

2023, IT-SM-DMPPM-165

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA "A TRAVÉS DE LA CUAL SE INCORPORA LA REGULACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL DMQ "

Dirección Metropolitana de Políticas
y Planeamiento de la Movilidad
10.11.2023

1. ANTECEDENTES

Mediante Memorando Nro. SM-AJ-2023-1044, de 06 de noviembre de 2023, suscrito por el Dr. Guido Vallejo, Asesor Jurídico de la Secretaría de Movilidad, quien en referencia al memorando Nro. SM-2023-0620, solicita que: " (...) *En atención a su oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-0903-M, a través del cual se indicó que: "En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, me permito certificar que la Comisión de Movilidad, en sesión No. 010 - Ordinaria, llevada a cabo el día miércoles 04 de octubre de 2023, durante el tratamiento del quinto punto del orden del día: "5. Recibir al señor concejal Bernardo Abad, para que exponga el contenido del Proyecto de Ordenanza denominada "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL LIBRO IV.2, "DE LA MOVILIDAD", DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A TRAVÉS DE LA CUAL SE INCORPORA LA REGULACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"; resolvió: Dar por conocido e iniciar el trámite del Proyecto "ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DEL LIBRO IV.2, "DE LA MOVILIDAD", DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A TRAVÉS DE LA CUAL SE INCORPORA LA REGULACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"; y solicitar que, en el término de 15 días, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 50 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, se emitan los informes técnicos y jurídicos en relación a la viabilidad, eficiencia y el plan de acción frente a este Proyecto de Ordenanza por parte de la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Comparto el enlace de la transmisión y grabación de la referida sesión:*

https://www.facebook.com/ConcejoQuito/videos/1818344891954324?locale=es_ES

Por lo descrito en líneas anteriores dispongo que se proceda a emitir el respectivo informe técnico y que se remita el mismo a la Asesoría Jurídica para que emita su posterior informe jurídico y se dé contestación al requerimiento de acuerdo con lo que determina toda la normativa legal, vigente y aplicable, se adjunta los informes emitidos por la AMT para que los mismos sean considerados."

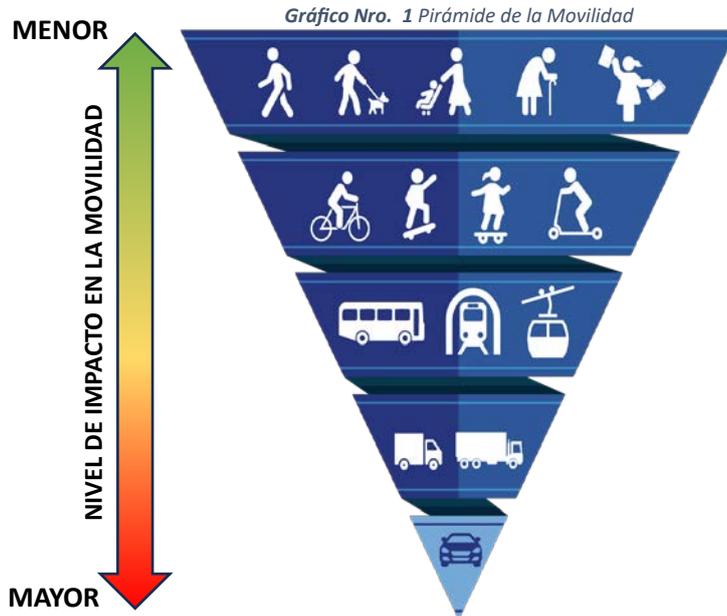
*Por lo descrito en líneas anteriores, mucho agradeceremos que **se remita lo antes posible en informe técnico correspondiente** para poder proceder con la elaboración urgente del informe jurídico correspondiente (...)"*

Por lo antes indicado, se procede a generar el presente informe técnico con las observaciones desde el punto de vista técnico.

2. DESARROLLO Y ANÁLISIS**2.1. De la Pirámide de la Movilidad**

La pirámide de la movilidad invertida (gráfico Nro. 1), establece el orden descendente la prioridad que debe otorgarse a cada nivel en el diseño del sistema de movilidad (los escalones superiores tienen más prioridad). Además, indica el impacto negativo

atribuible a cada forma de movilidad, que va aumentando a medida que descendemos escalones dentro de la pirámide.



Fuente: Secretaría de Movilidad. 2023

En el último peldaño se encuentran los autos privados. Tanto los automóviles como las motocicletas son un método de transporte altamente contaminante y costoso. Este escalón requiere buena señalización para su distribución, ya que aun siendo el de menor prioridad tiende a ser el de mayor crecimiento.

2.2. El plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042

De acuerdo a datos obtenidos de la Matriz OD en el diagnóstico del PMMS 2022-2042, la partición modal establece que el 2.7% se mueve en motocicleta (figura Nro. 1), adicionalmente y de acuerdo a un dato proporcionado por la AMT a enero de 2023, circulaban en la ciudad alrededor de 520.000 vehículos. De igual forma, de acuerdo al dato emitido por la ANT se estimó que en Quito para el año 2020 circulaban 51.917 motos.

Figura Nro. 1 Emisiones por unidad de pasajero y kilómetro recorrido según la distribución modal en el DMQ, PMMS 2022-2042.

Emisiones por unidad de pasajero y kilómetro recorrido según la distribución modal del DMQ - 2022			
Partición Modal	Tipología	Ocupación Promedio (pasajeros)	Emisiones CO ₂ -eq por viaje de 25 km (kg/pasajeros)
 Transporte público 51,3%	Biarticulado	200	2
	Articulado	121	3
	Bus	60	6
	Minibus	30	8
 Transporte escolar e institucional 6,3%	Bus	60	8
	Minibuses	30	17
	Furgoneta	10	33
 24,2%	Vehículo particular, taxi o vehículos informales	1.35	111
 2,7%	Motocicleta	1	50
 0,6%	Bicicleta	1	0
 14,8%	Peatón	1	0

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la EODH, Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito - EPMT PQ, PUGS, (Corpaire, 2019) y (IDAE, 2022)

2.3. Cumplimiento de la normativa vigente

En la sesión # 10 de la comisión de movilidad, durante la exposición de motivos, se hizo referencia al número de operativos a motocicletas realizados por la AMT durante el 2023 llegando a un número de 9.000. y 9.500 operativos conjuntos entre FFAA, Policía Nacional y AMT. Adicionalmente y como soporte a la ordenanza se mencionó que entre el 2021 y 2023, se registraron 4.000 delitos en los cuales estuvo involucrada una motocicleta. En este sentido, se remarca la importancia de que los usuarios de motocicleta por su vulnerabilidad y por el uso de delincuentes de este vehículo sean controlados.

2.3.1. De los Centro de Retención Vehicular

En el DMQ se identificaron (Google maps (2023) 11 Centros y Patios de Retención vehicular (CRV y PRV) los cuales son administrador por la Policía Nacional y la AMT.

Tabla Nro. 1 Ubicación de los Patios y Centros de Retención Vehicular

	<p>Centro De Retención Vehicular</p> <p>5,0(1) - Asociación u organización VGHC+C8G</p>
	<p>Centro de Retención Vehicular la "Y"</p> <p>1,0(2) - Policía nacional RGP7+3P9, Ciclovía</p>
	<p>Centro De Retención Vehicular Las Cuadras</p> <p>2,0(5) - Agencia de registro de automóviles PC8X+2WP</p>
	<p>Centro de Detención Vehicular. Calderon Policía Nacional</p> <p>No hay opiniones. - Detention center VHRG+VHM, Bonanza - (02) 202-0263</p>
	<p>Patio De Retención Vehicular Río Coca</p> <p>1,5(2) - Oficina de gobierno local RGP8+8WW, Av. Río Coca</p>
	<p>Patio de Retención Vehicular AMT</p> <p>No hay opiniones. - Oficina de gobierno local RGP7+FMW, Av. 10 de Agosto</p>
	<p>Patio De Retención Vehicular Las Cuadras</p> <p>No hay opiniones. - Oficina de gobierno local PC8W+JP7, Maltilde</p>
	<p>Centro De Retención Vehicular Gualaquiza</p> <p>No hay opiniones. VGG5+7F9</p>
	<p>Patio De Retención Vehicular</p> <p>2,7(42) - Parque PF82+523, Av. Rumichaca Ñan</p>
	<p>Patio Retención Vehicular Carapungo</p> <p>3,3(231) - Parque WH23+2MP, Capitán Giovanni Calles</p>
<p>Patio de retención vehicular 6 de Diciembre</p> <p>3,0(4) - Asociación u organización VGHC+3CQ</p>	

Fuente: Google Maps 2023.

De acuerdo a información publicada en el Portal Primicias para septiembre de 2021, en Quito se disponía de 9 Centros y Patios de Retención Vehicular (PRV) con una capacidad de 3.598 vehículos. Sin embargo, a la misma fecha y de acuerdo a la información proporcionada por AMT¹, el número de automotores retenidos era de 7.209. Entre esos vehículos hay motos, buses, camiones, camionetas, vehículos extrapesados, y automóviles de todos los modelos y gamas. Estos automotores están relacionados con siniestros de tránsito, involucrados en delitos, y otros que incumplieron las normas de revisión y matriculación, o de circulación vehicular. La cantidad de vehículos obligó a la AMT en el año 2021 a arrendar un nuevo terreno. Pero el espacio sigue siendo insuficiente, lo que requiere otras acciones para disminuir el hacinamiento de sus patios

¹ <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/patios-retencion-quito-llenos-autos-abandonados/>

De igual forma, y de información proporcionada por AMT para septiembre de 2022, 2.132 vehículos fueron olvidados en patios de la AMT que podrían convertirse en chatarra.

Los nueve centros de retención vehicular que funcionan en Quito están abarrotados de acuerdo a la información proporcionada por la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT)², más de 8.000 vehículos permanecen en estos espacios, cuya capacidad es de 4.000 automotores. La saturación en los centros es ocasionada porque hay vehículos que **no han sido retirados desde hace más de una década**. A esto se suma que cada día llegan, en promedio 100 automotores cuyos conductores incumplieron la ley de tránsito, el Código Integral Penal o alguna ordenanza municipal.

Para agosto de 2022, la AMT concluyó que el 50% de los 8.000 automotores que se encuentran en los PRV cumplen las condiciones para ser rematados (2.004), o convertidos en chatarra (2.132). Sin embargo, dice que la AMT aún no puede realizar ni la chatarrización ni ser rematados, pues la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) no emitía una resolución que establezca los parámetros que se deben aplicar.

El CRV - Bicentenario de Quito, el 8 de septiembre de 2022 estaba abarrotado por decenas de motos. Según AMT hay seis razones principales por las que los vehículos son ingresados a los centros de retención vehicular (gráfico Nro. 02):

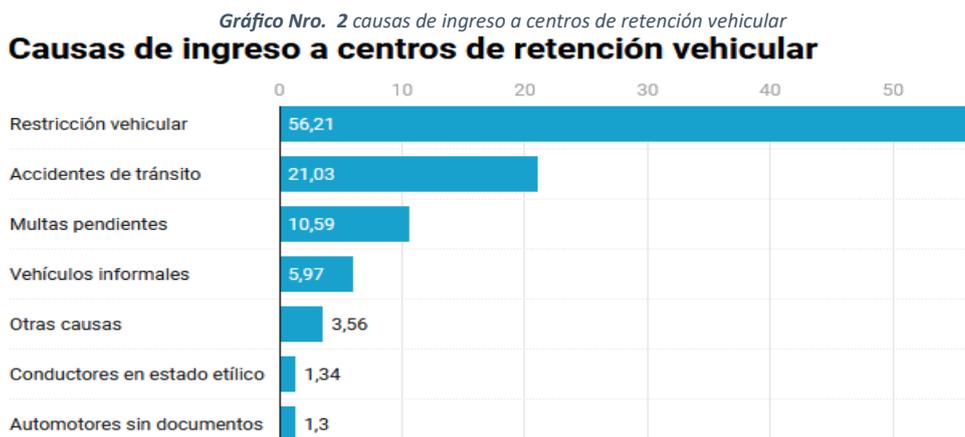


Gráfico: Jonathan Machado - Fuente: Agencia Metropolitana de Tránsito - Descargar los datos - Creado con Datawrapper

Fuente: AMT, Septiembre 2022
Elaboración: Portal Primicias, 2022

Cabe indicar que, el valor diario del parqueadero es de USD 1 para las motos, USD 3 para livianos, USD 9 para los automotores pesados y USD 15 para los extrapesados. Los vehículos que son retenidos por incumplir el pico y placa están exentos de este valor.

Con lo cual se puede evidenciar que la retención de los vehículos (motos) es ya un problema para el Municipio con la saturación de los Centros de Retención Vehicular, adicional a los valores impagos de las multas por infracciones más los valores por parqueadero en los antes indicados centros.

² <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/vehiculos-multas-amt-remate-chatarra/>

2.3.2. De las infracciones cometidas y el índice de morosidad

Adicionalmente, y de acuerdo a información recabada sobre cumplimiento de sanciones emitidas a conductores por diferentes tipos de infracción, tanto a nivel local como nacional, y de acuerdo a una nota de prensa de abril del 2022, la CTE³ busca recuperar más de \$ 110 millones por concepto de citaciones, adicionalmente se indica que la CTE adjudicó a una **Empresa de Cobranzas** la tarea de gestionar los cobros pendientes por citaciones o títulos de crédito, por convenio de citaciones o guardianía en los Centros de Retención Vehicular (CRV). Así mismo, la AMT⁴ en su página institucional pública el proceso de llamamiento de gestión delegada denominado **“Servicio de recuperación de cartera vencida”**, CÓDIGO DE PROCESO: CPSGD-AMT-001-2023. cuyo objeto es “CONTRATACIÓN DE UNA PERSONA NATURAL O JURÍDICA ESPECIALIZADA PARA EL SERVICIO DE RECUPERACIÓN DE CARTERA VENCIDA GENERADA POR LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO BAJO LA MODALIDAD DE GESTIÓN DELEGADA A TRAVÉS DE CONCURSO PÚBLICO”, y Mediante Memorando Nro. CT- CPSGD-AMT-001-2023-002 de fecha 08 de mayo de 2023, en el numeral 2.1, recomienda **“ADJUDICAR al oferente CONSORCIO COBRANZA D & M con RUC Nro. 1793206337001 mismo que se encuentra habilitado, por haber cumplido con los requisitos y parámetros de calificación determinados en el pliego y alcanzar el máximo puntaje en la evaluación 100 puntos, en los términos establecidos en los pliegos del proceso, por contar con la mejor oferta presentada; y, demás instrumentos necesarios para el perfeccionamiento del contrato resultante del presente procedimiento”**. Con lo cual, el proceso se encontrara en marcha, existiendo la figura que puede ejecutar el proceso de recuperación de cartera.

Así mismo, el número de infracciones y la morosidad en las mismas se indican en el informe técnico GADDMQ-AMT-CGFTPCAST-DRI-2022-3275-IT, de acuerdo a la tabla Nro. 2:

Tabla Nro. 2 Cantidad de infracciones registradas y remisión a coactiva.

AÑO	Cantidad de infracciones Registradas	REMITIDOS A COACTIVA	PORCENTAJE
2013	3.802	324	8,52%
2014	15.406	150	0,97%
2015	37.524	0	0%
2016	36.227	5.754	15,80%
Hasta abril 2017	9.581	0	0%
TOTAL	102.540	6.228	6.07%

Fuente: informe técnico GADDMQ-AMT-CGFTPCAST-DRI-2022-3275-IT, AMT 2022.

Cabe indicar, que desde año 2018, el registro de infracciones ha sido remitido a la Dirección Metropolitana Financiera, para que las infracciones no canceladas sean registradas en el sistema SAO.

Del mismo informe técnico, se puede evidenciar la cartera vencida a diciembre de 2022, por concepto de infracciones de tránsito. (tabla Nro. 3)

³ <https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/multas-de-cte-conozca-como-pagar-las-citaciones-empresa-cobrar-cartera-vencida-EF1632879>

⁴ <https://www.amt.gob.ec/index.php/informacion/convocatorias/servicio-de-recuperacion-de-cartera-vencida/>

Tabla Nro. 3 Infracciones pendientes de Cobro prescritas y por prescribir

INFRACCIONES PENDIENTES DE COBRO PRESCRITAS					
AÑO	CANTIDAD INFRACCIONES	VALOR	INTERES	REMISIÓN	TOTAL
2013	1.219	\$68.067,90	\$68.067,90	0,00	\$136.135,80
2014	11.715	\$801.077,10	\$801.077,10	0,00	\$1.602.154,20
2015	23.548	\$2.052.565,96	\$2.052.565,96	0,00	\$4.105.131,92
2016	32.052	\$2.590.613,93	\$2.590.613,93	0,00	\$5.181.227,86
2017	29.941	\$2.454.164,08	\$2.454.164,08	0,00	\$4.908.328,16
TOTAL	98.475	\$7.966.488,97	\$7.966.488,97	0,00	\$15.932.977,94

INFRACCIONES DE TRÁNSITO PENDIENTES DE COBRO POR PRESCRIBIR					
AÑO	CANTIDAD DE INFRACCIONES	VALOR	DESCUENTO	INTERÉS	TOTAL
2018	42.163	\$3.602.299,18	\$0,00	\$3.583.997,70	\$7.186.296,88
2019	47.580	\$3.599.573,81	\$0,00	\$2.957.422,32	\$6.556.996,13
2020	84.780	\$5.808.800,76	\$0,00	\$3.430.850,19	\$9.239.650,95
2021	98.455	\$6.828.950,03	\$0,00	\$1.896.355,94	\$8.725.305,97
2022	88.414	\$6.225.608,37	\$306.385,33	\$26.608,15	\$5.945.831,19
TOTAL	361.392	\$26.065.232,15	\$306.385,33	\$11.895.234,30	\$37.654.081,12

Fuente: informe técnico GADDMQ-AMT-CGFTPCAST-DRI-2022-3275-IT, AMT dic. 2022.

De donde se evidencia que por concepto de multas de tránsito se tiene una cartera vencida de aproximadamente 54 Millones de USD.

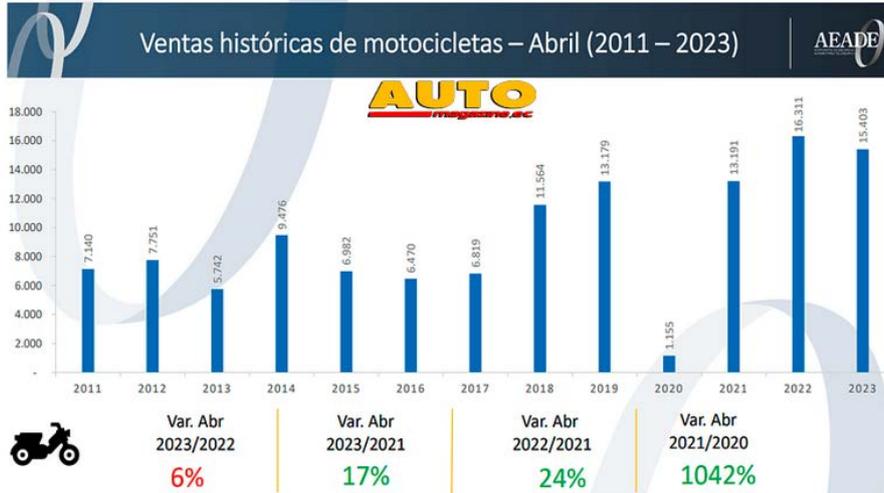
Para el caso de guayaquil, según nota de prensa indica que: “Las medidas de retención se iniciaron el 3 de septiembre de 2021 y, de acuerdo con el funcionario, han regularizado su situación **36.253 ciudadanos infractores**, que tenían 69.448 multas en estado coactivo”. Lo que evidencia que aún con los inconvenientes que se registra con los usuarios, estos proceden a cancelar las obligaciones pendientes.

2.4. Actividades comerciales en motocicleta y su relación con los delitos en el DMQ.

Evidentemente y de acuerdo lo indicado en los considerandos de la propuesta de Ordenanza, la seguridad a nivel nacional y en el DMQ, han llegado a cifras nunca antes vistas. De igual forma, se ha identificado, de acuerdo a reportes de los organismos de control (Policía Nacional) que los delitos principalmente se los ha realizado en motocicletas que están ocupadas muchas de las veces por dos ocupantes.

De la misma manera, se ha evidenciado que el parque vehicular de motocicletas año a año se ha ido incrementando, a partir del registrado del año 2021 ha incrementado a un 300% para luego disminuir para el año 2023 (AEADE, 2023). Lo que pone una alerta sobre la cantidad de dichos vehículos que circula en el DMQ. Siendo utilizadas entre otras actividades también para delinquir y es el segmento que se analiza en el presente informe técnico.

Gráfico Nro. 3 Ventas históricas de motocicletas



Fuente: AEADE, 2023

Lo dicho anteriormente concuerda con lo expresado en la tabla Nro. 4 respecto al número de motos distribuidos por provincia, en donde, Pichincha a junio del 2022 se encontraba en el 2do puesto a nivel nacional, superada únicamente por Guayas.

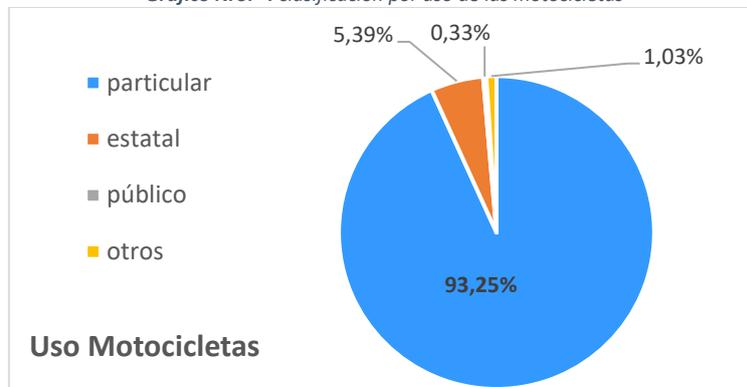
Tabla Nro.4. Top 5 a nivel nacional de las provincias con más motos (junio 2022)

TOP	PROVINCIA	NUMERO MOTOS (06-2023)
1	Guayas	454.295
2	Pichincha	211.080
3	Manabí	170.027
4	Los Ríos	159.006
5	El Oro	101.160

Fuente: CINAIE (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana), 2023

De acuerdo a datos de la Agencia Nacional de Tránsito en 2017 en Quito había 40.886 motos y para 2020 se tenía 51.917 motos, La participación de uso se puede observar en el gráfico Nro. 4.

Gráfico Nro. 4 clasificación por uso de las motocicletas



Fuente: ANT, 2020

Cabe indicar que, de acuerdo a los reportes presentados por la Policía Nacional⁵ de los delitos cometidos en motocicleta, un alto porcentaje están asociados a “presuntos” motociclistas identificados con “mensajería acelerada o Courier”. Con lo cual, el servicio de entregas a domicilio o Delivery, merecen especial atención en el presente análisis. De acuerdo al gráfico anterior en el segmento “particular”, se encuentran las motocicletas que prestan este servicio.

De lo antes indicado, se hace evidente que la regulación a la circulación de vehículos que prestan el servicio de mensajería acelerada o Courier es imperativo; y que conforme a lo establecido en la Ley General de Servicios Postales y sus Reglamentos de aplicación, dichos vehículos sin excepción, deben ser registrados, autorizados y habilitados para el cumplimiento de dicha actividad. Por tanto, el presente análisis se centrará en los vehículos que cumplen esta condición.

3. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE ORDENANZA "REGULACIÓN SOBRE EL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

En la propuesta de ordenanza y desde el punto de vista técnico, se realiza el siguiente análisis:

“Artículo (...1).- De la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito.- La circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito se sujetará a las medidas de regulación de la circulación vehicular emitidas por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de sus órganos competentes, así como a las disposiciones de la Resolución No. 010-DIR-ANT-2022 del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que contiene el “Reglamento que Norma la Capacidad Permitida de Personas que se Transportan en Motocicletas dentro del Territorio Nacional”.

En tal sentido, considerando las zonas y franjas horarias definidas en las políticas de restricción a la circulación vehicular, podrán circular motocicletas limitando su capacidad a una sola persona, con las excepciones previstas en el artículo 2 de la Resolución No. 010-DIR-ANT-2022 del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Este articulado, no se contrapone a lo establecido dentro de las políticas de movilidad establecidas en el PMMS, ya que refuerza lo establecido en lo referente al desincentivo al uso de vehículos privados y disminución de emisiones, ratificando el cumplimiento de las medidas de restricción vehicular.

*Artículo (...2).- Del control de licencias y permisos de conducir de personas extranjeras.- Para efectos del control de licencias y permisos de conducir obtenidos en el exterior, según lo previsto en el artículo 96A de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo 137 del Reglamento a la referida ley, las personas que circulen en motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito **portarán su pasaporte en el que conste el sello de ingreso a la República del Ecuador o el documento que avale su fecha de ingreso al país.** Se admitirá la presentación de copias certificadas de dichos documentos debidamente otorgadas por notario público.*

*Será responsabilidad de las y los servidores de la Agencia Metropolitana de Tránsito la verificación de la documentación descrita en este artículo, con el fin de constatar que el ciudadano extranjero se encuentra **habilitado para conducir** en el Distrito Metropolitano de Quito.*

Este articulado, en lo concerniente a permisos de circulación están apegados a lo establecido en la Ley de Tránsito. Respecto al resto del artículo su aplicación

⁵ <https://www.teleamazonas.com/inseguridad-incrementa-el-numero-de-robos-en-moto-en-quito/>

se volvería no viable por las competencias que tiene la AMT y que están relacionadas estrictamente al control del tránsito y seguridad vial.

Sin embargo, y de acuerdo a lo establecido en la LOTTTSV, para la conducción de vehículos a motor se debe tener “la respectiva licencia de conducir”. Adicionalmente indica que para el caso de menores de 16 años se puede contar con un permiso. El permiso lo concederá la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de conformidad con el Reglamento, la que custodiará y velará por la vigencia de la garantía prevista en el presente artículo. Esta salvedad podría ser aplicada para el caso establecido en el artículo analizado, lo que podría volverlo aplicable. Requiere un análisis jurídico más extenso que permita su viabilidad jurídica y no se contraponga a la Ley Nacional.

*Artículo (...3).- De la retención de motocicletas.- Sin perjuicio de la sanción prevista en el artículo 390, número 20, del Código Orgánico Integral Penal, la circulación de motocicletas en el Distrito Metropolitano de Quito con un número de ocupantes superior al permitido en la Resolución No. 010-DIR-ANT-2022 dará lugar a la **retención de la motocicleta** por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito en los centros de retención que se dispongan para el efecto. La devolución de las motocicletas se permitirá una vez efectuado el pago de la respectiva multa, en los términos previstos en el artículo 3005 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.*

Así mismo, se procederá a la retención de motocicletas de personas extranjeras que no porten la documentación prevista en el artículo precedente. La devolución de las motocicletas se permitirá de conformidad con las disposiciones de este artículo.”

De acuerdo a lo expresado en el numeral 2 del presente Informe Técnico, el proceso de retención se podría volver no viable por la cantidad de vehículos que actualmente abarrotan los patios y centros de retención a los cuales se sumarían los que infrinjan la presente propuesta de ordenanza. Adicionalmente, y conforme la información de la propia AMT, existe una gran cantidad de motocicletas que se encuentran en abandono y generan el abarrotamiento de los patios.

Se podría reforzar el espíritu de la ordenanza, con la propuesta de imposición de multas más severas a los infractores que las señaladas actualmente en la ley, con lo cual, la multa va al infractor y no al vehículo, y conforme se ha evidenciado en experiencias en otras ciudades, se iniciaría un proceso al infractor de “cobranza” sino cancela los valores adeudados por concepto de la aplicación de la presente propuesta de ordenanza, con todas las implicaciones que ello conlleva. Cabe indicar que, la AMT, para enero del presente año ya inició un proceso para la delegación del servicio, y para mayo del 2023, ya existía una empresa adjudicada.

*Artículo (...4).- De la coordinación de las acciones de control.- Para efectos del control operativo de las contravenciones de tránsito tipificadas en los artículos 386 numeral 1), 387 numeral 2), 389 numeral 11) y 12), 390 numeral 20); y, 392 numeral 12) del Código Orgánico Integral Penal, entre otras, en los términos previstos en la Resolución No. 010-DIR-ANT- 2022, la Agencia Metropolitana de Tránsito **coordinará acciones con la secretaría metropolitana responsable en materia de seguridad**, con el fin de enfocar los controles, entre otros, con base a criterios de seguridad.*

Para la ejecución de las acciones de control en los sectores determinados de manera conjunta por la Agencia Metropolitana de Tránsito y la secretaría metropolitana responsable en materia de seguridad con base a criterios de seguridad, se promoverá la coordinación con las entidades de seguridad del nivel de

gobierno nacional, con el fin de hacer efectivo el derecho de los ciudadanos a vivir en una cultura de paz y a la seguridad integral, conforme el deber de coordinación previsto en el artículo 226 de la Constitución. Los resultados de las acciones de control implementadas en función de este capítulo serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito y del Consejo Metropolitano de Seguridad y Convivencia Ciudadana de manera semestral."

Disposición transitoria única.- *En el término de treinta (30) días a partir de la vigencia de la presente ordenanza, la Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, coordinarán con la Secretaría de Comunicación del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito la implementación de una campaña comunicacional sobre las disposiciones de esta ordenanza, a través de los medios de comunicación y redes sociales institucionales.*

En relación al artículo 4 y la disposición transitoria, sería importante en virtud que son coordinaciones operativas, estructura una mesa interinstitucional con delegados permanentes, que se encargue de generar y reportar de forma mensual el accionar sobre dicho particular.

En forma general y tomando en consideración que la seguridad debe continuar con el tiempo, sería conveniente se incluya un articulado, en el cual se establezca el destino que tendrán los recursos que por efectos de las multas generadas en esta ordenanza sean destinados al equipamiento del personal que se encargará de esta tarea de forma permanente.

De igual forma, y en base a lo antes indicado, se debería incluir un articulado, que establezca la creación de un grupo especializado de Agentes de la AMT y personal de la Secretaría General de Seguridad de acuerdo a sus competencias, para que en base a una programación se realicen de forma constante y en todo el área de responsabilidad de la AMT, los respectivos controles.

1. CONCLUSIONES

- De acuerdo a registros de Policía Nacional la incidencia de motocicletas en delitos es muy alta.
- La retención de los vehículos automotores "motocicletas", provocarían un aumento en el número de vehículos retenidos, lo que acarrearía que en poco tiempo nuevamente se abarrotan de los patios, con los problemas ya reportados con anterioridad.
- Se ha identificado que, el mayor número de vehículos abandonados en los patios de retención son mayoritariamente motocicletas.
- Se requiere analizar estructurar un sistema para que las multas sobre este tema sean efectivas y la municipalidad pueda lograr mitigar el problema de la seguridad y motocicletas tomando en cuenta las complicaciones del proceso de cobranza, con todas las implicaciones legales que ello conlleva.
- Al aplicar las sanciones prevista en la ley y las propuestas previstas en la ordenanza al conductor del vehículo, evitarían que la AMT salga de los objetivos para los cuales fue creada. Esto implica que se analice si la AMT, es pertinente para revisar documentos migratorios o evaluar el estado migratorio de los sujetos parte de los controles.
- El proceso de delegación para la "recuperación de cartera vencida" que inicio la AMT en enero de 2023, se culmino en mayo del mismo año. Existiendo a la fecha una empresa adjudicataria para realizar dicho proceso.

2. RECOMENDACIONES

- a) Remitir el presente informe técnico a Asesoría Jurídica de la Secretaría de Movilidad, para que emita el criterio legal basado en el presente informe Técnico sobre el proyecto de ley planteado, y se remita a la comisión de Movilidad para su análisis.
- b) Se ha identificado que existen varias propuestas de normativa metropolitana que tiene como denominador común las motocicletas, por ejemplo: Delivery, Mensajería acelerada o Courier, y Control de Motocicletas. En este sentido, se sugiere abordar las normativas de materia integral para que logren objetivos de seguridad vial y personal sobre esta modalidad e incluso plataformas tecnológicas.
- c) Incluir un articulado, que establezca el destino final que tendrán los recursos que, por efectos de la imposición de multas genere esta ordenanza. Adicionalmente, se deberá indicar que, un porcentaje de dichos recursos deben ser transferidos como aporte al Fondo Metropolitano de Movilidad que sustenta el Sistema Integrado de Transporte, como una medida de mitigación ala movilidad de la ciudad.
- d) Se recomienda que, los recursos económicos producto de la aplicación de la ordenanza sean destinados al equipamiento de la unidad que se encargará de esta tarea, de esta manera se garantizará la sostenibilidad en el tiempo del proceso establecido en la ordenanza.
- e) Incluir un articulado, que establezca la creación de un grupo especializado de Agentes de la AMT y personal de la Secretaría General de Seguridad y Convivencia Ciudadana de acuerdo a sus competencias.
- f) Proponer a la Comisión de Movilidad, se analice una normativa para el uso y control de las “plataformas de intermediación tecnológicas” como eje transversal a todas las propuestas de ordenanzas y resoluciones asociadas a temas logísticos (delivery, Courier, otras) y seguridad (como en el presente caso).

En base a lo antes indicado esta Dirección Metropolitana emite ***criterio técnico favorable***, para continuar con el proceso de aprobación, previo el cumplimiento de las recomendaciones técnicas anotadas en el presente informe.

Actividad	Responsable	Cargo	Firma
Elaborado por:	Ing. Henry Vilatuña Guaraca	Especialista Servicios Municipales SM12	
Revisado y aprobado por:	Ing. Galo Cardenas V	Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	
Para:	Ing. Alex Pérez C..	Secretario de Movilidad	