

COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA DE LA AGENCIA METROPOLITANA DE TRÁNSITO

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

FECHA: 10 DE ENERO DE 2024

1.- ANTECEDENTE:

Mediante memorando No. GADDMQ-SGCM-2023-1229-M de 28 de diciembre de 2023 se requiere a esta entidad municipal:

"(...)Solicitar a la Secretaría de Movilidad, la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Secretaría General del Planificación y a la Administración General, emitan dentro del término de 8 días los informes técnicos y jurídicos con relación al Proyecto de Ordenanza denominada "Ordenanza para la gestión de la seguridad vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito", conforme lo determina el artículo 67.62 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito."

2.- OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:

2.1.- Respecto de los considerandos se deberían incluir los siguientes artículos:

Que, el artículo 185 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica que: *"(...) La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:*

- a) Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito;*
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;*
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;*
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;*
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental; (...)"*

Que, el artículo 186 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que: *"(...)El ministerio rector de la educación, conjuntamente con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, los mismos que deberán ser dictados en la lengua propia de las comunidades, pueblos y nacionalidades y considerarán el ámbito cultural de los estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial; estos programas educativos priorizarán el fomento de la movilidad activa y el respeto al peatón y al ciclista."*

Que, el artículo 196 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que: “(...)La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, serán los encargados de elaborar y supervisar los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, la realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la siniestralidad, con base en los factores y causas de incidencia.”

Que, el artículo 214J de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, menciona que: “(...) Los objetivos de la movilidad activa son los siguientes:

c) Generar mecanismos de educación a la ciudadanía en cultura, convivencia vial, prevención y protección del ambiente.

d) Promover programas de difusión y capacitación sobre el respeto de los modos de transporte sostenibles, concientización ambiental y educación vial. (...)”

2.2.- Respecto del articulado del proyecto de ordenanza se sugiere lo siguiente:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO SUGERIDO / OBSERVACIÓN
<p>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.</p> <p>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, bicisuarios, 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.</p>	<p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>ARTÍCULO 1.- OBJETIVO. – El objetivo de la presente Ordenanza es <i>Incorporar la gestión de la Seguridad Vial como política pública municipal y eje estructurador de la movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito.</i></p> <p>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, bicisuarios, usuarios de vehículos <i>no motorizados de una, dos y tres ruedas</i>), 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 (control de velocidad), vehículos seguros, y respuestas ante siniestros.</p>
<p>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</p>	<p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p>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</p>

<p>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).</p>	<p>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, así como la reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbilidad en las vías del Distrito Metropolitano de Quito, lograda a través de la gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías.</p>
<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Para el efecto de esta ordenanza, la Seguridad Vial se referirá en específico a todas estas medidas, necesarias</p>	<p>Observación:</p> <p>Se recomienda la eliminación en el último párrafo del artículo 4 lo señalado:</p> <p><i>“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.”</i></p> <p>Pues si bien es cierto, la homologación vehicular y la inclusión de dispositivos que mitiguen el riesgo de siniestros de tránsito es competencia del Ente rector nacional, no obstante, el DMQ es responsable de verificar que los vehículos que transitan por las vías del DMQ cumplan con condiciones mínimas de seguridad, por ello la relevancia de contar con Centros de Revisión Técnica Vehicular.</p>



<p>para la implementación del Enfoque de Sistema Seguro.</p> <p>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.</p>	
<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Observación:</p> <p>Se requiere especificar los planes que requieren actualización, previa verificación de su existencia.</p>
<p><i>ARTÍCULO 6.- DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.-</i> 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.</p>	<p>TEXTO PROPUESTO:</p> <p><i>ARTÍCULO 6.- DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.-</i> 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. Misma que estará a cargo de la planificación de proyectos de seguridad vial, con una visión de cero siniestros de tránsito, además articulará, 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</p>



	<p>Metropolitana de Transporte de Pasajeros, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Sistema Integrado ECU911 y otras.</p> <p>Observación:</p> <p>Se recomienda se verifique las atribuciones que tendrá a cargo la Unidad de Seguridad Vial.</p>
<p>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: (...)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sobre la ubicación del evento <p>Datos de ubicación georreferenciados</p> <ul style="list-style-type: none"> · Detalle de Vehículos involucrados incluyendo movilidad activa y 	<p>Observación Numeral 3:</p> <p>Verificar que, al ser los emisores de las políticas; la fiscalización y ejecución de las mismas deben estar encargada por otra entidad, para motivar la imparcialidad.</p> <p>Observación Numeral 4:</p> <p>Revisar su necesidad, en vista de que lo señalado es abarcado por el artículo 1 del mismo proyecto de Ordenanza.</p> <p>Observación Numeral 5:</p> <p>Considerar, para mayor concreción, que la actividad se denomine “Diseño del plan de atención prioritaria de sitios críticos” y sea descrita, más no se detallen acciones a realizar en vista de que estas serán definidas de acuerdo al análisis de cada punto.</p> <p>Observación numeral 6:</p> <p>Para el cumplimiento de estas atribuciones, la AMT cuenta con el área de Estadísticas que articula acciones con la Agencia Nacional de Tránsito, ya que es el ente de control autorizado para ingresar información oficial de siniestros en el sistema SINET.</p> <p>Siendo la AMT la entidad que administra la información generada a nivel institucional, dentro de las cuales se encuentra: siniestros de tránsito con detalle conforme los partes</p>



<p>micromovilidad (incluyendo las placas)</p> <ul style="list-style-type: none"> · Clase/ tipología de siniestro · Fecha y hora del evento · Definir los nuevos puntos negros o sitios de mayor siniestralidad <p>- Evidenciar la existencia de señalización vial</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>emitidos en vía, operativos de control, información que se encuentra señalada en el numeral 6 del proyecto de ordenanza, a excepción de la Escuela de conducción que emitió la licencia (Base de datos ANT), uso de casco homologado (el tipo de homologación no está tipificada ni legal ni técnicamente) y uso de sistema de retención infantil (el uso no está reglamentado).</p> <p>Observación Numeral 7:</p> <p>Respecto del informe periódico semestral, con perfilamiento en siniestralidad se debe especificar cual entidad de las señaladas en el artículo 6 del proyecto de ordenanza debe presentar el referido informe.</p> <p>Observación Numeral 8:</p> <p>Los programas y acciones señalados se enfocan en campañas, por lo que se recomienda analizar la terminología, se recomienda el siguiente cambio expreso a continuación:</p> <p>TEXTO PROPUESTO NUMERAL 8:</p> <p>8. Desarrollo de proyectos, programas y acciones que busquen prevenir el acontecimiento de siniestros en las vías, de acuerdo a los datos del informe periódico sobre siniestros viales, la Unidad de Seguridad Vial elaborará proyectos y programas que tiendan a la visión cero de siniestros de tránsito, elaborando informes para la implementación de reformas geométricas, señalización vial, dispositivos de control y otros elementos que permitan mitigar el número de siniestros de tránsito detectado en los principales puntos negros.</p> <p>Además, emitirá de manera oportuna los lineamientos que se deben tomar en consideración para el desarrollo del eje de educación vial, en donde a través de campañas educacionales, activaciones, capacitaciones, charlas y cursos dirigidos a los usuarios viales, permitan construir una cultura vial para Quito, en coordinación con la AMT.</p>
--	---

<p>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.</p> <p>10. El presupuesto para las acciones relacionadas a seguridad vial debe considerar los datos del informe periódico sobre siniestros viales.</p> <p>13. El personal que labore en esta unidad debe tener conocimiento en materia de seguridad vial, transporte terrestre y movilidad sostenible.</p>	<p>Observación Numeral 9:</p> <p>Como ente regulador, cuenta con entidades adscritas que ejecutan las acciones, por lo que se recomienda que Desarrolle el programa y estrategia, no implementación.</p> <p>Observación Numeral 10:</p> <p>Analizar la proveniencia del presupuesto asignado para los proyectos de seguridad vial en el DMQ, recomendándose que un porcentaje que es captado por concepto de infracciones de tránsito, sea asignado para los proyectos, programas y campañas de seguridad y educación vial.</p> <p>Observación Numeral 13:</p> <p>El perfil del personal no es una función, se recomienda incluir en otra documentación o artículo.</p>
<p>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. (...) 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.</p>	<p>Observación:</p> <p>Se recomienda que la normativa esté amparada en la normativa nacional e internacional y se la trabaje a través de mesas técnicas con organismos expertos locales, así como multilaterales, no especificar con quien trabajar. La elaboración de los reglamentos y demás normativa deberá liderarlo la Unidad de Seguridad Vial.</p>
<p>ARTÍCULO 9.- DE 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. (...)</p> <p>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:</p>	<p>Observación: Al contener una temporalidad para la emisión del Plan de Seguridad Vial Metropolitano, se sugiere que este artículo sea considerado como una disposición transitoria, de igual forma se sugiere que se especifique la entidad metropolitana encargada de la elaboración de dicho plan.</p> <p>Observación literal f:</p> <p>Verificar la necesidad de descripción del plan de comunicación. Señalar que este insumo será elaborado por la Secretaría de Movilidad</p>

<p>Decenio de Acción para la Seguridad vial 2021-2030. Ginebra, Suiza: Organización Mundial de la Salud, 2021”</p>	<p>del DMQ, a través de la Unidad de Seguridad Vial.</p>
<p>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, bicusuarios, 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). (...) Se incorporará dentro de la normativa técnica oficial del distrito, referencias a los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Observación primer inciso:</p> <p>Considerar que en el Distrito Metropolitano de Quito no existen operadoras registradas como carga mixta.</p> <p>Observación cuarto inciso:</p> <p>En los documentos citados, especificar autor y año, u otros detalles, en vista de que serán referentes.</p>
<p>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. (...) 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.</p>	<p>Observación sexto inciso:</p> <p>Se recomienda incluir que el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito implemente la normativa de seguridad vial ISO 39001.</p>
<p>ARTÍCULO 12.- DEL CONTROL EN LAS VÍAS.- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito <i>generará</i> los programas de</p>	<p>Observaciones:</p> <p>Se sugiere no detallar los tipos de control, en vista de que estos se aplican a la actualidad, más en un futuro esto podría cambiar.</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Se sugiere no puntualizar las características de la programación de los operativos para evitar que estos sean evadidos por la ciudadanía.</p>
<p>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:</p>	<p>Observación:</p> <p>Al contener una temporalidad para la emisión del Programa de Gestión de Velocidades, se sugiere que este artículo sea considerado como una disposición transitoria.</p> <p>En lo demás el texto del artículo podría mantenerse.</p>
<p>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.</p>	<p>Observación:</p> <p>Al contener una temporalidad para la emisión del Protocolo de Respuesta tras Siniestros de Tránsito, se sugiere que este artículo sea considerado como una disposición transitoria, así como también el tiempo sea considerado en días hábiles o el plazo sea establecido en meses.</p> <p>En lo demás el texto del artículo podría mantenerse.</p>
<p>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.</p>	<p>Observación:</p> <p>El referido artículo se contrapone con la Disposición Final Segunda del proyecto de ordenanza, por lo que se sugiere se considere lo que establece el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.</p>

Se sugiere incluir el siguiente artículo:

ARTÍCULO ESTADÍSTICAS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR.- La Agencia Metropolitana de Tránsito elaborará de forma anual un informe estadístico respecto de los vehículos que no han aprobado la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito, especificando las causas que ocasionaron la no aprobación, el mismo que será puesto en conocimiento de la Unidad de Seguridad Vial para que se adopten los mecanismos y políticas de concientización en donde se enfatice la importancia de efectuar el proceso de revisión técnica vehicular.

3.- CONCLUSIONES:

3.1.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre, en su jurisdicción territorial, siendo competente entonces para incorporar como política pública municipal, la gestión de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del DMQ.

3.2.- De igual forma el Distrito Metropolitano de Quito, debe a través de las entidades municipales competentes incorporar medidas para 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, lo cual permitirá una mejor convivencia dentro de los diferentes actores viales.

3.3.- Siendo necesario que se promuevan y ejecuten campañas masivas, programas y proyectos de educación de manera continua en temas relacionados con la convivencia vial, tránsito y seguridad vial.

3.4.- De igual forma el MDMQ es competente para promover programas de educación y sensibilización ambiental sobre la movilidad activa como medios de transporte sostenibles eficientes y que contribuyen a la preservación del ambiente.

3.5.- Es importante considerar que el proyecto de ordenanza se enmarca dentro de las atribuciones señaladas en los literales l) y w) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en tal razón se advierte la pertinencia de incorporar al ordenamiento jurídico metropolitano, mecanismos que garanticen como política pública municipal la Seguridad Vial.

3.6.- La Agencia Metropolitana de Tránsito, mediante Resolución No. AMT-DG-002-2022, expidió las atribuciones y competencias de la AMT, en donde se establece:

“2.1.4 Gestión General de Ingeniería de Tránsito y Seguridad Vial

2.1.4.1 Gestión Seguridad Vial

2.1.4.2 Gestión de Ingeniería de Tránsito”

Resolución que ampara para la gestión institucional en materia de seguridad vial y varios aspectos tratados en la presente propuesta de ordenanza.

3.7.- La Unidad de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad permitirá mejorar la coordinación entre entidades relacionadas a seguridad vial y dictar la política de seguridad vial.

3.8.- La Propuesta de Ordenanza permitirá a la Secretaría de Movilidad contar con una Unidad de Seguridad Vial para la generación de política pública y toma de decisiones fundamentado en la información, y gestión que realiza la AMT.

3.9.- La ordenanza no especifica la estructurada de la Unidad de Seguridad Vial (personal y presupuesto).

4. RECOMENDACIÓN:

Con base en las conclusiones determinadas en el presente informe se recomienda a su autoridad poner en conocimiento el presente informe a la Comisión de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, con el objeto de presentar las incorporaciones aquí advertidas que permitan enriquecer el texto propuesto; pero además, continuar con la tratativa del proyecto de ordenanza, habida cuenta que el mismo crea un mecanismo que permitirá incorporar medidas para 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, lo cual permitirá una mejor convivencia dentro de los diferentes actores viales del Distrito Metropolitano de Quito.

Elaborado por:	Abg. Sócrates David Jiménez Abrigo Analista Coordinación General Jurídica	
Revisado por:	Abg. Luis Enrique Calcaño Villegas Director de Gestión Legal	
Aprobado por:	Mgs. Fabian Aquiles Obando Bosmediano Coordinador General Jurídico	