículo 5 que “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”.

**Que**, cada año se siguen perdiendo vidas en las carreteras del Ecuador, cuyo registro para el periodo 2010-2020 alcanza una cifra mayor a los 225,000 lesionados, y más de 23,000 fallecidos en sitio. Según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2022, el 55.6% de las muertes en sitio asociadas a siniestros de tránsito tuvieron como víctimas a personas vulnerables como peatones y motociclistas, y que a la fecha estos registros corresponden a los datos levantados en sitio, por lo que no se notifica todas las víctimas de estos eventos, lo que distorsiona las estadísticas disponibles.

**Que**, de acuerdo con los registros de la Agencia Nacional de Tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito durante el año 2022, se registraron un total de 3.394 siniestros de tránsito, resultando en 2.125 personas lesionadas siendo la mayoría hombres 70,8%; y la pérdida inmediata de 292 vidas. Esta cifra se traduce en una tasa de 10,2 fallecimientos por cada 100,000 habitantes en la ciudad (aumentó 1 punto en relación a 2021). El 37,7% de los siniestros mortales tuvo como causa probable el exceso de velocidad, seguido por la imprudencia o impericia al conducir, 24,7% (juntos suman el 62,4%).

**Que**, para prevenir y mitigar los siniestros de tránsito, la infraestructura vial debe estar en buen estado y señalizada, con enfoque en aquellos sitios de mayor siniestralidad (puntos negros) manteniendo permanentemente los índices de seguridad y señalización vial definidos en las Normativas NTE-INEN 1042 de pinturas viales, NTE-INEN 2289 de demarcadores viales y Reglamento RTE-INEN 004 de señalización vial; así como también los índices de fricción y condiciones del asfalto para mantener los niveles de seguridad vial al conducir en condiciones secas y húmedas.

**Que**, para prevenir y mitigar los efectos de los siniestros de tránsito en las ciudades del Ecuador, es fundamental garantizar y hacer que los usuarios de las vías adopten un comportamiento seguro, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, cascos de protección, dispositivos de retención infantil; además de la circulación a velocidades seguras y el no consumo de alcohol al conducir; lo que está bajo responsabilidad directa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y sus equipos responsables de la movilidad.

**Que**, con la finalidad prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito en ejercicio de la facultad de normativa prevista en el art. 240 de la Constitución de la República de Ecuador, en concordancia con los art. 7 y 54 literal a), e), j) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización y en usos de sus atribuciones.-

**EXPIDE:**

**LA ORDENANZA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Artículo Único. – Incluir después del capítulo III del Título XII del Libro IV.2 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito por el siguiente:

**TÍTULO (...)  
SEGURIDAD VIAL  
CAPÍTULO I  
PRINCIPIOS Y DEFINICIONES**

**ARTÍCULO 1.- OBJETIVO.** – El objetivo de la presente Ordenanza es incorporar como política pública municipal, la gestión de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito que comprende la gestión de la movilidad, del transporte terrestre y tránsito, así como la provisión de infraestructura vial segura y la promoción de usuarios viales seguros, entre otros.

La política metropolitana deberá enfocarse en la reducción sostenida de las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, sin perjuicio de su condición, ya sea que pertenezca a grupos de atención prioritaria (personas con discapacidad, niños/as, adolescentes y adultos mayores), a usuarios vulnerables de la vía (peatones, biciusuarios, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, conductores novatos), o a cualquier ciudadano que haga uso de la infraestructura vial, refiriéndose a los elementos fundamentales del Enfoque de Sistema Seguro, que incluyen: Usuarios Seguros, Vías o Infraestructura Seguras, Velocidades Seguras, Vehículos Seguros, y Respuestas ante siniestros.

**ARTÍCULO 2.- DEFINICIÓN DE SEGURIDAD VIAL.-** Se define a la Seguridad Vial como “el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, y la convivencia pacífica de los actores viales mediante la utilización de conocimiento de leyes, reglamentos, disposiciones y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductores de vehículos motorizados y no motorizados, a fin de usar la vía y espacios públicos respetando las condiciones de cada uno de los actores viales, previniendo siniestros de tránsito” (OPS, 2020).

**ARTÍCULO 3.- DEFINICIÓN DE LA GESTIÓN Y FISCALIZACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.** - La gestión de la seguridad vial comprende la rectoría, emisión de políticas, planeación y coordinación con las entidades ejecutoras, la implementación de las políticas, la fiscalización, auditorías y control de los programas y proyectos ejecutados.

**ARTÍCULO 4. DE LOS PRINCIPIOS DE LA SEGURIDAD VIAL DENTRO DEL ENFOQUE DEL SISTEMA SEGURO.** – El enfoque del Sistema Seguro reconoce que el transporte terrestre es un sistema complejo y sitúa la seguridad vial en el centro, para su diseño, planeación y posterior gestión, para vías nuevas; y rediseño, planeación y mantenimiento para vías existentes. En él se reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial, deben interactuar de una manera que se garantice un alto nivel de seguridad, teniendo presente que los humanos cometen errores, por lo que se busca anticiparse a ellos, otorgándoles todos los elementos necesarios para evitar que dichos errores sean mortales o dejen lesiones permanentes.

Este enfoque, descrito en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud, integra elementos de gestión y diversas áreas de acción que permiten generar sistemas de movilidad más seguros. Las medidas y/o acciones que este enfoque incorpora son referentes a:

- Desarrollo y promoción de transporte intermodal
- Diseño de infraestructura segura para la movilidad
- Uso seguro de infraestructura para la movilidad
- Respuesta tras los siniestros viales
- Transporte multimodal, planificación del uso del suelo y desarrollo orientado hacia el transporte TOD
- Infraestructura vial segura. Diseño, mantenimiento y señalización horizontal y vertical, seguimiento de los índices de seguridad vial en la señalización y el asfalto
- Respuesta post siniestros viales

Para el efecto de esta ordenanza, la Seguridad Vial se referirá en específico a todas estas medidas, necesarias para la implementación del Enfoque de Sistema Seguro.

De las medidas propuestas en el enfoque del Sistema Seguro, corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito desarrollar actuaciones en todas, menos en la relativa al incremento de seguridad en los vehículos, ya que corresponde a otras instituciones de carácter nacional.

**ARTÍCULO 5. FINES.** – La finalidad de la Ordenanza es determinar las acciones específicas que deberá realizar el área competente dentro de la estructura orgánica del Gobierno Autónomo Descentralizado, para prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito y sus consecuencias, buscando garantizar una movilidad segura con base en los

principios desarrollados en el Segundo Decenio por la Seguridad Vial, cuyo enfoque, descrito en el artículo 3, es el de Sistema Seguro.

La aplicación del concepto Sistema Seguro debe primar en todas las políticas, regulaciones o normas que sobre movilidad se dicten y que sobre vialidad se adopten, incluyendo la ejecución y/o la actualización de:

- Plan Maestro de Movilidad Sostenible
- Plan de Tránsito
- Plan de Transporte Terrestre
- Plan de Señalización
- Plan de Seguridad Vial Metropolitano
- Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)
- Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT)
- Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata
- Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo
- Lineamientos para el diseño de vías urbanas y rurales

## **CAPÍTULO II INSTITUCIONALIDAD**

**ARTÍCULO 6.- DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.** - Por medio de la presente, créase la Unidad de Seguridad Vial, dentro de la Secretaría de Movilidad, específicamente en la Dirección de Políticas y planeamiento de la movilidad que articule, de acuerdo a las competencias establecidas en esta ordenanza, el trabajo de la Agencia Metropolitana de Tránsito, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Sistema Integrado ECU911 y otras.

**ARTÍCULO 7.- DE LAS FUNCIONES DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.** - Las principales funciones de la Unidad responsable de la gestión de Seguridad Vial son:

1. La emisión de políticas públicas de la seguridad vial dentro del perímetro del Distrito Metropolitano de Quito, de forma directa o en coordinación con las instituciones o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia
2. El planeamiento de las acciones en torno a la seguridad vial y la organización interinstitucional para su implementación en el Distrito Metropolitano de Quito.
3. La fiscalización de las políticas de seguridad vial dentro del Distrito Metropolitano de Quito de forma directa, o en coordinación con las instituciones, entidades o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia, incluyendo el concejo metropolitano, organizaciones de la sociedad civil, observatorio ciudadano, silla vacía, mesa interinstitucional, entre otros.

4. El diseño, la coordinación y supervisión de los proyectos ligados a la Seguridad Vial sean desarrollados por la propia Unidad, o por otros departamentos y/o instituciones
5. El diseño y seguimiento del plan de atención prioritaria para los lugares de mayor siniestralidad (puntos negros) y sitios de alta afluencia de usuarios vulnerables como: zonas escolares, hospitalarias e intersecciones de alta congestión. Cuando la mitigación de siniestros indique que se requieren intervenciones estructurales que demanden mayor tiempo y costo, deberán ejecutarse acciones preventivas como angostamiento o ensanchamiento de carriles con elementos de rápida instalación, cambio de sentido de vías, señalización más conspicua y permanente, entre otros, que permitan mitigar los siniestros mientras se ejecutan las obras de corrección más grandes y complejas.
6. La generación de datos estadísticos mínimos sea de forma directa o a través de departamentos especializados, asegurando su consistencia para viabilizar la identificación de las principales necesidades respecto a la Seguridad Vial. Entre los datos relacionados con los siniestros y las víctimas de los siniestros de tránsito se incluyen:
  - o Sobre la ubicación del evento
    - Datos de ubicación georreferenciados
    - Detalle de Vehículos involucrados incluyendo movilidad activa y micromovilidad (incluyendo las placas)
    - Clase/ tipología de siniestro
    - Fecha y hora del evento
    - Definir los nuevos puntos negros o sitios de mayor siniestralidad
    - Evidenciar la existencia de señalización vial
  - o Sobre las personas (conductores, pasajeros, víctimas y testigos)
    - nombres completos de todos los involucrados, identificando si fueron conductores, pasajeros, personas lesionadas y/o testigos (en caso de existir),
    - tipo de lesión registrada en sitio (fatal, hospitalización, lesionado), y seguimiento hasta 30 días posterior al hecho.
    - edad,
    - sexo / género
    - identificar la escuela en la que se emitió la licencia
  - o Sobre conductas de riesgo asociadas al suceso (Sí/no)
    - Conducción en estado de ebriedad, con pruebas toxicológicas levantadas o negativa de realizarla por parte del ciudadano, niveles de alcohol registrados
    - Distracción al volante
    - Exceso de velocidad (con respecto a la función de la vía)
    - Uso de cinturón de seguridad.
    - Uso de casco, uso de casco homologado, y/o correctamente abrochado
    - Uso de sistema de retención infantil

- o Sobre los controles realizados periódicamente en las vías en donde se suscitó el siniestro
  - Número de controles realizados en el lugar del siniestro, identificado por ubicación, día de la semana, hora, número de efectivos, resultados obtenidos
- 7. La elaboración de un informe periódico (semestral) con el perfilamiento de siniestralidad registrada en el Distrito Metropolitano de Quito, desarrollado con base en los datos estadísticos indicados en el punto previo y generar al menos información sobre los TCST (tramos de concentración de siniestros de tránsito), mapas de calor de siniestralidad, mapas de calor que relacionen los tipos de siniestros con la densidad poblacional y/o su rango generacional, zonas escolares y hospitalarias, entre otros. Este informe deberá presentarse a la Secretaría de Movilidad, a las entidades que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia, veedurías ciudadanas, mesa interinstitucional de modos de transporte sostenible, al alcalde/sa y ante el Concejo Municipal. El informe (resumido) debe ser compartido en canales de acceso abierto para difundir las causas de los siniestros.
- 8. Desarrollo de programas y acciones que busquen prevenir el acontecimiento de siniestros en las vías, de acuerdo a los datos del informe periódico sobre siniestros viales, priorizando los programas de gestión de velocidades, programas sobre la no conducción en estado etílico, no uso de celular u otros distractores, promoción de transporte sostenible, entre otros, en un tiempo determinado.
- 9. Desarrollo, implementación de programas y estrategias que incluyan medios tecnológicos que ayuden con mayor eficiencia a prevenir los siniestros viales, que sean de alto desempeño, larga vida útil y amigables con el medio ambiente, los trabajadores y la ciudadanía en general, en concordancia con la LOTTTSV y su reglamento.
- 10. El presupuesto para las acciones relacionadas a seguridad vial debe considerar los datos del informe periódico sobre siniestros viales.
- 11. La elaboración de documentos técnicos que permitan la ejecución de la presente ordenanza, dentro del ámbito de aplicación, y en concordancia con la normativa vigente.
- 12. Coordinación con instituciones nacionales, internacionales y de la sociedad civil para la implementación de proyectos o programas a favor de la seguridad vial.
- 13. El personal que labore en esta unidad debe tener conocimiento en materia de seguridad vial, transporte terrestre y movilidad sostenible.

**ARTÍCULO 8.- DE LA ELABORACIÓN DE REGLAMENTACIÓN TÉCNICA, NORMATIVA COMPLEMENTARIA Y DOCUMENTOS TÉCNICOS PARA LA EJECUCIÓN DE LA PRESENTE ORDENANZA.** - La Seguridad Vial deberá incorporarse como prioridad en la generación de reglamentos técnicos, manuales y normativa complementaria que tenga relación con la ejecución de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, buscando la

protección de la vida de todos los ciudadanos en su interacción con el sistema vial, bajo el enfoque del Sistema Seguro.

Los conceptos para incorporar, en caso de no estar previstos en la normativa vigente a la fecha, deberán ser elaborados tomando como referencia buenas prácticas internacionales, así como propuestas respaldadas por organizaciones de reconocimiento nacional e internacional.

Se propone como referencia la documentación generada por organizaciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud- OMS, Global Designing Cities Initiatives – GDCI, International Road Assessment Programme – IRAP, Global Road Safety Partnership GRSP y otros.

### **CAPÍTULO III POLÍTICAS DE MOVILIDAD**

**ARTÍCULO 9.- DEL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL METROPOLITANO.** - El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito emitirá **el Plan de Seguridad Vial Metropolitano** en un plazo no mayor a 180 días hábiles.

Este plan corresponde a un documento técnico cuyos principales objetivos son: la determinación de la situación actual referente a la siniestralidad (línea base), y la identificación de proyectos a corto, mediano y largo plazo que permitan priorizar actuaciones a favor del cuidado de la vida en especial de aquellos grupos de atención prioritaria. El horizonte del plan no deberá ser menor a 5 años.

El contenido mínimo que deberá contener el Plan de Seguridad Vial Cantonal es:

- a. Diagnóstico de la situación actual
- b. Definición de línea base respecto a la cantidad y tipología de siniestros registrados en la ciudad.
- c. Definición de metas a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados.
- d. Determinación de estrategias y proyectos basados en el enfoque del Sistema Seguro, cuya ejecución permitirá alcanzar las metas propuestas
- e. Determinación de indicadores de los proyectos priorizados, y herramientas de evaluación y seguimiento de estos.
- f. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento del “Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad vial 2021-2030. Ginebra, Suiza: Organización Mundial de la Salud, 2021”
- g. Herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados.

Dentro de los Proyectos o programas, deberá incorporarse de forma obligatoria un Programa de Gestión de Velocidades.

**ARTÍCULO 10.- DEL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD SEGURA.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito tendrá entre sus objetivos contar con normas técnicas mínimas de infraestructura orientada a la seguridad de peatones, ciclistas, biciusuarios, motociclistas y usuarios de vehículos de micromovilidad, usuarios de transporte público, operadores de carga liviana, carga pesada o mixta, entre otros; incorporando dentro de los procesos de planificación, diseño, construcción y gestión de la infraestructura necesaria para la movilidad (vías, mobiliario urbano, sistemas de semaforización, Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), señalización horizontal y vertical, entre otros).

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito incorporará diseños intuitivos que permitan a los usuarios de la infraestructura vial identificar el tipo de vía sobre la que circulan (vías principales: expresas, arteriales y colectoras) y Vías Locales, generando además mecanismos de control de la velocidad y pacificación de las vías a favor de todos los usuarios de esta, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (artículo 214s). Esto considerando que el enfoque de sistema seguro se basa en el principio que indica que los errores humanos son inevitables, pero las muertes y lesiones graves que se derivan de los siniestros viales si pueden evitarse mediante el diseño y construcción de un sistema vial seguro en el cual el error humano no tenga un resultado grave o fatal. Los estudios técnicos y la gestión de la infraestructura segura se deben realizar de conformidad con la LOTTTSV, artículo 209.

Se procederá a realizar la segregación física de la infraestructura con base a las velocidades seguras para los vehículos autorizados a la circulación dentro de cada vía o tramo de vía, así como a la implementación de Auditorías de Seguridad Vial, manteniendo consistencia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como con la Estrategia Nacional de Movilidad Segura ES-SEGURA, generada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En caso de no existir normativa complementaria que recoja los requerimientos aquí señalados, las unidades responsables del diseño, construcción y gestión de la infraestructura para la movilidad, y hasta que se desarrolle la propia, podrán tomar aquellas guías o manuales elaboradas por organismos nacionales o internacionales, cuyo objetivo sea el cuidado de la vida, la promoción de la seguridad vial, la aplicación del enfoque del Sistema Seguro, o similares.

Se incorporará dentro de la normativa técnica oficial del distrito, referencias a los siguientes documentos:

- Manual de ciclo-infraestructura y micromovilidad para Ecuador, publicado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2022, C.F. Pardo, V. Cueva, & J.F.Bustos)
- Guía de Diseño de Calles para niños, (GDCl, Global Designing Cities Initiative)
- Manual de Diseño de Aceras

- Plan de pacificación
- Guías de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
- Otros

**ARTÍCULO 11.- COMPORTAMIENTO DE USUARIOS SEGUROS.** - El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, generará programas permanentes para capacitar y concientizar a los distintos usuarios del sistema vial, buscando conductas de respeto a la normativa local y nacional, a favor de la reducción de siniestros viales teniendo presente además que los comportamientos de los usuarios de la vía pública están muy influenciados por el diseño de la infraestructura vial.

Siendo que existe evidencia probada sobre comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones o siniestros en las vías de tránsito, entre los tópicos que deberán incorporar estos programas están: el respeto a las velocidades seguras, la no conducción bajo los efectos del alcohol, la utilización de cinturones de seguridad, el uso de sistemas de retención infantil (SRI), el uso de cascos homologados de protección y el no uso de dispositivos electrónicos y otros elementos que propicien la distracción al conducir.

En cuanto al contenido de los programas, estos deberán definir con claridad el factor de riesgo conductual que busca modificar a favor de la reducción de siniestros.

Buscando que los programas para capacitar y concientizar a los ciudadanos tengan los resultados esperados, el Distrito Metropolitano de Quito a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) para ejecutar los controles respectivos, así como con su área de comunicación conjuntamente con la Secretaría de Comunicación Municipal (SECOM) para generar las campañas de comunicación necesarias para hacer conocer a la ciudadanía de estos programas y controles, que deberán estar en concordancia con cada uno de los programas establecidos. *Es decir, si un programa está enfocado en la reducción de velocidad, los controles y campañas de comunicación deberán estar enfocados en el mismo objetivo.*

Crear el programa de “Sustitución de Multas por Educación o Trabajo comunitario”, cuyo objetivo es la sustitución de multas por infracciones de tránsito generadas mediante ordenanzas municipales. Además, se debe generar un informe técnico que permita conocer los resultados de su implementación, informando la cantidad de ciudadanos que se acogieron al programa, el nivel de reincidencias, entre otros.

Se promoverá también la creación de un programa de incentivos para aquellas instituciones del sector privado que desarrollen su propio plan de seguridad vial laboral, buscando reducir el riesgo de siniestros por la importante interacción de vehículos de la empresa con la vialidad.

**ARTÍCULO 12.- DEL CONTROL EN LAS VÍAS.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito *generará* los programas de control en las vías a favor de la reducción de los siniestros de tránsito dentro del perímetro urbano. Se priorizará aquellos controles que buscan reducir las conductas riesgosas en la conducción como: exceso de velocidad, el no uso de cinturón de seguridad en conductor y pasajeros, el no uso de sistemas de retención infantil, el uso de dispositivos electrónicos y otros elementos que generan distracción en la conducción, el consumo de alcohol, y el no uso de cascos homologados para motociclistas. Se deben considerar los puntos con mayor siniestralidad, (según datos de la AMT) junto con operativos preventivos. Por ejemplo: lugares de entretenimiento en el caso de conducción bajo efectos del alcohol. Los controles deben realizarse de manera periódica y permanente.

Estos controles deberán estar incorporados dentro de la programación de controles operativos de la AMT, donde deberá constar la situación por controlar, el número de personal operativo de control, el sector o ubicación del operativo, el tiempo de duración, y quién estará a cargo de este, en concordancia con la Disposición General Cuadragésima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**ARTÍCULO 13.- DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDADES. -** El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Unidad de Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a 180 días hábiles el Programa de Gestión de Velocidades dentro de su circunscripción territorial, el cual deberá incorporar como mínimo:

1. Plan de pacificación del Distrito Metropolitano de Quito acorde a las disposiciones descritas en el artículo 9 de este documento.
2. Incorporación de medios tecnológicos para el control de velocidades, en concordancia con los artículos 30.2 y 30.3A de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento. Para su aplicación, se deberá contar con la homologación respectiva por parte de la ANT.
3. Reestructuración de la categorización funcional de la red vial para establecer nuevos límites de velocidades seguras, respetando lo dispuesto en la LOTTTSV referente a las velocidades seguras en zonas escolares y hospitalarias (menores a 20 km/h. ); definir técnicamente los tramos de transición de una velocidad normal de la vía hacia el tramo de baja velocidad e igualmente la transición de salida de la zona de baja velocidad. Dar enfoque prioritario a los puntos negros y zonas de mayor siniestralidad vinculadas a excesos de velocidad.
4. Definir e implementar la respectiva señalización horizontal y vertical, dispuesta por las normativas y reglamentos que ofrezcan seguridad el día y la noche, para condiciones lluviosas y secas, que sean permanentes y de larga vida útil, definidas según el tipo de vía y la ocurrencia de siniestros viales, con especial enfoque en los puntos negros o sitios de mayor siniestralidad vial.
5. Plan Piloto para la reducción de prácticas riesgosas de conductores de motocicletas y vehículos de micromovilidad con especial enfoque en

aquellos conductores que realicen servicios de entrega a domicilio (deliverys).

**ARTÍCULO 14.- DEL PROTOCOLO DE RESPUESTA TRAS SINIESTROS DE TRÁNSITO.** - El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Unidad de Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a 180 días el protocolo de respuestas tras un siniestro de tránsito, buscando la reducción de los tiempos de respuesta.

La Unidad de Seguridad Vial deberá coordinar con el ECU911 para fomentar el uso de su canal, como único y principal medio de contacto para solicitar auxilio, coordinando entre las distintas instituciones (Bomberos, Policía, Hospitales, Clínicas) los recursos disponibles para ejecutar la respuesta inmediata.

La Unidad de Seguridad Vial, deberá generar un informe periódico respecto de la capacidad de atención y los recursos disponibles y su utilización en la atención de siniestros de tal manera que se evalúen y mejoren los tiempos de respuesta. Para ello, se deberá comprometer a dichas entidades competentes en la provisión de datos en los que se incluya tiempos de respuesta y nudos críticos en relación a la respuesta ante siniestros viales.

La unidad deberá coordinar con el ECU911 para la formación de grupos de respuesta inicial en comunidades mediante cursos de comportamiento y primeros auxilios en caso de siniestros de tránsito.

**ARTÍCULO 15. DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POSTERIOR AL SUCESO.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito creará un comité interinstitucional conformado por el ECU 911, Secretaría de Salud, Patronato Municipal, Secretaría de Inclusión Social y otras entidades mediante el cual se establecerá los programas, lineamientos y protocolos para la atención integral a víctimas de siniestros de tránsito. De esta forma se busca además que el Estado reconozca la existencia de la problemática y se busquen soluciones para dar las respuestas adecuadas.

**ARTÍCULO 16: INSTRUMENTOS NORMATIVOS COMPLEMENTARIOS:** Para la ejecución de esta ordenanza se deberán elaborar, actualizar y emitir los siguientes instrumentos normativos:

- Manual de diseño y construcción de aceras
- Reglas técnicas de tráfico calmado//pacificación
- Reglas técnicas de construcción de ciclovías
- Reglamento para vehículos de micromovilidad
- Reglas técnicas de arquitectura y urbanismo.
- Normas de Diseño Geométrico de vías

## **CAPÍTULO V DE LA APLICACIÓN Y ÁMBITO DE ACCIÓN**

- **ARTÍCULO 17.-ÁMBITO DE ACCIÓN.** - La presente Ordenanza sobre la gestión de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito entrará en vigor una vez publicada en la Gaceta Oficial, debiendo ser socializada entre todos los actores que intervienen en la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

### **DISPOSICIONES FINALES:**

**PRIMERA.** - Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la publicación de esta Ordenanza en la Gaceta Municipal y en el Registro Oficial.

**SEGUNDA.** - Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial. Dada en la sesión virtual del Concejo Metropolitano de Quito, el ..... de 2023.

DADA Y FIRMADA EN SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN ..... A LOS ..... DÍAS DEL MES..... DEL AÑO 2023.

FIRMAS