

DM Quito, 08 JUN. 2017
Oficio No. SM- 0837 2017

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Ref. Informe para Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en Modos de Transporte Sostenible en el DMQ.

De mi consideración:

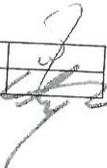
En respuesta al requerimiento efectuado por la Comisión de Movilidad, en oficio No. SG-1193 y oficio No. SG-1131 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano, relacionado con el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, adjunto al presente sírvase encontrar el Informe Técnico No. SM-CTNM-IT-006-17, dando atención a su solicitud.

Atentamente,



Rubén Darío Tapia Rivera
Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Adjunto: Informe Técnico No. SM-CTNM-IT-006-17

Elaborado por:	Mónica Pazmiño	
Revisado por:	Ing. Carlos Eguez	

Ticket # 2017-058585


09/06/2017
0849

SM-CTNM-IT-006-17

Informe sobre proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito

Elaborado por: Coordinación de Transporte No Motorizado

31 de mayo de 2017

1. Antecedentes

Mediante Oficio No. 140-DCHA-DMQ-17 emitido el 26 de abril de 2017, Daniela Chacón Arias, Concejala del Distrito Metropolitano de Quito, ingresa a la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito el "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO" para su respectivo trámite de conformidad con la normativa nacional y metropolitana.

Mediante Oficio No. SG-1131 emitido el 26 de abril de 2017, se remite el mencionado proyecto de Ordenanza una vez realizada la revisión de de los requisitos formales para ser aceptado el proyecto normativo en referencia.

Mediante Oficio No. SG-1193 emitido el 3 de mayo de 2017, el Lic. Eddy Sánchez remite a la Secretaría de Movilidad, solicitando se emita un criterio técnico al indicado proyecto, para lo cual se exponen a continuación los criterios técnicos en el presente informe.

2. Desarrollo

Desde la perspectiva de movilidad No Motorizada, se considera que el concepto de movilidad sostenible en general es un tema demasiado amplio, que debe abarcar otros elementos además de los contenidos en el texto del presente proyecto de Ordenanza:

"Movilidad Sustentable".

"Se asume como concepto de Movilidad Sustentable a la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro"

Fuente: Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 - 2025.

Se aclara que se prefiere el uso de "movilidad sostenible" a "movilidad sustentable" sin embargo son sinónimos.

Se considera entonces oportuno aclarar en su objeto que, además de los modos de



transporte sostenible existentes, la Ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata. Es importante aclarar que esta no es una modificación de fondo, se considera únicamente que el objeto debe circunscribirse al alcance precisamente propuesto.

Una vez revisada la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS del proyecto de Ordenanza se considera pertinente, dada su naturaleza de cuerpo normativo, que la motivación y los beneficios sean planteados de una forma concreta, referenciando las fuentes, con datos actualizados por las instituciones a las que se hacen referencia.

El proyecto de Ordenanza busca regular, facilitar y promocionar la movilidad sostenible dentro del objeto que se ha circunscrito en líneas anteriores. Para este efecto, la política pública planteada se centra en enmarcar los lineamientos que se deben seguir para que los proyectos orientados a mejorar la movilidad sostenible sean consistentes desde el punto de vista del diseño e implementación de infraestructura y que existan procesos continuos de sensibilización, capacitación, educación, socialización y comunicación social. Los elementos considerados en el proyecto de Ordenanza son sumamente importantes porque alrededor de todos los proyectos, plantea la generación de espacios de participación ciudadana en todos los niveles y etapas de cualquier empresa orientada a mejorar la Movilidad sostenible.

Se observaron dos conceptos diferentes dentro de la palabra promoción, entre el Art. 14 y Art. 15 del proyecto planteado, por un lado se encuentra a promoción haciendo referencia a campañas de socialización, comunicación social, capacitación, etc. Por otra parte se hace referencia a la generación de espacios y servicios que sirvan para inducir a la ciudadanía la práctica de la Movilidad Activa. Por el motivo citado anteriormente se recomienda reestructurar el documento e incluir todo lo concerniente a comunicación social, capacitación, etc. en un capítulo exclusivo.

Dentro del Capítulo II, Art. 17 del proyecto, se sugiere que la señalización pertenezca al Capítulo III referente a infraestructura, y que la socialización de la señalización forme parte del capítulo integralmente dedicado a la socialización y a la comunicación social. Sucede algo similar en el Art. 20, pues la capacitación de conductores debería formar parte del capítulo referente a capacitación, socialización y comunicación social.

El Art. 19 se recomienda sea eliminado debido a que todos los proyectos técnicos deben contener sus informes de respaldo, sin embargo se cree oportuno normar a nivel reglamentario el proceso aprobatorio de los proyectos elaborados, en virtud de que el presente cuerpo normativo propone la creación de mecanismos de participación y veeduría ciudadana.

En cuanto al capítulo referente a infraestructura, esta Coordinación considera que son adecuados los puntos tratados, pero se considera de igual manera que se debe profundizar más en los mismos en otro documento que incluya elementos de detalle referente a los estacionamientos, señalización, infraestructura, etc. Garantizando un diseño y una implementación participativa.

En cuanto al monitoreo de los usuarios de este modo de transporte se considera más oportuna la elaboración de conteos periódicos y una relación más estrecha entre el Municipio y los usuarios.

Se considera necesaria la obligatoriedad de la conformación de la Mesa de la Movilidad

Sostenible.

Dentro del proyecto se observó que existe una posible inconsistencia temporal debido a que la disposición transitoria determina 180 días para la conformación de la mesa y debido a las atribuciones esgrimidas deben velar y ver por los proyectos que se vayan a implementar: plan de ciclovías, plan de capacitación, plan de comunicación, etc. los mismos que tienen plazos más cortos de cumplimiento y no estarían sujetos a la revisión de la mesa.

Disposiciones Generales

En general se considera que las Disposiciones Generales son correctas, sin embargo, es importante considerar en el presente proyecto de Ordenanza la Disposición General Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 268, *“El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente los días domingos y feriados el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover la circulación de vehículos no motorizados”*; en los días que se estiomen necesarios

Disposiciones Transitorias

Como se mencionó anteriormente, es posible que se encuentre conflicto temporal entre el cuerpo de la Ordenanza y los tiempos determinados para realizar las disposiciones transitorias.

De conformidad con el texto del proyecto de Ordenanza la “Mesa Interinstitucional”, que se recomienda se cambie de nombre por “Mesa de la Movilidad Sostenible”, es el espacio de participación ciudadana que sirva como vínculo entre las Instituciones Municipales y la Ciudadanía, en ese sentido, los proyectos que se desean implementar, deben ser analizados y consensuados en este espacio. El plazo para la conformación de la “Mesa de la Movilidad Sostenible” es de 180 días, Disposición Transitoria Décima, pero dentro de las Disposiciones Transitorias Primera, Segunda, Tercera y Séptima se definen plazos de tiempo menores para ejecutar disposiciones que, de acuerdo con el criterio de esta Coordinación deben ser analizadas en la “Mesa de la Movilidad Sostenible”.

Disposición Derogatoria Única

Mediante Oficio SG-1131 de 26 de abril, el Abg. Jaime Morán realiza la revisión de los requisitos formales del proyecto, previo al envío a la Comisión competente en la materia, para lo cual informa:

“El proyecto normativo no contiene disposiciones reformativas ni derogatorias, por no haberse identificado normativa relacionada con dicho objeto”.

Sin embargo el cuerpo normativo dispone derogar la Ordenanza Metropolitana No. 268, sancionada el 24 de noviembre de 2008, referente a la promoción de vehículos no motorizados dentro del Distrito Metropolitano de Quito, que contiene artículos para la implementación de infraestructura ciclista (Art. 2), favorecer la intermodalidad (Art. 6), promover y apoyar las ciclovías recreativas del fin de semana (art. 9), entre otros. Por lo que es pertinente considerar que sí existe normativa previa relacionada.

Recomendaciones

Debido al alcance y al carácter normativo del presente proyecto de Ordenanza, se recomienda, de considerarlo necesario, poner en conocimiento el contenido de la misma a todas las instituciones aludidas en el texto, dentro del ámbito de sus competencias. Es importante recalcar que ésta es una oportunidad para implementar más y mejores mecanismos de monitoreo y control en temas de movilidad, ambiente y salud.

Por otra parte se recomienda mantener reuniones periódicas entre las dependencias municipales aludidas y los actores ciudadanos, para fortalecer la normativa en esta materia y que la misma cumpla con los mejores intereses de la ciudad. El proyecto de Ordenanza representa una oportunidad, como su título lo indica: regular y fomentar el uso de la Movilidad Sostenible en la ciudad.

Conclusión:

Esta Coordinación concluye que al ser necesario actualizar y ampliar el alcance del cuerpo normativo existente (Ordenanza Metropolitana No. 268 sancionada el 24 de noviembre de 2008), para que se adapte de mejor manera a una realidad en la que se busca una Ciudad inclusiva con infraestructura adecuada y con mecanismos de educación y fomento de la Movilidad Sostenible, se considera que la implementación del proyecto de Ordenanza propuesto es prioritario por lo que se emite informe favorable.

Elaborado por:



Carlos Eguez Loza
Coordinador de Transporte No Motorizado
Secretaría de Movilidad