SECRETARÍA CONCEJAL
EDDY SANCHEZ CUENCA
CONCEJAL
RECIBIDO: Maria Quispe
FECHA: 23/10/17
HORA: 11:49
FIRMA:

QUITO ALCALDÍA
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
RECEPCIÓN
Fecha: 20 OCT 2017 Hora 15:15
Nº. HOJAS 3h 7 (CD)
Recibido por:

QUITO ALCALDÍA

Comisión de Movilidad 20/10/2017

Oficio No.: SG- 2991
Quito D.M., 19 OCT 2017
Ticket GDOC: 2017-058108

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Asunto: *Observaciones del primer debate de la Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

De conformidad a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, relacionada con el procedimiento parlamentario, remito a usted la síntesis de las observaciones formuladas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de que sean procesadas en la Comisión de su Presidencia.

Las observaciones en referencia, se detallan a continuación:

a) Concejal Luisa Reina:

- En el artículo 1 solicita incorporar a continuación del medio se incorpore "y que promueve una vida activa y saludable".

- Solicita sustituir donde dice "bicicleta" por "vehículos no motorizados".

- En el artículo 6, debe cambiarse la redacción a fin de que se incentive el uso del transporte público.

- En el literal g) del artículo 6 se debe incorporar a los operadores del trasporte público y/o comercial

- Respecto de la transitoria donde se establece un incremento anual al presupuesto, solicita que sea por un periodo de 10 años para luego de ese someterse a un período de evaluación.

- Solicita evaluar el periodo de designación de los delegados a la mesa institucional, ya que le parece ilógico que se establezca una agenda de trabajo para 4 años y los delegados a la mesa funciones únicamente 2.

b) Concejal Jorge Albán:

- La obra pública es la que va a facilitar el uso de medios de transporte no motorizados, las aceras no prestan las facilidades necesarias. En el artículo 12 se debe implementar que toda obra pública tenga un estudio de impacto o las facilidades que esta va a prestar para el peatón y para quien use vehículos no motorizados.

- Solicita se aclare lo establecido en el artículo 3 que establece la frase *"sin tracción mecánica"* dejando fuera a la bicicleta, debe revisarse la frase.

c) Concejal Sergio Garnica:

- Requiere que los cuadros que se señalan en la exposición de motivos tengan la fuente de la información.

- En los artículos 3 y 5 solicita incorporar el término "o *mixtos*" a continuación de *"a propulsión humana"*.

d) Concejala Soledad Benítez:

- Se debe ajustar el objeto de la Ordenanza con el título de la misma.

- En el artículo 5 se establece que el Municipio proporcionará los medios necesarios pero no se señala cuáles.

- En el artículo 6 se confunden finalidades con objetivos.

- En el capítulo II se habla de la institucionalidad, se confunden algunos temas. Se deben incorporar una sección de competencias y atribuciones.

- Le parece importante definir las obligaciones y responsabilidades que tenemos como peatones.

- En el artículo 11 donde se crea la institucionalidad, no se señalan los recursos.

- En el artículo 18 se debe replantear la construcción de los principios

- Es necesario incorporar un artículo que integre la planificación desde todos los sectores la implementación de esta política, con objetivos medibles, metas, indicadores, recursos financieros con construcción participativa.

- Debe ser parte de la Ordenanza el plan de movilidad sostenible donde se establezca la planificación a largo plazo de la Municipalidad sobre este tema.

- En el capítulo de la infraestructura debe establecerse una planificación con objetivos a corto, mediano y largo plazo.

- Que los espacios públicos sean continuos, amigables y seguros.

- Solicita que el control sobre el espacio público como aceras sea eficiente y se hagan campañas para la construcción de espacios adecuados según la normativa.

- Solicita que en la construcción de obra pública se construyan baños públicos.

- Solicita que se determinen o analicen la posibilidad de implementar zonas de peatonización.

- Solicita que en las disposiciones transitorias se establezca la implementación un plan de movilidad sostenible.

e) Concejala Anabel Hermosa:

- Es necesario que la infraestructura sea inclusiva y de calidad, para atender a las personas con discapacidad.

- Se deben implementar criterios para la implementación de señalética para las personas con discapacidad visual y auditiva.

- En el artículo 3 se deja fuera a la bicicleta eléctrica, se debe revisar para no dejarle suelta.

- En lo que respecta a la parte intermodal, se debe planificar adecuadamente a fin de integrar las rutas y mejorar la infraestructura. Se debe otorgar un plazo para que se presente una programación para readecuar y verificar el estado de las ciclovías.

- En la disposición transitoria segunda se habla del sector de la educación, respecto de las actividades extracurriculares, al estar reguladas exclusivamente por el Ministerio del ámbito, sugiere que se lo deje únicamente en "actividades".

f) Concejala Ivone Von Lippke:

- Solicita que al momento de la implementación de la Ordenanza se presente un informe de la Secretaría General de Planificación y Administración General respecto de la asignación de recursos para el desarrollo de la infraestructura.

- Solicita que se aumentar la palabra "ciclista" luego de "infraestructura".

g) Concejala Luisa Maldonado:

- Solicita que se detallen los *"medios necesarios"* establecidos en el artículo 5.

- En el artículo 14, al final, después de *"cada año"* sugiere aumentar "en un porcentaje proporcional al número de usuarios en el Distrito".

- En el artículo 24, al final del artículo a continuación de *"movilidad"*, incorporar *"La Autoridad Metropolitana rectora de la movilidad coordinará con la Agencia Nacional de Tránsito los contenidos exigidos para la renovación y obtención de la licencia de conducir, en lo relacionado al tema la movilidad sostenible."*

- En el artículo 31 solicita se aumente *"lo que será un tema a tratar en las mesas interinstitucionales para conocimiento de la comunidad."*

h) Concejal Carlos Páez:

- En el artículo 14 se parte de una base complicada, solicita se reformule en términos porcentuales para que no dependa del presupuesto del año anterior.

- En la conformación es imperante que se integre el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda.

i) Concejala Susana Castañeda:

- Consulta si existe un diagnóstico sobre las zonas donde se van a implementar las nuevas rutas y si es que fue considerado el estudio que se encuentre vigente desde hace varios años sobre la ampliación al sur y a los sectores de la ruralidad.

- Debe incorporarse el detalle tanto presupuestario como el cronograma para la implementación de la propuesta.

Sin perjuicio de las observaciones antes referidas, me permito recordar a usted que, conforme a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, a partir de la fecha de realización del primer debate, las concejalas y concejales, así como la ciudadanía en general, tienen un plazo de dos días para remitir a la Presidencia de la Comisión observaciones al proyecto normativo.

De igual manera, y conforme lo previsto en el inciso tercero del literal f) del artículo 13 de la Resolución del Concejo No. C 074, el procesamiento de las observaciones antes referidas, deberán ser incluidas en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión que usted preside, a fin de que la misma elabore el informe para segundo debate.

Finalmente, me permito adjuntar en archivo digital (CD), el audio correspondiente a la parte pertinente de la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de 19 de octubre de 2017, en la que se realizó el primer debate del proyecto normativo objeto del presente oficio.

Atentamente,

Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2017-10-19	

Ejemplar 1:	Destinataria
Ejemplar 2:	Archivo numérico
Ejemplar 3:	Archivo de antecedentes
Ejemplar 4:	Secretaría General del Concejo
CC:	**Con copia junto con expedientes originales**
Ejemplar 5:	Secretaría de la Comisión de Movilidad
Ejemplar 6:	Secretaría de Movilidad

Oficio No.: SG- 2991
Quito D.M., 19 OCT 2017
Ticket GDOC: 2017-058108

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Asunto: *Observaciones del primer debate de la Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

De conformidad a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, relacionada con el procedimiento parlamentario, remito a usted la síntesis de las observaciones formuladas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, con el fin de que sean procesadas en la Comisión de su Presidencia.

Las observaciones en referencia, se detallan a continuación:

a) Concejal Luisa Reina:

- En el artículo 1 solicita incorporar a continuación del medio se incorpore "y que promueve una vida activa y saludable".

- Solicita sustituir donde dice "bicicleta" por "vehículos no motorizados".

- En el artículo 6, debe cambiarse la redacción a fin de que se incentive el uso del transporte público.

- En el literal g) del artículo 6 se debe incorporar a los operadores del trasporte público y/o comercial

- Respecto de la transitoria donde se establece un incremento anual al presupuesto, solicita que sea por un periodo de 10 años para luego de ese someterse a un período de evaluación.

- Solicita evaluar el periodo de designación de los delegados a la mesa institucional, ya que le parece ilógico que se establezca una agenda de trabajo para 4 años y los delegados a la mesa funciones únicamente 2.

b) Concejal Jorge Albán:

- La obra pública es la que va a facilitar el uso de medios de transporte no motorizados, las aceras no prestan las facilidades necesarias. En el artículo 12 se debe implementar que toda obra pública tenga un estudio de impacto o las facilidades que esta va a prestar para el peatón y para quien use vehículos no motorizados.

- Solicita se aclare lo establecido en el artículo 3 que establece la frase *"sin tracción mecánica"* dejando fuera a la bicicleta, debe revisarse la frase.

c) Concejal Sergio Garnica:

- Requiere que los cuadros que se señalan en la exposición de motivos tengan la fuente de la información.

- En los artículos 3 y 5 solicita incorporar el término "o *mixtos*" a continuación de *"a propulsión humana"*.

d) Concejala Soledad Benítez:

- Se debe ajustar el objeto de la Ordenanza con el título de la misma.

- En el artículo 5 se establece que el Municipio proporcionará los medios necesarios pero no se señala cuáles.

- En el artículo 6 se confunden finalidades con objetivos.

- En el capítulo II se habla de la institucionalidad, se confunden algunos temas. Se deben incorporar una sección de competencias y atribuciones.

- Le parece importante definir las obligaciones y responsabilidades que tenemos como peatones.

- En el artículo 11 donde se crea la institucionalidad, no se señalan los recursos.

- En el artículo 18 se debe replantear la construcción de los principios

- Es necesario incorporar un artículo que integre la planificación desde todos los sectores la implementación de esta política, con objetivos medibles, metas, indicadores, recursos financieros con construcción participativa.

- Debe ser parte de la Ordenanza el plan de movilidad sostenible donde se establezca la planificación a largo plazo de la Municipalidad sobre este tema.

- En el capítulo de la infraestructura debe establecerse una planificación con objetivos a corto, mediano y largo plazo.

- Que los espacios públicos sean continuos, amigables y seguros.

- Solicita que el control sobre el espacio público como aceras sea eficiente y se hagan campañas para la construcción de espacios adecuados según la normativa.

- Solicita que en la construcción de obra pública se construyan baños públicos.

- Solicita que se determinen o analicen la posibilidad de implementar zonas de peatonización.

- Solicita que en las disposiciones transitorias se establezca la implementación un plan de movilidad sostenible.

e) Concejala Anabel Hermosa:

- Es necesario que la infraestructura sea inclusiva y de calidad, para atender a las personas con discapacidad.

- Se deben implementar criterios para la implementación de señalética para las personas con discapacidad visual y auditiva.

- En el artículo 3 se deja fuera a la bicicleta eléctrica, se debe revisar para no dejarle suelta.

- En lo que respecta a la parte intermodal, se debe planificar adecuadamente a fin de integrar las rutas y mejorar la infraestructura. Se debe otorgar un plazo para que se presente una programación para readecuar y verificar el estado de las ciclovías.

- En la disposición transitoria segunda se habla del sector de la educación, respecto de las actividades extracurriculares, al estar reguladas exclusivamente por el Ministerio del ámbito, sugiere que se lo deje únicamente en "actividades".

f) Concejala Ivone Von Lippke:

- Solicita que al momento de la implementación de la Ordenanza se presente un informe de la Secretaría General de Planificación y Administración General respecto de la asignación de recursos para el desarrollo de la infraestructura.

- Solicita que se aumentar la palabra "ciclista" luego de "infraestructura".

g) Concejala Luisa Maldonado:

- Solicita que se detallen los *"medios necesarios"* establecidos en el artículo 5.

- En el artículo 14, al final, después de *"cada año"* sugiere aumentar "en un porcentaje proporcional al número de usuarios en el Distrito".

- En el artículo 24, al final del artículo a continuación de *"movilidad"*, incorporar *"La Autoridad Metropolitana rectora de la movilidad coordinará con la Agencia Nacional de Tránsito los contenidos exigidos para la renovación y obtención de la licencia de conducir, en lo relacionado al tema la movilidad sostenible."*

- En el artículo 31 solicita se aumente *"lo que será un tema a tratar en las mesas interinstitucionales para conocimiento de la comunidad."*

h) Concejal Carlos Páez:

- En el artículo 14 se parte de una base complicada, solicita se reformule en términos porcentuales para que no dependa del presupuesto del año anterior.

- En la conformación es imperante que se integre el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda.

i) Concejala Susana Castañeda:

- Consulta si existe un diagnóstico sobre las zonas donde se van a implementar las nuevas rutas y si es que fue considerado el estudio que se encuentre vigente desde hace varios años sobre la ampliación al sur y a los sectores de la ruralidad.

- Debe incorporarse el detalle tanto presupuestario como el cronograma para la implementación de la propuesta.

Sin perjuicio de las observaciones antes referidas, me permito recordar a usted que, conforme a lo establecido en el artículo 13, literal f), de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, a partir de la fecha de realización del primer debate, las concejalas y concejales, así como la ciudadanía en general, tienen un plazo de dos días para remitir a la Presidencia de la Comisión observaciones al proyecto normativo.

De igual manera, y conforme lo previsto en el inciso tercero del literal f) del artículo 13 de la Resolución del Concejo No. C 074, el procesamiento de las observaciones antes referidas, deberán ser incluidas en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión que usted preside, a fin de que la misma elabore el informe para segundo debate.

Finalmente, me permito adjuntar en archivo digital (CD), el audio correspondiente a la parte pertinente de la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de 19 de octubre de 2017, en la que se realizó el primer debate del proyecto normativo objeto del presente oficio.

Atentamente,

Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2017-10-19	

Ejemplar 1:	Destinataria
Ejemplar 2:	Archivo numérico
Ejemplar 3:	Archivo de antecedentes
Ejemplar 4:	Secretaría General del Concejo
CC:	**Con copia junto con expedientes originales**
Ejemplar 5:	Secretaría de la Comisión de Movilidad
Ejemplar 6:	Secretaría de Movilidad

Re: Priortario: Convocatoria Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, octubre 19 de 2017, 09h00

galeins@gmail.com en nombre de
Galo Eduardo Cardenas<gecardenasv@gmail.com>

mar 17/10/2017 10:18

Para:Concejo Metropolitano <concejo_metropolitano@quito.gob.ec>;

Cc:gecardenasv@gmail.com <gecardenasv@gmail.com>; lauquito@hotmail.com <lauquito@hotmail.com>; Diego Sebastian Cevallos Salgado <diego.cevallos@quito.gob.ec>;

Gracias por la información. Confirmo mi presencia en la sesión.

Galo Cárdenas V.

(+593) 98 239 0017
Quito - Ecuador
@galoeduardobici

El 17 de octubre de 2017, 8:58, Concejo Metropolitano <concejo_metropolitano@quito.gob.ec> escribió:

Señor

Galo Eduardo Cárdenas

Representante Organizaciones Ciudadanas Vinculadas a la Promoción del Transporte Sostenible en Quito

Señor

Juan Carlos Avilés

Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha

Presente,

Por medio del presente pongo en su conocimiento la convocatoria para la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano, que se llevará a cabo el jueves 19 de octubre de 2017, a las 09h00, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano.

La información que corresponde a la sesión convocada, se encuentra disponible en la página de Concejo Abierto, en el siguiente enlace:

http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=2398

Por favor confirmar la recepción del documento adjunto.
Agradezco su atención.
Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

MCQ/ (Teléfono: 3952300 ext. 12254)

Este mensaje ha sido examinado por Symantec Messaging Gateway y se considera libre de virus y spam.

Priortario: Convocatoria Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, octubre 19 de 2017, 09h00

Concejo Metropolitano

mar 17/10/2017 8:58

Para:gecardenasv@gmail.com <gecardenasv@gmail.com>; galeins@gmail.com <galeins@gmail.com>; gc@movilidadec.com <gc@movilidadec.com>; ambientegestion1@gmail.com <ambientegestion1@gmail.com>;

Cc:richardvilches@yahoo.com <richardvilches@yahoo.com>; lauquito@hotmail.com <lauquito@hotmail.com>; aranchamarisela@yahoo.es <aranchamarisela@yahoo.es>; Diego Sebastian Cevallos Salgado <diego.cevallos@quito.gob.ec>; diegoseb101@hotmail.com <diegoseb101@hotmail.com>; Jaime Francisco Morán Paredes <jaime.moran@quito.gob.ec>; Maricela Caleno <marisela.caleno@quito.gob.ec>;

1 dato adjunto

Orden del día.PDF;

Señor
Galo Eduardo Cárdenas
Representante Organizaciones Ciudadanas Vinculadas a la Promoción del Transporte Sostenible en Quito

Señor
Juan Carlos Avilés
Colegio de Ingenieros Ambientales de Pichincha
Presente,

Por medio del presente pongo en su conocimiento la convocatoria para la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano, que se llevará a cabo el jueves 19 de octubre de 2017, a las 09h00, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano.

La información que corresponde a la sesión convocada, se encuentra disponible en la página de Concejo Abierto, en el siguiente enlace:

http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=2398

Por favor confirmar la recepción del documento adjunto.
Agradezco su atención.
Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito
MCQ/ (Teléfono: 3952300 ext. 12254)

Diego Sebastian Cevallos Salgado

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

De: galeins@gmail.com en nombre de Galo Eduardo Cardenas <galeins@gmail.com>
Enviado el: martes, 05 de septiembre de 2017 11:13
Para: Diego Sebastian Cevallos Salgado
CC: gecardenasv@gmail.com
Asunto: Re: CONVOCATORIA SESIÓN ORDINARIA CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO - 2017-09-07

Acuso recibo de la presente convocatoria.

Saludos,

Galo Cárdenas V.

(+593) 98 239 0017
Quito - Ecuador
@galoeduardobici

El 5 de septiembre de 2017, 11:10, Diego Sebastian Cevallos Salgado <diego.cevallos@quito.gob.ec> escribió:

Señor

Galo Eduardo Cárdenas

Representante Organizaciones Ciudadanas Vinculadas a la Promoción del Transporte Sostenible en Quito

Presente.-

De mi consideración:

Por medio del presente, remito a usted la convocatoria a la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito a efectuarse el día jueves 7 de septiembre de 2017, en la que se realizará el primer debate del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".

La información relacionada con el proyecto normativo en referencia podrá ser consultada en el portal institucional de gobierno abierto, en el espacio correspondiente a Concejo Abierto - normativa

(http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=1371) en el buscador de proyectos normativos: "Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la movilidad en medios de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".

Para efectos de su participación en el primer debate, conforme lo reconoce el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano vigente, me permito recordar a usted que la Resolución del Concejo No. C 074, regula el procedimiento parlamentario, y respecto de la intervención en el seno del Concejo, señala:

> *"**Artículo 8.- Organización de los debates.-** Los debates deberán ceñirse estrictamente al orden del día aprobado, quedando expresamente prohibidas las intervenciones sobre temas que estén fuera de él. Para la organización de los debates se observarán las siguientes reglas: (...) **b)** después de la presentación del tema, **dentro del primer debate, cada uno de los integrantes del Concejo Metropolitano y quien ocupe la silla vacía podrán hacer uso de la palabra por una ocasión durante un tiempo máximo de 10 minutos en las subsiguientes ocasiones tendrán un tiempo máximo de 5 minutos.** Podrán intervenir en el segundo debate por el tiempo máximo de 10 minutos, por una sola vez. (...)"*

Solicito a usted de la manera más cordial, se sirva confirmar la recepción de la presente convocatoria.

Finalmente, me permito felicitar a usted y por su intermedio, a la organización que representa, por su interés y participación activa en la elaboración de la normativa metropolitana en beneficio de la ciudad.

Saludos cordiales,

Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Venezuela y Chile, Palacio Municipal, Primer Piso.

Telf. 3952300, ext. 12229

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

QUITO
ALCALDÍA

Informe No. IC-O-2017-207

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:	19/10/2017	
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES: CON OBSERVACIONES 19/10/2017		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión de Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

1.1.- Mediante oficio No. SG1131 de 26 de abril de 2017, la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, remite a la Comisión de Movilidad el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, presentado por la Abg. Daniela Chacón, Concejala Metropolitana, mediante oficio No. 140-DCHA-DMQ-17 de 26 de abril de 2017.

1.2.- Con oficio No. SG1174 de 28 de abril de 2017, el Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, notifica al Concejal Eddy Sánchez, presidente de la Comisión de Movilidad; así como a Galo Eduardo Cárdenas y Laura Patricia Villacís Luna, representantes de los Colectivos Ciudadanos de Ciclistas, sobre la calificación de la solicitud al acceso a la silla vacía para la discusión del proyecto de Ordenanza en referencia.

1.3.- La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 23 de agosto de 2017, conoció y analizó los informes, técnicos y legal, emitidos sobre el proyecto de Ordenanza, así como las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos y por los ocupantes de la Silla Vacía, al respecto.

1.4.- Mediante oficio No. SG-2329 de 22 de agosto de 2017, por petición de la Concejala Daniela Chacón Arias, proponente del proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

2.- INFORME TÉCNICO:

Mediante oficio No. 0837 2017 de 08 de junio de 2017, el Secretario de Movilidad, remite el Informe Técnico No. SM-CTNM-IT-006-17 en el que constan las observaciones y conclusiones respecto del referido proyecto de Ordenanza Metropolitana.

3. INFORME LEGAL:

Con oficio referencia la Expediente Procuraduría No. 2017-01371 de 10 de agosto de 2017, el Dr. Gianni Frixone Enríquez, Procurador Metropolitano (E), remite sus observaciones y recomendaciones al proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito; no obstante lo indicado, emite su criterio legal favorable a la referida propuesta.

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente con los informes técnicos y legal que forman parte del mismo; y, discutir y analizar las observaciones presentados por las y los Concejales Metropolitanos y por los representantes a la Silla Vacía, en sesión extraordinaria realizada el 23 de agosto de 2017 y con fundamento en los artículos 55 literal f), 57 literal a), 84 literal q), 87 literal a), 130 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en los informes que conforman el expediente, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano conozca el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Prioriza, Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Ambiente

Abg. Sergio Garnica
Concejal Metropolitano

Abg. Daniela Chacón
Concejala Metropolitana

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Jaime Morán Paredes	Prosecretaría General	23/08/2017	
Revisado por:	Diego Cevallos Salgado	Secretaría General	23/08/2017	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito, particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "Ciclovías para Quito", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 y el 20 de octubre de 2016, se alojó en la ciudad de Quito, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro realizado por la Organización de la Naciones Unidas.

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta el mes de Julio de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 803, atropellos, 720 heridos dejando un saldo de 39 fallecidos. Comparando los datos desde el año 2015 -cuando asumimos la competencia en materia de tránsito y transporte- se puede dilucidar que en relación a los atropellos en el 2015 existían 1047 dentro del primer semestre y en el año 2016, existieron 754. Es decir, que del año 2015 al 2016 hubo una reducción de aproximadamente el 27%, pero del año 2016 al 2017, dentro del primer semestre, los atropellos aumentaron en un 11%, tal como se demuestra en el siguiente cuadro.

CUADRO COMPARATIVO DE SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES REGISTRADOS POR LA ATM AÑOS 2015 Y 2016									
	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	1047	754	803	48	31	39	1191	608	720
Julio-Diciembre	1123	874	-	30	47	-	1188	803	-
TOTAL	**2170**	**1628**	**803**	**78**	**78**	**39**	**2379**	**1411**	**720**

Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2017 se han registrado 58 atropellos, 45 heridos y 3 fallecidos. Haciendo un comparativo desde el 2015, en el primer semestre del año 2015 y del 2016 existe un aumento progresivo de atropellos registrados. La cifra de heridos excede a los datos presentados en el 2015 y 2016 dentro del primer semestre y finalmente, el número de fallecidos es mayor.

CUADRO COMPARATIVO DE SINIESTROS OCURRIDOS EN BICICLETA REGISTRADOS POR LA ATM AÑOS 2015, 2016 Y 2017									
	Atropellos			Fallecidos			Heridos		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Enero-Junio	39	55	58	1	1	3	35	31	45
Julio-Diciembre	70	64	-	1	3		67	52	-
TOTAL	**109**	**119**	**58**	**2**	**4**	**3**	**102**	**83**	**45**

Sin embargo, las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados. También es conveniente mencionar que el aumento de siniestros se puede explicar por el incremento de ciclistas en la urbe.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial potenciar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

> *"La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público".*

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *"la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO2eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO2eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO2e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO2e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO2eq."*

> *"La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión". Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *"En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador)."*

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios económicos y sobretodo en favor de la redistribución económica y el emprendimiento, ya que el comercio local se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta

visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.

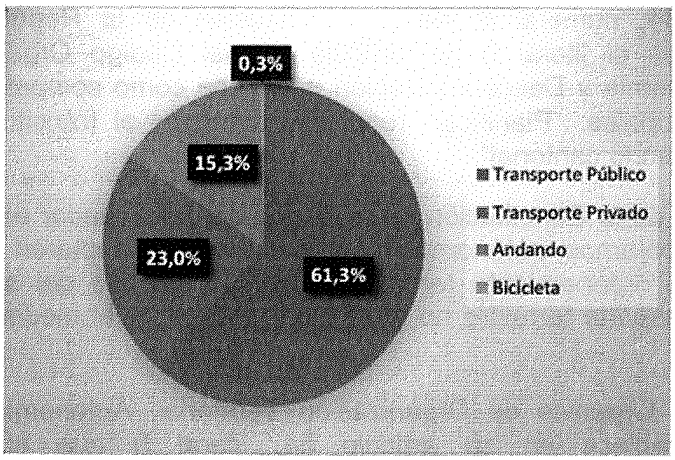
Tabla No. 1

Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

Motorizado	Transporte Público[4]	2.800.000	61,3%
	Transporte Privado[5]	1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1
Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – "bici-Quito" en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que 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 Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal";

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá "*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, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los *"ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos"*; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)"*";

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: "*d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;*"

Que, el artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que *"Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional."*;

Que, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; *"Son derechos de los peatones los siguientes:*

a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;

d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)

Que, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

"a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;
d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)"

Que, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "(...) *Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector. Se*

prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre".

Que, los artículos 103 Y 104 del RALOTTSV determinan que: "*los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías*"; y, "*Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales".*

Que, el artículo 105 de la norma Ibídem establece que: " *Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares."*

Que, el artículo artículo 302 del RALOTTSV, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad.
Que, con informe técnico SM-CTNM-IT-006-17, emitido el 8 de junio del 2017 la Secretaría de Movilidad emite su informe favorable.

Que con informe legal S/N, el 10 de agosto de 2017 la Procuraduría Metropolitana emite su informe favorable.

Que, es prioridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito priorizar la movilidad sostenible, con beneficios sociales, económicos y ambientales;

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD:

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE PRIORIZA, REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I

OBJETO, INSTITUCIONALIDAD, MESA INTERINSTITUCIONAL Y PLANIFICACIÓN

CAPÍTULO I

OBJETO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenibles sin perjuicio de otros modos.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en modos de transporte sostenibles de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.
b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.
c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.
d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente Ordenanza serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que de la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. 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.

Art.- 6. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Promover e incentivar los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.

c) Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.

d) Garantizar a los ciudadanos al acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestionamiento vehicular en la ciudad.

g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO II

INSTITUCIONALIDAD: AUTORIDADES ENCARGADAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 9. Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de diseñar, planificar

y emitir la política pública en materia de movilidad sostenible, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente Ordenanza.

Art.- 10. Levantamiento de información: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

Art.- 11. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como una dependencia que forma parte de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 12. Entidad competente para la ejecución de obras públicas: La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases.

Art.- 13. Agencia Metropolitana de Tránsito: La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

Art.- 14. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO III

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 16. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

a) Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

b) El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

c) El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

f) Un Concejal y su alterno designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible en una asamblea general, pública y de convocatoria abierta presidida por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. Los representantes durarán dos años en sus funciones.

Art.- 17. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza.

b) Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

d) Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

e) Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

f) Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

g) Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

CAPÍTULO IV

DE LA PLANIFICACIÓN

Art.- 18. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

a. Accesibilidad: Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

b. No discriminación: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

c. Seguridad: Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.

d. Salud: Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

e. Eficiencia: Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

f. Calidad: Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

g. Participación ciudadana: Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

h. Planificación integrada: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte deben integrar a la movilidad sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.

i. Integridad ambiental: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. Innovación tecnológica: Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la

movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

k. Capacitación, formación, sensibilización, promoción: Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 19. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;

b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;

d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;

e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;

f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito.

h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;

i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y

k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 20. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Art.- 21. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 22. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 23. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenible preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

Art.- 24.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de

educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad

Art.- 25. Ciclovía recreativa: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará las ciclovías recreativas, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclovía recreativa garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación.

Art.- 26. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciben mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 27. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 28. Zonas pacificadas para el tránsito: Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 29. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en el 10% de las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Art.- 30. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclovías recreativas en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Art.- 31. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 32. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.

Art.- 33. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 34. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente Ordenanza, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

En el caso de daño o destrucción de una ciclovía derivada de intervenciones públicas o privadas, ésta deberá ser restituidas a su estado original por quienes lo causaron.

Art.- 35. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.

b. Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

c. Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.

d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

e. Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

f. Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 36. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 37. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 38. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.

b. Domicilio y teléfono de contacto.
c. Número del documento de identidad.
d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
e. Características singulares.
f. Fotografía de la bicicleta.
g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

QUINTA

El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre los modos de transporte sostenibles y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

En el plazo de 120 días la Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

En la plazo de 90 días la Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de alta demanda de viajes).

SÉPTIMA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclovías recreativas en la ciudad.

NOVENA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría de Movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

DÉCIMA

En el plazo de 180 días la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión respectiva la reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

DÉCIMA PRIMERA

En el plazo de 90 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá expedir el Manual de Espacio Público, acorde a lo establecido en el artículo 3, numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 .

DÉCIMA SEGUNDA

En el plazo de 120 días la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberá presentar el Plan de Mejoramiento de Aceras, el cual deberá contener cronograma de ejecución de obras en aceras, los sectores priorizados y el presupuesto a ser invertido, acorde a lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012.

DÉCIMA TERCERA

En el plazo de 30 días, tras la aprobación de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad realizará una convocatoria pública y abierta, a través de todos los medios municipales a todos los colectivos y organizaciones de hecho y de derechos vinculadas a la promoción de modos de transporte sostenible, con el propósito de designar a los delegados a la Mesa Interinstitucional.

Dentro de la sesión se definirá en conjunto el procedimiento de designación de los delegados a la Mesa Interinstitucional en atención a los parámetros de la presente Ordenanza.

DÉCIMA CUARTA

El señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en el término de 60 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, dispondrán la creación e implementación de la Dirección de Movilidad Sostenible, como parte de la Secretaría de Movilidad, para el desarrollo y la articulación de la política de movilidad sostenible acorde a lo contemplado en la presente Ordenanza y la normativa metropolitana vigente y para el desarrollo de los planes, programas y proyectos en la materia en el Distrito Metropolitano de Quito.

Para el cumplimiento de la presente en ejercicio de su atribución contemplada en el artículo 60, literal i) dispondrá las acciones necesarias para la creación de la Dirección de Movilidad Sostenible, la cual deberá encontrarse dentro de la planificación para el ejercicio económico 2018.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2017-058108

Quito, 26 de abril del 2017
Oficio No. No.140-DCHA-DMQ-17

Señor Abogado
Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mis consideraciones:

Acorde a las atribuciones que me son inherentes en mi calidad de Concejal del Distrito Metropolitano de Quito, constantes en el artículo 88, literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, sírvase encontrar adjunto a la presente el **"PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**, particular que pongo en su conocimiento para que siga el trámite correspondiente de conformidad con la normativa nacional y metropolitana.

Atentamente,

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO | RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 09:30
26 ABR 2017
QUITO ALCALDÍA | FIRMA RECEPCIÓN:
NÚMERO DE HOJA: 20

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CC. Concejal Eddy Sánchez - Presidente de la Comisión de Movilidad
Concejal Sergio Garnica
Concejal Patricio Ubidia
Concejal Eduardo Del Pozo

DCHA/aaa/rmz

22
Venit
12 doc

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio No.: SG- 1131
Quito D.M., 26 ABR. 2017
Ticket GDOC: 2017-058108

Concejal
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente;

Asunto: *Revisión requisitos formales "proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".*

De mi consideración:

Mediante oficio No. 140-DCHA-DMQ-17, de 26 de abril de 2017, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, la señorita Concejal Daniela Chacón Arias, remite el "proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito"; por lo que, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado.
- El proyecto normativo no contiene disposiciones reformatorias ni derogatorias, por no haberse identificado normativa relacionada con dicho objeto.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirva incluir el conocimiento del mismo en sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión de Movilidad, en un plazo máximo de 15 días.

Finalmente, se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del

23

Cuerpo Edilicio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la pertinencia legislativa, técnica y jurídica del proyecto en referencia.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Abg. Jaime Morán Paredes
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito (S)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	J. Morán	Secretaría General	2017-04-26	

Copia: **Alcaldía Metropolitana**
Concejal Daniela Chacón
Original: [redacted]

22

SECRETARÍA CONCEJALÍA RECIBIDO: Mauricio Salas FECHA: 28-04-2017 HORA: 17:00 FIRMA: CONCEJAL QUITO ALCALDÍA

RECEPCIÓN DE DOCUMENTO HORA: 09:30 26 ABR. 2017 RECEPCIÓN: NÚMERO DE HOJA: 8 QUITO ALCALDÍA

Quito, 26 de abril de 2017

Abogado

Diego Cevallos

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Presente.-

SECRETARÍA CONCEJALÍA RECIBIDO: FECHA: 17:09 HORA: 28 ABR 2017 FIRMA: ARIELA CHACÓN ARIAS CONCEJAL QUITO ALCALDÍA

2017-058650

Antecedentes:

Hace varios meses varios colectivos vinculados a promover el uso de modos de transporte sostenible en la ciudad (colectivos de hecho y de derecho de ciclistas urbanos) formamos parte del proceso de construcción de un proyecto de ordenanza que contemple un marco normativo idóneo para que la administración Municipal considere dentro de la planificación políticas de movilidad sostenible y que garantice el derechos a todos los peatones y ciclistas la prioridad en la ejecución de obras y proyectos.

Es así que, tras convocatorias abiertas a todos los colectivos ciudadanos de hecho y de derecho se pudo obtener un texto de consenso entre todos con el objetivo de seguir los procedimientos legales respectivos para que el "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", presentado por la Concejal Daniela Chacón y construido en conjunto con los colectivos ciudadanos, sea conocido, discutido y aprobado por el Concejo Metropolitano.

Exposición de motivos

Las previsiones demográficas apuntan a que el porcentaje de población urbana en el planeta se acercará al 75% en 2050 y todos los esfuerzos de investigación en movilidad se centran en este aspecto. El diseño y planificación urbana se encuentra estrechamente ligada con la movilidad ya que la estructura de la ciudad determina el modo de transporte que sus habitantes deciden utilizar para moverse. Continuar realizando intervenciones y obras que prioricen el uso del vehículo, que reduzca el tiempo de desplazamiento de las personas que usan el vehículo particular sin que se fomenten modos de transporte sostenible, obligan a repensar la forma de "hacer ciudad". Es necesario intervenir en las pautas de movilidad, tanto a través de políticas públicas (cambiar las

SECRETARÍA CONCEJALÍA Recibido: Fecha: 28-04-2017 Hora: 17:12 Firma: EDUARDO DEL POZO QUITO

32

"reglas del juego") como a través de un cambio en la concepción de las ciudades (cambiar "el tablero").[1]

Es así que, en la actualidad la única ordenanza que fomenta uno (de varios) modos de transporte sostenible es la Ordenanza 268 que desarrolla una normativa para la promoción de los vehículos no motorizados, lo cual a la presente fecha resulta ineficiente, anacrónica y únicamente fomenta el uso de la bicicleta como alternativa o medio recreacional, no como un medio de transporte.

Por lo tanto, es necesaria la expedición de un cuerpo normativo que fomente el uso de modos de transporte sostenible en el Distrito Metropolitano de Quito.

Postura respecto a la Ordenanza

El "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO" en su contenido contempla: 1) Incluye el concepto de movilidad sostenible como un eje de planificación del transporte en la ciudad, 2) Reconoce expresamente y se obliga a las entidades a priorizar a los modos de transporte sostenibles en su planificación y ejecución de obras, 3) Obliga a la administración a crear infraestructura para promover zonas peatonales, zonas de baja velocidad y ciclovías que promueven la seguridad de las personas y la reducción de los accidentes, 4) Prohíbe expresamente la reducción del presupuesto de movilidad sostenible y se obliga a su incremento cada año, 5) Crea una mesa interinstitucional con participación de la ciudadanía para verificar y dar seguimiento al cumplimiento de la ordenanza. 5) Busca un cambio cultural que convierta a Quito en una ciudad sostenible y amigable.
En virtud de aquello, y reconociendo el trabajo realizado de modo participativo con las organizaciones ciudadanas, expresamos nuestra postura A FAVOR del proyecto de Ordenanza, para que se aprobado, en última instancia por el Concejo Metropolitano.

Solicitud

En virtud de lo expuesto, y dando cumplimiento a la normativa establecida en la Ordenanza Metropolitana 102, le solicito se nos conceda la participación, acceso y uso de la silla vacía, con el objetivo de participar en todo el procesos de discusión del "PROYECTO DE ORDENANZA

[1] http://urbanismoytransporte.com/la-movilidad-sostenible-un-reto-de-las-ciudades-en-el-s-xxi/

METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", en la Comisión de Movilidad y en el Concejo Metropolitano.

Delegación

En sesión realizada el martes 11 de abril del presente año, en la cafetería de FLACSO se delegaron como representantes de todos los colectivos ciudadanos que formaron parte de este proceso de construcción participativa del proyecto de Ordenanza a:

Titular:
Galo Eduardo Cárdenas
C.C. 1715820013
Correo electrónico: gecardenasv@gmail.com
Cel: 09823900117

Suplente:
Laura Patricia Villacís Luna
C.C. 1709600124
Correo Electrónico: lauquito@hotmail.com
Cel: 0995681433

Esta decisión fue ratificada en sesión del lunes 24 de abril del presente año realizado en Fundación BiciAcción.

Por la atención recibida a la presente y la atención oportuna a la misma, le anticipo mis sentimientos de aprecio y estima.

Atentamente,

GALO EDUARDO CÁRDENAS
C.C. 1715820013

LAURA PATRICIA VILLACIS LUNA
C.C. 1709600124

20

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1174

Quito D.M., 28 ABR. 2017

Ticket GDOC:

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente Comisión de Movilidad

Señor
Galo Eduardo Cárdenas
Colectivos Ciudadanos de Ciclistas

Señorita
Laura Patricia Villacís Luna
Colectivos Ciudadanos de Ciclistas

Presente;

Asunto: *Solicitud acceso silla vacía, "proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".*

De mi consideración:

Mediante oficio s/n, de 26 de abril de 2017, recibido en esta Secretaría General en la misma fecha, los señores Galo Eduardo Cárdenas y Laura Patricia Villacís Luna, en representación de los Colectivos Ciudadanos de Ciclistas, solicitan la acreditación para acceder a la silla vacía en el Concejo Metropolitano de Quito, para formar parte del debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

De conformidad con lo establecido en el artículo 81, literal b) de la Ordenanza Metropolitana No. 102, de 3 de marzo de 2016, del Sistema Metropolitano de Participación Ciudadana y Control Social, esta Secretaría General ha procedido a verificar el

34

cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 80 del mismo cuerpo normativo, conforme el siguiente detalle:

Artículo 80, Ordenanza Metropolitana No. 102	Información	Cumplimiento
1) a)	Tener su domicilio civil en el Distrito Metropolitano de Quito	SÍ
1) b)	El acta emitida por la organización social en la cual se designa al representante principal y suplente para ocupar la silla vacía; en el acta de la sesión en la que la organización social designe a su delegado deberá constar expresamente el tema sobre el cual emitirá sus observaciones y comentarios.	SÍ
2) a)	Ser mayor de edad.	SÍ
2) b)	No ser funcionario público en un cargo relacionado con el tema a tratarse, ni haber participado como candidato principal o alterno a concejal o alcalde en el presente período legislativo.	SÍ
2) c)	Tener su domicilio civil en el Distrito Metropolitano de Quito.	SÍ
2) d)	Copia de cédula.	SÍ
2) e)	Dirección domiciliaria, correo electrónico y número telefónico para efectos de las respectivas notificaciones.	SÍ

Por su parte, el artículo 81, literal d), de la Ordenanza Metropolitana No. 102, establece lo siguiente: *"(...) **Límite para presentar solicitud:** La Secretaría General del Concejo podrá receptar solicitudes de acreditación de quienes estén interesados en acceder a la silla vacía en el Concejo Metropolitano, previo a la aprobación del informe de la comisión respectiva para primer debate sobre el asunto de interés en el que exista la voluntad expresa de participar (...)".*

En tal virtud, y considerando que la Comisión de Movilidad se encuentra aun analizando el proyecto normativo denominado *"Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de*

Quito"; y, al haberse cumplido con los requisitos y procedimiento previstos en los artículos 80 y 81 de la Ordenanza Metropolitana No. 102, de 3 de marzo de 2016, del Sistema Metropolitano de Participación Ciudadana y Control Social, remito a la Comisión de Movilidad el requerimiento de los Colectivos Ciudadanos de Ciclistas para acceder a la silla vacía en el debate de la iniciativa normativa antes referida, a través del señor Galo Eduardo Cárdenas, en calidad de delegado principal; y, la señorita Laura Patricia Villacís Luna, en calidad de delegada suplente, a fin de que se programe su participación en los debates del proyecto en la Comisión, conforme lo establece la normativa metropolitana vigente en la materia.

Conforme lo prevé el artículo 81, literal e) de la Ordenanza Metropolitana No. 102, remito a los delegados de los Colectivos Ciudadanos de Ciclistas copia íntegra del expediente del proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Atentamente,

Abg. Jaime Morán Paredes
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito (S)

Copia: **Concejala Daniela Chacón, miembro Comisión de Movilidad.**
Concejal Eduardo del Pozo, miembro Comisión de Movilidad.
Concejal Sergio Garnica, miembro Comisión de Movilidad.
Concejal Patricio Ubidia, miembro Comisión de Movilidad.
Secretaria de la Comisión de Movilidad.

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1193
Quito D.M., 03 MAYO 2017
Ticket GDOC: 2017-058108
2017-058585

Abogado
Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria realizada el miércoles 26 de abril de 2017, al conocer el proyecto Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, presentado por la Concejala Daniela Chacón Arias; y, Mediante oficio No. SG-1131, de 26 de abril de 2017, la Secretaría General del Concejo Metropolitano informa a la Comisión que se ha realizado la revisión de los requisitos formales para ser aceptado el proyecto normativo en referencia. De conformidad con lo previsto en el litera c) del artículo 13 de la Resolución del Concejo No. C 074, de 8 de marzo de 2016, la comisión **resuelve** solicitar a usted emita el criterio técnico correspondiente, sobre el indicado Proyecto en un plazo máximo de 8 días.

Dada en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, el 26 de abril de 2017.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente resolución fue expedida por la Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 26 de abril de 2017.

85

Abg. Jaime Morán Paredes
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (S)

	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-04-26	
Revisado por:	M. Subía	Prosecretaría	2017-04-26	
Aprobado por:	J. Morán	Secretaría General	2017-04-26	

Anexo: Documentación original en 13fojas.

① 2017-058585
② 2017-058108

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

Comisión de Movilidad 09/06/2017

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

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 9h13
09 JUN 2017
FIRMA RECEPTOR: M H
NÚMERO DE HOJA: -3h-
QUITO ALCALDÍA

09/06/2017
8H49

29.
Veinte y nueve

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 reformatorias 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

① 2017-058585
② 2017-058108

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

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
8H49

37

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

[redacted]

36

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 reformatorias 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

[redacted]

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

PROCURADURÍA METROPOLITANA
Expediente Procuraduría No. 2017-01371

Abg. Diego Cevallos Salgado.
Secretario General del Concejo Metropolitano del MDMQ.

10 AGO 2017

De mi consideración:

En atención al oficio No. SG 1619 de 15 de junio de 2017, cúmpleme manifestar:

I. Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015, y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente en calidad de Procurador Metropolitano Encargado, para emitir la presente respuesta.

II. Solicitud formulada:

En el oficio No. SG 1619 de 15 de junio de 2017, se solicita:

> *"La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 14 de junio de 2017, luego de analizar las observaciones planteadas al texto de ordenanza en referencia, como alcance al oficio No. SG-1571 y en aplicación a lo establecido en el literal c) del artículo 13 de la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074, sancionada el 11 de marzo de 2016; resolvió solicitar emita el informe legal sobre el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".*

III. Antecedente:

Mediante oficio No. SM-0837-2017 de 8 de junio de 2017, el Secretario de Movilidad del MDMQ remitió el Informe Técnico No. SM-CTNM-IT-006-17 de 31 de mayo de 2017, suscrito por el Coordinador de Transporte No Motorizado de la Secretaría de Movilidad, señor Carlos Eguez Loza, informe que en su parte pertinente concluye:

> *"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 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."*

IV. Base Legal:

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

56

El artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - (COOTAD) *señala: "Art. 7.- Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales, concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial. El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley..."*

El artículo 86 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece: "*El concejo metropolitano es el órgano de legislación y fiscalización del gobierno autónomo descentralizado del distrito metropolitano (...)*".

El artículo 322 ibídem prevé *"Art.322.- Decisiones legislativas.- Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros.*

Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.

El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos.

Una vez aprobada la norma, por secretaría se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes.

El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación. Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley."

V. Análisis y Pronunciamiento:

Revisado el proyecto de Ordenanza, se efectúan las siguientes consideraciones:

1. No corresponde referir el artículo 8 numeral 4 de la Ley Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, en la parte previa a la palabra "Expide" ya que el proyecto de Ordenanza, no es materia respecto a Régimen de Sanciones.
2. Se recomienda aclarar lo señalado en el último inciso del artículo 16 del proyecto, ya que debería determinarse que autoridad será la que avale o acredite a los delegados de la ciudadanía para que formen parte de la Mesa Interinstitucional prevista en el proyecto.
3. Referente a la palabra "CICLOPASEO", Procuraduría Metropolitana tiene conocimiento que la misma se encuentra en un proceso de reclamo en materia de Propiedad Intelectual, por lo que se recomienda utilizar otra palabra/ terminología que la reemplace.

4. Respecto de la creación de una *"Dirección de Modos de Transporte Sostenible"*, no corresponde que mediante dicho cuerpo normativo se cree una dependencia administrativa ya que dicha facultad le corresponde al Ejecutivo del MDMQ, para lo cual además se deberá contar con el informe preceptivo de Planificación y Administración General, por lo que se recomienda eliminar dicho artículo.
5. Con el objeto de agilizar y viabilizar los modos de transporte dentro de la Conformación de la Mesa Interinstitucional, se recomienda cambiar el literal f) por "El Alcalde o su Delegado".
6. Se recomienda determinar dentro del Art. 16, literal a) los delegados de los colectivos [...], que su participación se limite a ser solo con voz.
7. En el Art. 25 en su párrafo segundo que establece: *"[...] Podrán delegar la operación de los ciclopaseos a organizaciones sociales sin fines de lucro cuyo objeto social sea la promoción de modos de transporte sostenibles, a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente"*. Respecto de lo precedente, es preciso mencionar que no corresponde determinar que quienes podrían ser los encargados de prestar el servicio de operación de los ciclopaseo, sean las *organizaciones sociales sin fines de lucro*, en razón de que los procedimientos de la LOSNCP son concursos públicos de libre participación.
8. Conforme se desprende el Art. 32 del proyecto de ordenanza, en sus últimos párrafos, se estaría reformando otros cuerpos normativos metropolitanos referentes a lo arquitectónico, y transporte, por lo que se recomienda eliminar dichos enunciados o en su defecto aclarar o establecer de manera precisa las reformas que se estarían efectuando.
9. Respecto del párrafo último del Art. 34, que determina: *"Si previo a la intervención derivadas de actuaciones públicas o privadas no se adecuan los espacios de ciclovías, las obras no podrán iniciar [...]"*, tal prohibición, a criterio de Procuraduría no sería procedente, puesto que dicho enunciado sería contrario a lo que establece los artículos 103 y 104 el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, ya que en dichos artículos se indica que para la *"implementación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías"*, los GADs verificaran la factibilidad de efectuar dichas adecuaciones y no como pretende el contenido del proyecto de ordenanza de limitar el inicio de las obras si no existe la adecuación de esos espacios.
10. Con referencia a lo enunciado en el Art. 30 del proyecto normativo, respecto de que: *"... los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta"*; consideramos que no es procedente ya que normativa de mayor jerarquía como la Ley Orgánica de Servicio Público o su Reglamento, no prevé la posibilidad de estas particularidades.
11. Dentro de la Disposición Transitoria Séptima, verificar a través de informe de la Secretaria de Ambiente, la factibilidad de contar con ese estudio.
12. En las Disposiciones Transitorias Décima Primera y Décima Segunda establecer la fecha de sanción de la ordenanza que se hace referencia.
13. Así también se recomienda contar con los informes preceptivos de la Secretaria de Planificación y la Administración General, en razón de que algunos enunciados del proyecto generarían gasto o compromisos presupuestarios.

55

Independientemente de las observaciones planteadas, y en base a la normativa señalada ésta Procuraduría Metropolitana emite criterio favorable al Proyecto de Ordenanza, ya que se considera constitucional y legalmente viable.

El presente informe no vierte opinión respecto a la oportunidad, mérito o conveniencia de las decisiones del órgano legislativo o administrativo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Hago válida la ocasión para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente.

PROCURADURÍA METROPOLITANA MDMQ QUITO

Dr. Gianni Frixone Enríquez
Procurador Metropolitano (e)

	Nombre y Apellido	Rúbrica
Elaborado por:	Paúl Haro	
Revisado por:	Jofre Cadena	

CC. Lic. Eddy Sánchez.
Presidente de la Comisión de Movilidad.

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 10:35
10 AGO 2017
quito ALCALDÍA
NÚMERO DE HOJA: 58h.

Adj. Expediente completo

1371-2017

QUITO

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1619

Quito D.M., 15 JUN. 2017

Ticket GDOC: 2017-058108 / 2017-058585

Doctor
Gianni Frixone Enríquez
PROCURADOR METROPOLITANO (E)
Presente

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

Mediante oficio No. SG-1571, de 9 de junio de 2017, la Secretaría General del Concejo Metropolitano solicitó a la Procuraduría Metropolitana emita el informe legal sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Comisión de Movilidad en sesión extraordinaria realizada el miércoles 14 de junio de 2017, luego de analizar las observaciones planteadas al texto de ordenanza en referencia, como alcance al oficio No. SG-1571 y en aplicación a lo establecido en el literal c) del artículo 13, de la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074, sancionada el 11 de marzo de 2016; resolvió solicitar a usted emita el correspondiente informe legal sobre el proyecto de ordenanza que adjunto.

Dada en la sala de sesiones de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, el 14 de junio de 2017.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PROCURADURÍA METROPOLITANA
Fecha: 15 JUN 2017
Hora: 8h45
Firma de recepción:

521

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente resolución fue expedida por la Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 14 de junio de 2017.

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

	Responsable:	**Unidad:**	**Fecha:**	**Sumilla:**
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-06-14	
Revisado por:	J. Morán	Prosecretaría	2017-06-14	
Aprobado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2017-06-14	

Anexo: Expediente original en 52 fojas.

Abg. Jorge Cadena.
Por favor informe
Gracias.
Gd. 12/06/2017.

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1571
Quito D.M., 09 JUN 2017
Ticket GDOC: 2017-058108 / 2017-058585

Doctor
Gianni Frixone Enríquez
PROCURADOR METROPOLITANO (E)
Presente

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

Mediante oficio No. SM-0837-2017, de 8 de junio de 2017, la Secretaría de Movilidad remite el informe técnico No. SM-CTNM-IT-006-17, sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

De acuerdo a lo establecido en la sesión de la Comisión de Movilidad, realizada el 24 de abril de 2017 y una vez que la instancia técnica ha emitido el informe correspondiente, remito a usted el expediente, con el fin de que se sirva emitir el informe y criterio legal sobre el proyecto en mención.

Atentamente,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-06-09	
Revisado por:	J. Morán	Prosecretaría	2017-06-09	
Aprobado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2017-06-09	

Anexo: Expediente original en 29 fojas.

2 enviar alcalde a Procuraduría 14/06/17

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1571
Quito D.M., 09 JUN 2017
Ticket GDOC: 2017-058108 / 2017-058585

Doctor
Gianni Frixone Enríquez
PROCURADOR METROPOLITANO (E)
Presente

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

Mediante oficio No. SM-0837-2017, de 8 de junio de 2017, la Secretaría de Movilidad remite el informe técnico No. SM-CTNM-IT-006-17, sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

De acuerdo a lo establecido en la sesión de la Comisión de Movilidad, realizada el 24 de abril de 2017 y una vez que la instancia técnica ha emitido el informe correspondiente, remito a usted el expediente, con el fin de que se sirva emitir el informe y criterio legal sobre el proyecto en mención.

Atentamente,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-06-09	
Revisado por:	J. Morán	Prosecretaría	2017-06-09	
Aprobado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2017-06-09	

Anexo: Expediente original en 29 fojas.

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio No. SG- 2329
Quito D.M., 22 AGO. 2017
GDOC: 2017-058585

Señores
Eddy Sánchez
Eduardo del Pozo
Patricio Ubidia
Sergio Garnica
CONCEJALES MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente.-

Asunto: *Proyecto Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita, y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

Por petición de la Concejala Daniela Chacón Arias, proponente del Proyecto Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita, y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, remito a ustedes la última versión del mismo.

Atentamente,

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

- Adjunto: Proyecto de Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita, y promociona la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Siglas Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	MSubia	GC	2017-08-22	
Revisado por:	JMorán	PGC	2017-08-22	

Ejemplar 1: Eddy Sánchez, Eduardo del Pozo, Patricio Ubidia, Sergio Garnica

Ejemplar 2: Archivo auxiliar numérico
Ejemplar 3: Archivo antecedentes
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito, particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "Ciclovías para Quito", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 y el 20 de octubre de 2016, se alojó en la ciudad de Quito, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro realizado por la Organización de la Naciones Unidas.

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta el mes de Julio de 2017, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 1562 siniestros a peatones con 39 fallecidos. En el año 2016 se registró un total de 3117 siniestros ocurridos a peatones con 78 fallecidos y en el año 2015, registró 4627 siniestros con una cifra de 78 fallecidos. Es decir, la siniestralidad es un problema constante en las vías de la ciudad. Resulta preocupante que a pesar de las disminución de la siniestralidad en los años 2015 y 2016, el número de fallecidos siga siendo el mismo. El incremento de número de siniestros y de fallecidos en el año 2016, y la situación actual del años 2017 representan cifras que preocupan al legislador local

Sin embargo, las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud,

en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial potenciar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

> *"La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público".*

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *"la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO2eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO2eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO2e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO2e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO2eq."*

> *"La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión". Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *"En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador)."*

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios económicos y sobretodo en favor de la redistribución económica y el emprendimiento, ya que el comercio local se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de

tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.

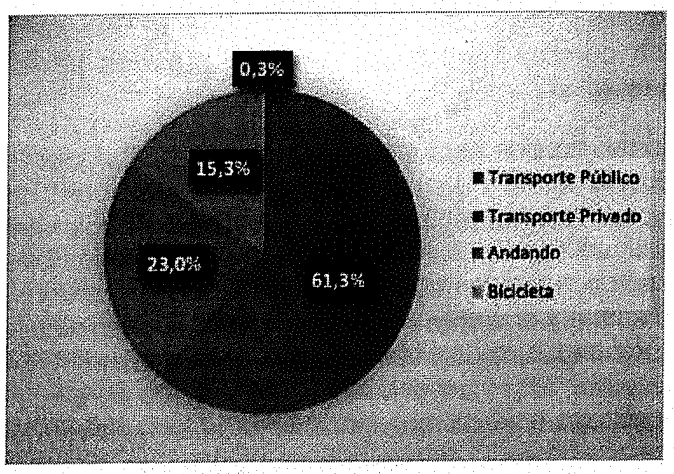
Tabla No. 1

Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

Motorizado	Transporte Público[4]	2.800.000	61,3%
	Transporte Privado[5]	1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1
Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – "bici-Quito" en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que 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 Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal";

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá "*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, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los *"ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos"*; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.
Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: *"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)"*";

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: "*d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"*

Que, el artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que *"Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las*

personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.";

Que, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; *"Son derechos de los peatones los siguientes:*

> *a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;*
> *b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;*
> *c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;*
>
> *d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;*
> *e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;*
> *f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)*

Que, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

> *"a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;*
> *b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;*
> *c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;*
> *d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)"*

Que, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que:

"(...) *Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.*

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector."

Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.

Que, los artículos 103 Y 104 del RALOTTSV determinan que: "*los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías*"; y, "*Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales*".

Que, el artículo 105 de la norma Ibídem establece que: " *Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.*"

Que, el artículo 302 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad.

Que, es prioridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito priorizar la movilidad sostenible, con beneficios sociales, económicos y ambientales;

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD:

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE PRIORIZA, REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I

OBJETO, INSTITUCIONALIDAD, MESA INTERINSTITUCIONAL Y PLANIFICACIÓN

CAPÍTULO I

OBJETO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenibles sin perjuicio de otros modos.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en modos de transporte sostenibles de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.
b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.
c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.
d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente Ordenanza serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo

responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. 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.

Art.- 6. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Promover e incentivar los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.

c) Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.

d) Garantizar a los ciudadanos al acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestionamiento vehicular en la ciudad.

g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO II

INSTITUCIONALIDAD: AUTORIDADES ENCARGADAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 9. Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de diseñar, planificar y emitir la política pública en materia de movilidad sostenible, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente Ordenanza.

Art.- 10. Levantamiento de información: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

Art.- 11. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles, como una dependencia que forma parte de la

Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 12. Entidad competente para la ejecución de obras públicas: La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases.

Art.- 13. Agencia Metropolitana de Tránsito: La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

Art.- 14. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO III

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 16. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

a) Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

b) El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

c) El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

f)) Un Concejal designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible en una asamblea general, pública y de convocatoria abierta presidida por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad. Los representantes durarán dos años en sus funciones. (Se agrega transitoria décimo tercera)

Art.- 17. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza.

b) Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

d) Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

e) Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

f) Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

g) Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

CAPÍTULO IV

DE LA PLANIFICACIÓN

Art.- 18. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

a. Accesibilidad: Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

b. No discriminación: Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

c. Seguridad: Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.

d. Salud: Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

e. Eficiencia: Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

f. Calidad: Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

g. Participación ciudadana: Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

h. Planificación integrada: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte deben integrar a la movilidad sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.

i. Integridad ambiental: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. Innovación tecnológica: Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

k. Capacitación, formación, sensibilización, promoción: Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 19. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;

b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;
e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;
f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito.
h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;
i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;
j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y
k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 20. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Art.- 21. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por

espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 22. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 23. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenible preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la

seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

Art.- 24.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad

Art.- 25. Ciclovía recreativa: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará las ciclovías recreativas, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de las ciclovías recreativas garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación. La Municipalidad deberá tomar en cuenta a todas las organizaciones existentes dentro de la planificación y ejecución de las ciclovías recreativas garantizando su participación y colaboración.

Art.- 26. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciben mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 27. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 28. Zonas pacificadas para el tránsito: Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 29. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en el 10% de las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Art.- 30. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclopaseos en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Para el caso de las entidades municipales también se promoverá los servicios de mensajería en bicicleta y los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Art.- 31. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que

tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 32. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, en atención a lo dispuesto con la presente ordenanza y lo establecido en la disposición transitoria octava, décimo primera y décimo segunda de la Ordenanza 170, sancionada el 22 de junio de 2017.

Art.- 33. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 34. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente Ordenanza, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

En el caso de daño o destrucción de una ciclovía derivada de las actuaciones públicas o privadas, estás deberá ser restituidas a su estado original.

Art.- 35. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.
b. Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.
c. Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.
d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.
e. Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.
f. Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 36. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 37. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este

medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 38. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.
b. Domicilio y teléfono de contacto.
c. Número del documento de identidad.
d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
e. Características singulares.
f. Fotografía de la bicicleta.
g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

QUINTA

El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre los modos de transporte sostenibles y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

En el plazo de 120 días la Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

En la plazo de 90 días la Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de alta demanda de viajes).

SEXTA

La Dirección de Talento Humano en el plazo de 60 días deberá expedir el instructivo con los mecanismos que instrumenten la certificación e incentivo para los funcionarios municipales que acudan en bicicleta al trabajo para puedan obtener el beneficio establecido en la presente ordenanza así como la implementación del servicio de mensajería en bicicleta. Estos instructivos deberán ser presentados a la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones.

SÉPTIMA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclopaseos en la ciudad.

NOVENA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría de Movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

DÉCIMA

En el plazo de 180 días la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión respectiva la reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

DÉCIMA PRIMERA

En el plazo de 90 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá expedir el Manual de Espacio Público, acorde a lo establecido en el artículo 3, numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 .

DÉCIMA SEGUNDA

En el plazo de 120 días la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberá presentar el Plan de Mejoramiento de Aceras, el cual deberá contener cronograma de ejecución de obras en aceras, los sectores priorizados y el presupuesto a ser invertido, acorde a lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana 282 sancionada el 12 de septiembre del 2012 .

DÉCIMA TERCERA

En el plazo de 30 días, tras la aprobación de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad realizará una convocatoria pública y abierta, a través de todos los medios municipales a todos los colectivos y organizaciones de hecho y de derechos vinculadas a la promoción de modos de transporte sostenible, con el propósito de designar a los delegados a la Mesa Interinstitucional.

Dentro de la referida sesión se definirá en conjunto el procedimiento de designación de los delegados a la Mesa Interinstitucional.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.

Quito, 11 de abril del 2017

Señor.
Galo Eduardo Cárdenas
Presente.-

Señorita
Laura Patricia Villacís Luna
Presente.-

De mi consideración:

Me es grato comunicarle que la Asamblea realizada junto con las organizaciones ciudadanas vinculadas a la promoción de transporte sostenible en la ciudad de Quito, tuvo el acierto de elegirlos como delegados principal a Galo Eduardo Cárdenas, con cédula de ciudadanía 1715820013 y como suplente a Laura Patricia Villacís Luna, con cédula de ciudadanía 1709600124 para acreditarse para el uso y acceso a la silla vacía en el Concejo Metropolitano para la discusión y posterior aprobación del PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Sus atribuciones y deberes se encuentran contemplados en los artículos 81, 83, y 84 de la Ordenanza Metropolitana 102 de Participación Ciudadana y Control Social.

Atentamente,

Carlos Zurita
SECRETARIO AD-HOC DE LA ASAMBLEA

RAZÓN: En Quito a los 11 días del mes de abril del 2017, agradecemos y aceptamos los cargos señalados para el uso y acceso a la silla vacía en el Concejo Metropolitano para la discusión y posterior aprobación del PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Principal

Galo Eduardo Cárdenas
C.C. 1715820013
e-mail: gecardenasv@gmail.com
Cel: 09823900117

Suplente

Laura Patricia Villacís Luna
C.C. 1709600124
e-mail: lauquito@hotmail.com
Cel: 0995681433

29

ACTA DE DESIGNACIÓN DE LOS DELGADOS PARA EL USO DE DE LA SILLA VACÍA POR PARTE DE LOS DELEGADOS

En la ciudad de Quito, el 11 de abril de 2017, en la cafetería de FLACSO ubicada en la calle San Salvador y Pradera, siendo las 18h00, y constatando la presencia de los organizaciones ciudadanas vinculadas al proceso de construcción del "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", se resuelve:

- DESIGNAR DOS DELGADOS DE TODAS LAS ORGANIZACIONES CIUDADANAS VINCULADAS A LA PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Aprobada por unanimidad.

- DESIGNACIÓN DE DELEGADOS PRINCIPAL Y SUPLENTE DE LAS DIVERSAS ORGANIZACIONES CIUDADANAS VINCULADAS A LA PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA ACREDITARSE AL USO DE LA SILLA VACÍA DENTRO DE LA DISCUSIÓN Y POSTERIOR APROBACIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Se mociona que los delegados por parte de las organizaciones ciudadanas sean el señor: Galo Eduardo Cárdenas Villenas y la señorita Laura Patricia Villacís Luna.

La moción es aprobada por unanimidad.

No existiendo más puntos a tratar se levanta la sesión con las resoluciones adoptadas.

Para dejar constancia de la presente, firma el acta todas las organizaciones ciudadanas que fueron parte del proceso de construcción participativa del PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN

MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Nombre: Pamela Mardieta
Cédula: 1712996170
Organización: INDEPENDIENTE

Nombre: GAIO CARDENAS
Cédula: 1715820013
Organización: INDEPENDIENTE

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre:
Cédula:
Organización:

Nombre: Cordova Guerra
Cédula: 1716048945
Organización: Ciudad en Bici

Nombre: Andrea Baquero
Cédula: 171476139-0
Organización: Ciudad en bici

Nombre: Fernando de la Torre
Cédula: 171005601
Organización: Fulgor / Ciudad en Bici

Nombre: Paola Romero
Cédula: 1710510072
Organización: Mesa Movilidad / Asamblea La Mariscal

Nombre: Rafael Barriga
Cédula: 1706469437
Organización: Independiente

Nombre: Adolfo Otero
Cédula: F-049741058
Organización: —

Nombre: Frank Fuentes
Cédula: 171264261 S
Organización: CER Promotora.

Nombre: Fernando Molina
Cédula: 1712619145
Organización: Valle de los Chillos

Nombre: Rossana Peña
Cédula: 1707338412
Organización: Top Bike

Nombre: Juan C. Avilés
Cédula: 1708979602
Organización: Colegio Ingenieros Ambientales Pichincha

Nombre: Laura Villacís Luna
Cédula: 1709600124
Organización: Ciudad en Bici
Carishina en Bici

Nombre: Ricardo Cabascango
Cédula: 171841442-6
Organización: Cleta Endiablada

Nombre: Carlos Zuela
Cédula: 1717175812
Organización: Bicacción

Nombre: Rafael Villacrés
Cédula: 172199099-1
Organización: Masa Crítica

Nombre: Gabriel Ortega V.
Cédula: 1716138560
Organización: Ciudad en Bici

Nombre: Wilson Solís
Cédula: 0501448682
Organización: Ciudad en bici

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito, particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "Ciclovías para Quito", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad. Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos, mejorar la sensación y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 y el 20 de octubre de 2016, se alojó en la ciudad de Quito, capital de los ecuatorianos, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro realizado por la Organización de la Naciones Unidas.

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta julio de 2016, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 1159 siniestros ocurridos a peatones con 48 fallecidos. En el año 2015, hubo 2170 atropellamientos con una cifra de 78 fallecidos. Es decir, en la mitad del año 2016, ya se ha llegado a más del 60% de los fallecidos en 2015. Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2015 se registraron 119 siniestros con 2 muertes, mientras que en los primeros 6 meses del año 2016, ya se registran 86 siniestros con 3 fallecidos. El incremento de número de siniestros y de fallecidos en el año 2016 es una cifra que preocupa al legislador local.

Sin embargo, las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

S2

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial recuperar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

> *"La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público".*

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *"la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO2eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO2eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO2e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO2e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO2eq."*

> *"La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión". Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *"En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador)."*

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan

beneficios económicos y sobretodo en favor de la redistribución económica y el emprendimiento, ya que el comercio local se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.

51

Tabla No. 1

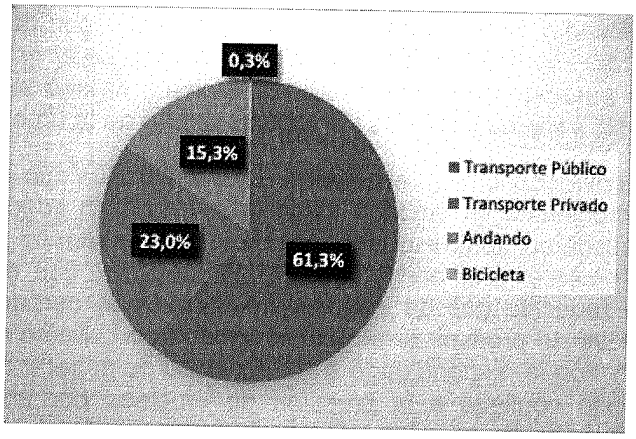
Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

Motorizado	Transporte Público[4]	2.800.000	61,3%
	Transporte Privado[5]	1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1

Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – "bici-Quito" en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que 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 Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal";

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá "*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, el artículo 84 literal q) del COOTAD, confiere a los gobiernos de los Distritos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su territorio;

Que, el artículo 364 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) dispone que los "*ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados podrán dictar o ejecutar, para el cumplimiento de sus fines, actos administrativos, actos de simple administración, contratos administrativos y hechos administrativos*"; y, que en concordancia con el segundo inciso del artículo 367 ibídem, los actos administrativos podrán extinguirse o reformarse en sede administrativa por razones de legitimidad o de oportunidad;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Que, la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala que: "*Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter*

50

nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (...)";

Que, el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: "*d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"*

Que, el artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que *"Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional."*;

Que, el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; *"Son derechos de los peatones los siguientes:*

a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;

d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)

Que, el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

"a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;
d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (...)"

Que, en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "(...) *Los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el*

fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada.

Los GADs metropolitanos o municipales deberán además destinar parte de la infraestructura vial a los peatones, con el fin de incrementar las condiciones de seguridad de este sector."

Se prohíbe el uso y apropiación de espacios públicos como sitios de operación exclusiva para la prestación de servicios de transporte comercial terrestre.
Que, los artículos 103 Y 104 del RALOTTSV determinan que: "*los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías*"; y, "*Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales*".

Que, el artículo 105 de la norma Ibídem establece que: " *Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transportación en viajes pendulares.*"

Que, el artículo 302 del RALOTTSV, contemplan los derechos de los ciclistas en materia de movilidad.

Que, es prioridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito priorizar la movilidad sostenible, con beneficios sociales, económicos y ambientales;

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1 y artículo 8 numeral 4 de la ley Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD:

DICTA LA ORD. PARA (MOVILIDAD) REGULACIÓN DE SANCIONES

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE PRIORIZA, REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

TÍTULO I

OBJETO, INSTITUCIONALIDAD, MESA INTERINSTITUCIONAL Y PLANIFICACIÓN

CAPÍTULO I

OBJETO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenibles sin perjuicio de otros modos. (de movilidad) medio de movilidad

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en los diversos modos de transporte sostenibles de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

49

modos / sustituir x
(los distintos medios)

a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.

b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.

c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.

d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente Ordenanza serán de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. 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.

Art.- 6. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Integrar las políticas de usos del suelo, desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Promover e incentivar los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.

c) Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.

d) Garantizar a los ciudadanos al acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestionamiento vehicular en la ciudad.

g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento y la redistribución económica, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO II

INSTITUCIONALIDAD: AUTORIDADES ENCARGADAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 9. Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad en el Distrito Metropolitano: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la encargada de diseñar, planificar y emitir la política pública en materia de movilidad sostenible, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente Ordenanza.

18

Art.- 10. Levantamiento de información: La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá mantener información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso atendiendo a la normativa vigente sobre gobierno abierto y transparencia de la información.

1) Creación de una Dirección correspondiente a la política Adm del Ejecutivo → Solicitar informe de Adm y Planificación

Art.- 11. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles como una dependencia que forma parte de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 12. Entidad competente para la ejecución de obras públicas: La entidad que tenga a su cargo la ejecución de obras públicas en el Distrito Metropolitano, deberá dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases.

Art.- 13. Agencia Metropolitana de Tránsito: La entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Distrito Metropolitano, deberá precautelar, proteger y asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza. Bajo ningún caso esta entidad ni su personal deberán realizar actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados de movilidad.

Art.- 14. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO III

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño, ejecución y control de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 16. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

a) Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

b) El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

c) El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

· El Alcalde o su delegado

f)) Un Concejal designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible. Los representantes durarán dos años en sus funciones y deberán presentar ante la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad el acta de elección de los representantes, el proceso de elección y las organizaciones sociales de hecho y de derecho que han participado.

Art.- 17. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza.

b) Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

d) Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

e) Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

f) Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

g) Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

CAPÍTULO IV

DE LA PLANIFICACIÓN

Art.- 18. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

a. Accesibilidad: Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles

47

sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

b. **No discriminación:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

c. **Seguridad:** Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.

d. **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

e. **Eficiencia:** Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

f. **Calidad:** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje. en la movilidad sostenible.

g. **Participación ciudadana:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

h. **Planificación integrada:** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación de infraestructura y servicios de transporte deben integrar a la movilidad sostenible, tomando en cuenta las implicaciones ambientales, económicas, urbanísticas y sociales.

i. **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad sostenible, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

k. **Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 19. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;

¿Se trata bord sobre movilidad sostenible...?

b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;

d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;

e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;

f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito.

h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;

i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y

k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

46

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 20. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias cortas y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tienen prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles, avenidas y espacios públicos.

Art.- 21. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 22. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales,

pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Autoridad encargada del control del tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 23. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenible preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

Art.- 24.- Campañas de educación.- La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad, en coordinación con las demás entidades municipales competentes, deberá realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad

Art.- 25. Ciclopaseos: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito promoverá y apoyará los ciclopaseos, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclopaseos garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación. Podrá delegar la operación de los ciclopaseos a organizaciones sociales sin fines de lucro cuyo objeto social sea la promoción de modos de transporte sostenibles, a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente. La Municipalidad deberá tomar en cuenta a todas las organizaciones existentes dentro de la planificación y ejecución de los ciclopaseos garantizando su participación y colaboración.

¿Como se delega?

45

Art.- 26. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente, se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad será la responsable de la regulación, control y evaluación del sistema de bicicleta pública. Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciben mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

mediante los Procedimiento de contratación Pública y contrato al Servicio de mantenimiento, se debe determinar si la entidad encargada de la movilidad cuenta con el recurso

La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 27. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 28. Zonas pacificadas para el tránsito: Es el área urbana en cuyo sistema vial se prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y, en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

La municipalidad, a través de la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 29. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible, la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Los operadores de transporte público que operen rutas de alimentación a corredores troncales deberán implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte en el 10% de las unidades por cada ruta.

El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

Art.- 30. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta. Las entidades públicas y privadas premiadas recibirán espacios de promoción en los ciclopaseos en coordinación con la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad.

Para el caso de las entidades municipales también se promoverá los servicios de mensajería en bicicleta y los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Requerimiento tributario

Art.- 31. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la entidad encargada del control del tránsito, deberá capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Escuelas de capacitación / donde dirigen? Cursos o qué?

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público y transporte comercial éstos deberán recibir capacitaciones sobre modos de transporte sostenibles y su priorización y seguridad vial previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la entidad encargada del control del tránsito capacitará a los usuarios de vehículos. Para este efecto, se establecerá un calendario anual de capacitaciones.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 32. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados

44

eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales transporte público, que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados.

Art.- 33. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 34. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el artículo 35 de la presente Ordenanza, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

Si previo a la intervención derivadas de actuaciones públicas o privadas no se adecuan los espacios de ciclovías, las obras no podrán iniciar, situación que deberá ser verificada por la entidad encargada del control de cumplimiento de la normativa en el Distrito Metropolitano en sus inspecciones.

Art.- 35. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.

b. Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

c. Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.

d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

e. Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

f. Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 36. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria. La Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad deberá comunicar de esta facultad a las instituciones de educación privada de la ciudad.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 37. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la Autoridad Metropolitana rectora de la Movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 38. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.
b. Domicilio y teléfono de contacto.
c. Número del documento de identidad.
d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
e. Características singulares.
f. Fotografía de la bicicleta.
g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

DISPOSICIONES GENERALES

43

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional con geolocalización y descripción clara de cada uno los accidentes registrados, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría de Ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

QUINTA

El Alcalde Metropolitano podrá restringir temporalmente cualquier día de la semana el tránsito de todo tipo de vehículos por vías determinadas previamente dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a efectos de promover el uso de modos de transporte sostenible descritos en la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre los modos de transporte sostenibles y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser

presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

En el plazo de 120 días la Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

En la plazo de 90 días la Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de alta demanda de viajes).

SEXTA

La Dirección de Talento Humano en el plazo de 60 días deberá expedir el instructivo con los mecanismos que instrumenten la certificación e incentivo para los funcionarios municipales que acudan en bicicleta al trabajo para puedan obtener el beneficio establecido en la presente ordenanza así como la implementación del servicio de mensajería en bicicleta. Estos instructivos deberán ser presentados a la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones.

= incentivos RRHH

SÉPTIMA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

Ver pasar con impuestos de Dirección factibilidad de este pedido

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclopaseos en la ciudad.

NOVENA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría de Movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

DÉCIMA

En el plazo de 180 días la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda deberá presentar ante la Comisión respectiva la reforma a las normas de arquitectura y urbanismo necesarias para la implementación de la presente Ordenanza.

DÉCIMA PRIMERA

En el plazo de 90 días a partir de la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad deberá expedir el Manual de Espacio Público, acorde a lo establecido en el artículo 3, numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana 282. ¿Sancionado d...? establecer el año

42

DÉCIMA SEGUNDA

En el plazo de 120 días la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas deberá presentar el Plan de Mejoramiento de Aceras, el cual deberá contener cronograma de ejecución de obras en aceras, los sectores priorizados y el presupuesto a ser invertido, acorde a lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana 282. sancionado 8112

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.

1371-17.

QUITO

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1571

Quito D.M., 09 JUN 2017

Ticket GDOC: 2017-058108 / 2017-058585

Doctor
Gianni Frixone Enríquez
PROCURADOR METROPOLITANO (E)
Presente

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

Mediante oficio No. SM-0837-2017, de 8 de junio de 2017, la Secretaría de Movilidad remite el informe técnico No. SM-CTNM-IT-006-17, sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

De acuerdo a lo establecido en la sesión de la Comisión de Movilidad, realizada el 24 de abril de 2017 y una vez que la instancia técnica ha emitido el informe correspondiente, remito a usted el expediente, con el fin de que se sirva emitir el informe y criterio legal sobre el proyecto en mención.

Atentamente,

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PROCURADURÍA METROPOLITANA
Fecha: -9 JUN 2017
Hora: 9:45
Firma de recepción:

Abg. Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-06-09	
Revisado por:	J. Morán	Prosecretaría	2017-06-09	
Aprobado por:	D. Cevallos	Secretaría General	2017-06-09	

Anexo: Expediente original en 29 fojas.

① 2017-058585
② 2017-058108

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD
ALCALDÍA

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
8H49

40

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 reformatorias 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

27 veinte siete

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

QUITO

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio N°: SG- 1193
Quito D.M., 03 MAYO 2017
Ticket GDOC: 2017-058108
2017-058585

Abogado
Darío Tapia Rivera
SECRETARIO DE MOVILIDAD

Asunto: *Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.*

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria realizada el miércoles 26 de abril de 2017, al conocer el proyecto Ordenanza Metropolitana que regula, facilita y promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, presentado por la Concejala Daniela Chacón Arias; y, Mediante oficio No. SG-1131, de 26 de abril de 2017, la Secretaría General del Concejo Metropolitano informa a la Comisión que se ha realizado la revisión de los requisitos formales para ser aceptado el proyecto normativo en referencia. De conformidad con lo previsto en el litera c) del artículo 13 de la Resolución del Concejo No. C 074, de 8 de marzo de 2016, la comisión **resuelve** solicitar a usted emita el criterio técnico correspondiente, sobre el indicado Proyecto en un plazo máximo de 8 días.

Dada en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, el 26 de abril de 2017.

Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente resolución fue expedida por la Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 26 de abril de 2017.

ab veinte y seis

Abg. Jaime Morán Paredes
SECRETARIO GENERAL
DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (S)

	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M. Caleño	Gestión C.	2017-04-26	
Revisado por:	M. Subía	Prosecretaría	2017-04-26	
Aprobado por:	J. Morán	Secretaría General	2017-04-26	

Anexo: Documentación original en 13fojas.

25
veinte
y
cinco

QUITO
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO

Oficio No.: SG- 1131
Quito D.M., 26 ABR. 2017
Ticket GDOC: 2017-058108

Concejal
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente;

Asunto: *Revisión requisitos formales "proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito".*

De mi consideración:

Mediante oficio No. 140-DCHA-DMQ-17, de 26 de abril de 2017, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, la señorita Concejal Daniela Chacón Arias, remite el "proyecto de Ordenanza Metropolitana que Regula, Facilita y Promociona la Movilidad en Modos de Transporte Sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito"; por lo que, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado.
- El proyecto normativo no contiene disposiciones reformatorias ni derogatorias, por no haberse identificado normativa relacionada con dicho objeto.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirva incluir el conocimiento del mismo en sesión ordinaria o extraordinaria de la Comisión de Movilidad, en un plazo máximo de 15 días.

Finalmente, se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del

24 veinte y cuatro

Cuerpo Edilicio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la pertinencia legislativa, técnica y jurídica del proyecto en referencia.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Abg. Jaime Morán Paredes
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito (S)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	J. Morán	Secretaría General	2017-04-26	

Copia: **Alcaldía Metropolitana**
Concejal Daniela Chacón
[redacted]

23
veinte
y tres

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "Ciclovias para Quito", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la ciudad capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local. Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos, mejorar la sensación y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 al 20 de octubre del 2016 se desarrolló en la ciudad de Quito, capital de los ecuatorianos, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro organizado por la Organización de la Naciones Unidas

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta julio de 2016, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 1159 siniestros ocurridos a peatones con 48 fallecidos. En el año 2015, hubo 2170 atropellamientos con una cifra de 78 fallecidos. Es decir, en la mitad del año 2016, ya se ha llegado a más del 60% de los fallecidos en 2015. Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2015 se registraron 119 siniestros con 2 muertes, mientras que en los primeros 6 meses del año 2016, ya se registran 86 siniestros con 3 fallecidos. El incremento de número de siniestros y de fallecidos en el año 2016 es una cifra que preocupa al legislador local.

Sin embargo las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

21 veinte y uno

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial recuperar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

> *"La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público."*

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *"la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO2eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO2eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO2e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO2e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO2eq."*

> *"La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión". Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *"En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador)."*

20 vemb

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios económicos, ya que el comercio se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.

19

10

Tabla No. 1

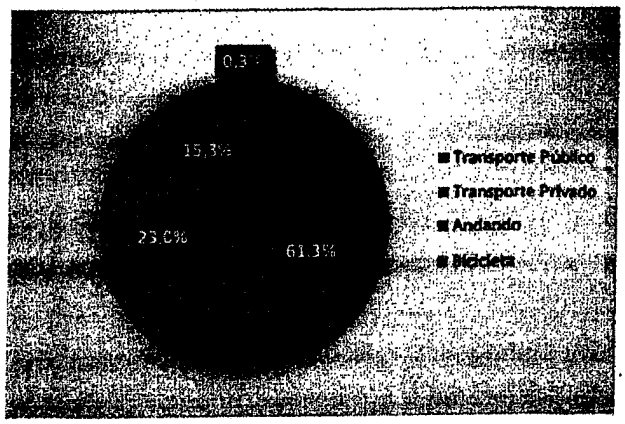
Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

[illegible]		2.800.000	61,3%
[illegible]		1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1

Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – "bici-Quito" en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que 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 Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal";

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) mediante resolución 69/226 resolvió que en octubre del 2016 Ecuador (fue) será sede de la Cumbre Hábitat III, la cual se celebra cada 20 años a nivel mundial, con el objetivo de establecer parámetros y una guía global sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible; son parte integrante y activa de la misma.

Que, el Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción...";

Que, el artículo 30.5, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre otras competencias las siguientes: "d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón"; y, "e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial";

Que, el Art. 20.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los ciclistas tendrán entre otros derechos el siguiente: a) Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberán adecuar espacios para hacerlo;

Que, el Art. 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Municipios, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías;

12
Olesuarte

Que, el Art. 99 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales; (Incorporar normas INEN)

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenible sin perjuicio de otros modos.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en modos de transporte sostenibles de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.
b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.
c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.
d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad y régimen sancionatorio.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución seguimiento y control de la movilidad en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

16 diferencias

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. 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.

Art.- 6. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Promover e incentivar los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.

c) Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.

d) Garantizar a los ciudadanos al acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestionamiento vehicular en la ciudad.

g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

15 quince

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento económico, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO I

POLÍTICA PÚBLICA

Art.- 9. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

a. **Accesibilidad:** Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

b. **No discriminación:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

c. **Seguridad:** Privilegiar las acciones de prevención del delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

d. **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas.

e. **Eficiencia:** Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

f. **Calidad:** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

g. **Participación ciudadana:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que

14
catorce

se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

h. **Planificación integrada:** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación del transporte engloba personas, ambiente, salud, economía, educación y diseño urbano.

i. **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente modos de transporte sostenibles, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

k. **Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 10. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;
b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;
e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;
f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles

13
hecho

como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito.

h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;

i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y

k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 11. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias inferiores a 1,6 kilómetros, y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas.

Art.- 12. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

12 doce

Art. 13. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Agencia Metropolitana de Tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

Art.- 14. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenible preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Ciclopaseos: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, promoverá y apoyará los ciclopaseos, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.

6 11 once

La Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclopaseos garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación. Podrá delegar la operación de los ciclopaseos a organizaciones sociales sin fines de lucro cuyo objeto social sea la promoción de modos de transporte sostenibles, a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente. La Municipalidad deberá tomar en cuenta a todas las organizaciones existentes dentro de la planificación y ejecución de los ciclopaseos garantizando su participación y colaboración.

Art.- 16. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente y que promueve el uso de la bicicleta como mecanismo de transporte sostenible en la ciudad.

La Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación del sistema de bicicleta pública implementando mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegar la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Secretaría encargada de la movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 17. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 18. Zonas pacificadas para el tránsito: La municipalidad, a través de la Secretaría encargada de la movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalizarán como tales con la correspondiente limitación de velocidad, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambas márgenes de la calzada.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 19. Informes técnicos: Previo a la determinación de pacificación de vías o de zonas de tráfico calmado deberá contener, al menos, los siguientes informes:

a. Análisis, monitoreo y mediciones de la situación actual del tráfico y circulación peatonal y en bicicleta.
b. Análisis, monitoreo y mediciones de flujos y comportamiento de tráfico y circulación peatonal y en bicicleta proyectada.
c. Análisis, monitoreo y mediciones del espacio público y percepción del espacio público.
d. Talleres de socialización y acuerdos comunitarios a ser desarrollados en la zona que será pacificada.

Art.- 20. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte. El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Art.- 21. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta.

Para el caso de la entidades municipales también se promoverá los servicios de mensajería en bicicleta y los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 22. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales de transporte público que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de

estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados.

Art.- 23. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 24. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

Si previo a la intervención derivadas de actuaciones públicas o privadas no se adecuan los espacios de ciclovías, las obras no podrán iniciar, situación que deberá ser verificada por la Agencia Metropolitana de Control en sus inspecciones.

Art.- 25. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante un infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.
b. Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.
c. Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.
d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

ocho

e. Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.
f. Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 26. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 27. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la secretaría encargada de la movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 28. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.
b. Domicilio y teléfono de contacto.
c. Número del documento de identidad.
d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
e. Características singulares.
f. Fotografía de la bicicleta.
g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

TÍTULO III

INSTITUCIONALIDAD

CAPÍTULO I

AUTORIDAD ENCARGADA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 29. Autoridad Metropolitana: La Secretaría encargada de la movilidad, a través de su dirección respectiva será la encargada de diseñar, planificar y emitir la política pública

Siete
7

en materia de modos de transporte sostenibles, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza. Además tendrá la obligación de realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Secretaría deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad.

Art.- 30. Levantamiento de información: La Secretaría encargada de la movilidad deberá mantener una información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadanía.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso.

Art.- 31. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles adscrita a la Secretaría encargada de la movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 32. Empresa Pública Metropolitana ejecutora: La Empresa encargada de la movilidad y obras públicas, será la encargada de la ejecución de las políticas públicas emitidas por la Secretaría encargada de la movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases. No podrá esta empresa dictaminar o planificar política pública en materia de modos de transporte sostenibles.

Art.- 33. Agencia Metropolitana de Tránsito: Será la encargada de precautelar, proteger, asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza.

Art.- 34. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la Agencia Metropolitana de Tránsito, es su obligación capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público estos deberán recibir capacitaciones sobre seguridad vial para peatones y personas que se transporten en bicicleta por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito capacitará a los usuarios de vehículos.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas trimestrales para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las

Seis 6.

políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

Art.- 35. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO II

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 36. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño y ejecución de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 37. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

a) Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

b) El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

c) El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

f)) Un Concejal designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible. Los representantes durarán dos años en sus funciones y deberán presentar ante la Secretaría encargada de la movilidad el acta de elección de los representantes, el proceso de elección y las organizaciones sociales de hecho y de derecho que han participado.

Art.- 38. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza.

b) Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

d) Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

e) Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

f) Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

g) Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

Art.- 39. Planificación participativa: La municipalidad deberá promover la participación de las diversas organizaciones de hecho y de derecho que promuevan la movilidad sostenible y deberá garantizar su participar en las instancias de planeación, prioritariamente en aquellas destinadas al mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte. Se realizará a través de la mesa interinstitucional creada mediante esta ordenanza así como los demás mecanismos de participación ciudadana establecidos en la normativa vigente.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría encargada del ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

CUARTA

cuatro

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre el uso de la bicicleta y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

La Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de congestión).

SEXTA

Las estaciones de servicio gasolina en el Distrito Metropolitano de Quito, deberán implementar o adaptar servicios para inflado de llantas de bicicletas, requisito que debe ser observado por la autoridad metropolitana competente.

SÉPTIMA

La Dirección de Talento Humano en el plazo de 60 días deberá expedir el instructivo con los mecanismos que instrumenten la certificación e incentivo para los funcionarios municipales que acudan en bicicleta al trabajo para puedan obtener el beneficio

establecido en la presente ordenanza así como la implementación del servicio de mensajería en bicicleta. Estos instructivos deberán ser presentados a la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

NOVENA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclopaseos en la ciudad.

DECIMA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría encargada de la movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.

2
DOC

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Monisela, 01

2017-058585

Quito, 25 de abril del 2017
Oficio No. No.139-DCHA-DMQ-17

Licenciado
Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente

De mis consideraciones:

En su calidad de Presidente de la Comisión de Movilidad, le solcito se sirva incorporar dentro del orden del día de la sesión ordinaria del 26 de abril la comisión general para recibir a los representantes de los colectivos y organizaciones de usuarios de la bicicleta, al señor Galo Cárdenas y a la señorita Laura Patricia Villacís Luna, quienes informarán a los miembros de la Comisión el proceso de construcción participativa del "PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", así como su entrega.

Agradezco de antemano la atención brindada a la presente.

Atentamente,

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 26 ABR 2017 8:25
QUITO ALCALDÍA
NÚMERO DE HOJA: 1h.

DCHA/aaa/sov

SECRETARÍA CONCEJALÍA
RECIBIDO: Mauro Quiroz
FECHA: 25/04/2017
HORA: 14:41.5
FIRMA:
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL
QUITO ALCALDÍA

establecido en la presente ordenanza así como la implementación del servicio de mensajería en bicicleta. Estos instructivos deberán ser presentados a la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones.

OCTAVA

La Secretaría de Movilidad en el plazo de 180 días a partir de la sanción de la presente ordenanza, en la facultad de sus competencias, coordinará con la Secretaría de Ambiente informará la cantidad de material contaminante a la atmósfera que se deja de emitir por el uso de modos de transporte sostenibles.

NOVENA

La Secretaría de Movilidad en un plazo de 90 días deberá presentar ante la Comisión de Movilidad un informe de evaluación sobre el desarrollo, implementación y ejecución de los ciclopaseos en la ciudad.

DECIMA

Dentro del plazo de 180 días la Secretaría encargada de la movilidad deberá conformar la mesa interinstitucional establecida en la presente ordenanza, para el cumplimiento de los objetivos planteados y el ejercicio de los derechos de movilidad.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Deróguese la Ordenanza 268, expedida el 20 de noviembre de 2008.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Metropolitana entrará vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Gaceta Oficial y dominio web de la municipalidad.

La Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud deberán mantener la información e indicadores de los usuarios de los modos de movilidad sostenible y presentar los beneficios que este modo de transporte presenta a la salud.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Movilidad deberá presentar un Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, que deberá contener planificación para la creación, inspección, evaluación y mantenimiento de nuevas rutas de ciclovías, mecanismo de promoción para el uso de la bicicleta y su cronograma de mantenimiento anual.

SEGUNDA

La Secretaría de Educación y Deporte en coordinación con la Secretaría de Movilidad deberán generar actividades extracurriculares en escuelas y colegios municipales en las que se capacite a los estudiantes sobre el uso de la bicicleta y las normas de seguridad vial que deben conocer para la circulación en las vías, aceras y ciclovías.

TERCERA

En el plazo de 90 días, la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Tránsito desplegarán una estrategia de difusión de las normas establecidas en la presente ordenanza y de la promoción sobre el uso de modos de transporte sostenibles. La estrategia deberá cumplir con los principios establecidos en la presente ordenanza y deberá ser presentada ante la Mesa Interinstitucional de Modos de Transporte Sostenibles para que emita sus recomendaciones al respecto.

CUARTA

La Secretaría de Movilidad deberá implementar el flujo de procedimientos internos y los responsables para la generación del registro de bicicletas del Distrito Metropolitano de Quito y de la creación de la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles.

QUINTA

La Secretaría de Movilidad elaborará la planificación respectiva que permita ejecutar medidas de reducción del uso del automóvil el 22 de septiembre, ya sea de modo integral (para toda la ciudad) o de modo parcial (intervenciones estratégicas en zonas de congestión).

SEXTA

Las estaciones de servicio gasolina en el Distrito Metropolitano de Quito, deberán implementar o adaptar servicios para inflado de llantas de bicicletas, requisito que debe ser observado por la autoridad metropolitana competente.

SÉPTIMA

La Dirección de Talento Humano en el plazo de 60 días deberá expedir el instructivo con los mecanismos que instrumenten la certificación e incentivo para los funcionarios municipales que acudan en bicicleta al trabajo para puedan obtener el beneficio

b) Diseñar y proponer medidas para mejorar la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

c) Elaborar una agenda de trabajo para cuatro años entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el Municipio para proponer estrategias para incentivar el uso de bicicletas y mejorar la seguridad de los peatones que deberá ser presentada al Concejo Metropolitano.

d) Garantizar la participación de la ciudadanía y de las organizaciones sociales dentro de los planes, programas y proyectos que promuevan los modos de movilidad sostenible.

e) Ejercer los mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

f) Exigir y formar parte de los procesos de rendición de cuentas de las autoridades municipales.

g) Participar en la actualización del Plan Maestro de Movilidad.

Las resoluciones se adoptarán con mayoría simple de los miembros de la mesa interinstitucional, mediante resoluciones. En cada sesión se informará el nivel de ejecución de las referidas resoluciones y se dará el oportuno seguimiento a las mismas.

Art.- 39. Planificación participativa: La municipalidad deberá promover la participación de las diversas organizaciones de hecho y de derecho que promuevan la movilidad sostenible y deberá garantizar su participar en las instancias de planeación, prioritariamente en aquellas destinadas al mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte. Se realizará a través de la mesa interinstitucional creada mediante esta ordenanza así como los demás mecanismos de participación ciudadana establecidos en la normativa vigente.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA

La Agencia Metropolitana de Tránsito informará cada cuatrimestre el índice de accidentabilidad a peatones y usuarios de la bicicleta a la Comisión de Movilidad y a la Mesa Interinstitucional, con el objetivo medir la implementación de política pública y emitir recomendaciones al respecto.

SEGUNDA

Se declara al día 22 de septiembre como el Día Mundial sin Auto y de Promoción de los modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

TERCERA

La Secretaría encargada del ambiente dentro de la evaluación anual para la entrega de la "Distinción Metropolitana Quito Sostenible" deberá considerar las prácticas realizadas por las entidades privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

CUARTA

políticas de movilidad sostenible que se expidan para el efecto, atención a los ciudadanos en caso de accidentes de tránsito y mecanismos de prevención de accidentes.

Art.- 35. Presupuesto para movilidad no motorizada: El presupuesto asignado en un ejercicio económico para la promoción, desarrollo e implementación de la movilidad sostenible en todas las entidades municipales competentes, no podrá ser inferior a la del año inmediato anterior y deberá incrementarse cada año.

CAPÍTULO II

MESA INTERINSTITUCIONAL DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 36. Mesa Interinstitucional.- Confórmese la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente ordenanza, que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, evaluación y control participativo sobre el diseño y ejecución de las políticas de movilidad para modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito.

Art.- 37. Conformación: La Mesa Interinstitucional estará conformada por:

a) Cuatro delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible.

b) El Secretario/a de movilidad o su delegado, quien lo presidirá.

c) El Supervisor/a de la Agencia Metropolitana de Tránsito o su delegado.

d) El Gerente de la Empresa Pública de Movilidad y Obras Públicas o su delegado.

e) El Secretario/a de Ambiente o su delegado.

f)) Un Concejal designado por el seno del Concejo Metropolitano.

Las organizaciones sociales, colectivos ciudadanos podrán participar de las sesiones de la Mesa Interinstitucional, con sus opiniones, aportes y propuestas que aporten al debate y control social.

La Mesa podrá convocar a otras entidades municipales y a instituciones de otras funciones del Estado para el desarrollo y el cumplimiento de los objetivos de la presente ordenanza metropolitana y deberá reunirse de modo obligatorio, por lo menos una vez cada tres meses previo convocatoria de quien preside la mesa.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones sociales deben ser electos de manera democrática en base a criterios de paridad, equidad, inclusión, alternabilidad de los diferentes actores de la movilidad sostenible. Los representantes durarán dos años en sus funciones y deberán presentar ante la Secretaría encargada de la movilidad el acta de elección de los representantes, el proceso de elección y las organizaciones sociales de hecho y de derecho que han participado.

Art.- 38. Atribuciones: La mesa tendrá las siguientes atribuciones:

a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de esta ordenanza.

4

3

en materia de modos de transporte sostenibles, para el Distrito Metropolitano de Quito, en atención a la normativa de la presente ordenanza. Además tendrá la obligación de realizar campañas de educación continuas para fomentar una cultura de respeto a los modos de transporte sostenibles y una convivencia entre todos los actores de la movilidad.

La Secretaría deberá destinar todos los años parte del presupuesto asignado a la dirección respectiva para la realización de campañas de educación priorizando programas para niños. Deberá coordinar con el sistema de educación pública y privada para que las campañas puedan ser promovidas en las escuelas de toda la ciudad.

Art.- 30. Levantamiento de información: La Secretaría encargada de la movilidad deberá mantener una información actualizada respecto de la implementación de políticas públicas que promuevan los modos de movilidad sostenible y su respectivo sistema de indicadores, que permitan dar seguimiento y evaluación a las autoridades municipales y a la ciudadania.

La información deberá ser publicada y actualizada en los plataformas digitales que disponga la municipalidad garantizando su difusión y fácil acceso.

Art.- 31. Dirección de Modos de Transporte Sostenibles: Créase la Dirección de Modos de Transporte Sostenibles adscrita a la Secretaría encargada de la movilidad con la finalidad de cumplir con las obligaciones establecidas en el artículo anterior.

Art.- 32. Empresa Pública Metropolitana ejecutora: La Empresa encargada de la movilidad y obras públicas, será la encargada de la ejecución de las políticas públicas emitidas por la Secretaría encargada de la movilidad de modo eficiente, inmediato y con la debida información a los ciudadanos en todas sus fases. No podrá esta empresa dictaminar o planificar política pública en materia de modos de transporte sostenibles.

Art.- 33. Agencia Metropolitana de Tránsito: Será la encargada de precautelar, proteger, asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial, poner en vigor los derechos de todos los actores de la movilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente ordenanza.

Art.- 34. Capacitaciones: En el ejercicio de las competencias de la Agencia Metropolitana de Tránsito, es su obligación capacitar a conductores profesionales, conductores particulares, ciclistas y peatones sobre seguridad vial, con el objetivo de generar una movilidad segura que tienda a reducir los índices de accidentabilidad en las vías y generar convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

Para el caso de los vehículos que presten servicio de transporte público estos deberán recibir capacitaciones sobre seguridad vial para peatones y personas que se transporten en bicicleta por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito previo a la suscripción de los contratos de operación y en caso de quienes presten todo tipo de servicios de transporte comercial, previo a la obtención de los permisos de operación.

Previo a la matriculación vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito capacitará a los usuarios de vehículos.

Los Agentes Metropolitanos de Tránsito deberán recibir capacitaciones periódicas trimestrales para el desarrollo, promoción e implementación de la presente ordenanza, las

e. Durabilidad y mantenimiento: Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.
f. Localización/georeferenciación: La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificados previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

Art.- 26. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos y escuelas y colegios municipales: Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas públicas, deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas las cuales podrán ser de uso gratuito para funcionarios y ciudadanos.

También deberá implementarse estacionamientos para bicicletas en las escuelas y colegios municipales de forma obligatoria y en los centros educativos privados en todos sus niveles de forma voluntaria.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DE BICICLETAS

Art.- 27. Registro de bicicletas: Créase el registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, tener una base de datos actualizada sobre el número de personas que utilizan este medio de transporte o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

La resolución que expida la secretaría encargada de la movilidad con la creación del registro de bicicletas deberá definir el modelo de gestión, el cual deberá contemplar la participación de las organizaciones sociales.

Art.- 28. Requisitos: Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de dieciocho años, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a. Nombres y apellidos del titular.
b. Domicilio y teléfono de contacto.
c. Número del documento de identidad.
d. Marca, modelo y color de la bicicleta.
e. Características singulares.
f. Fotografía de la bicicleta.
g. Número de cuadro, marco o de identificación.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de dieciocho años, la inscripción se realizará a nombre de sus representantes legales.

TÍTULO III

INSTITUCIONALIDAD

CAPÍTULO I

AUTORIDAD ENCARGADA DE LA IMPLEMENTACIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 29. Autoridad Metropolitana: La Secretaría encargada de la movilidad, a través de su dirección respectiva será la encargada de diseñar, planificar y emitir la política pública

estacionamientos y servicios públicos, así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados.

Art.- 23. Pasos peatonales: Por excepción, en vías expresas de las zonas urbanas, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad.

En todo caso, siempre se priorizará la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Art.- 24. Infraestructura ciclista: El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en Plan de creación y mantenimiento de ciclovías, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado original.

Si previo a la intervención derivadas de actuaciones públicas o privadas no se adecuan los espacios de ciclovías, las obras no podrán iniciar, situación que deberá ser verificada por la Agencia Metropolitana de Control en sus inspecciones.

Art.- 25. Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas: Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas se deberán considerar los siguientes:

a. Seguridad: Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante un infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.
b. Espacio público: Los estacionamientos deberán estar ubicados preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público y ejes comerciales y que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.
c. Facilidad de uso: Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.
d. Diseño: Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

a. Análisis, monitoreo y mediciones de la situación actual del tráfico y circulación peatonal y en bicicleta.
b. Análisis, monitoreo y mediciones de flujos y comportamiento de tráfico y circulación peatonal y en bicicleta proyectada.
c. Análisis, monitoreo y mediciones del espacio público y percepción del espacio público.
d. Talleres de socialización y acuerdos comunitarios a ser desarrollados en la zona que será pacificada.

Art.- 20. Bicicleta en el transporte público: Los usuarios de bicicleta podrán llevar sus bicicletas dentro de las unidades que formen parte del sistema metropolitano de transporte público de pasajeros, administrado por la municipalidad. En los casos en que no sea posible la municipalidad deberá implementar e instalar portabicicletas como forma de integración modal de transporte. El movilizar la bicicleta en los medios de transporte público de pasajeros no tendrá costo adicional.

La municipalidad deberá capacitar a los conductores y demás operadores de las unidades de transporte público metropolitano a fin de que brinden un servicio informado, oportuno y de calidad a los usuarios de bicicleta que utilizan el servicio de transporte público.

Art.- 21. Incentivos para entidades públicas y privadas: La municipalidad incentivará a las entidades públicas y privadas que promuevan el uso de modos de transporte sostenibles.

Mediante el reconocimiento de la distinción ambiental metropolitana, otorgada por la Secretaría encargada del ambiente anualmente, se estimulará a las entidades privadas a adoptar prácticas que fomenten entre otras cosas el uso de modos de transporte sostenibles entre sus empleados y servicios de mensajería en bicicleta.

Para el caso de la entidades municipales también se promoverá los servicios de mensajería en bicicleta y los funcionarios públicos municipales recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 ocasiones que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA PARA MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 22. Intermodalidad.- La intermodalidad es la articulación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la movilidad de las personas, ofreciendo en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, congestión y costos.

Se pretende el cambio modal del automóvil a la intermodalidad con otros medios de transporte sostenibles como la caminata y la bicicleta, permitiendo generar traslados eficientes, seguros a aquellas zonas donde no llega el transporte público ampliando su radio de acción y garantizando la accesibilidad de los usuarios.

Las implementación de obras de infraestructura para bicicletas y peatones deberán fomentar la intermodalidad, garantizando el acceso e integración a diferentes modos de transporte a la ciudadanía, mediante estacionamientos para bicicletas de corta y larga duración, localizados en estaciones de transferencia, terminales de transporte público que conforman el sistema metropolitano de transporte público, en los edificios de

La Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación de los ciclopaseos garantizando los parámetros de seguridad, protección y el flujo vehicular en las áreas de implementación. Podrá delegar la operación de los ciclopaseos a organizaciones sociales sin fines de lucro cuyo objeto social sea la promoción de modos de transporte sostenibles, a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente. La Municipalidad deberá tomar en cuenta a todas las organizaciones existentes dentro de la planificación y ejecución de los ciclopaseos garantizando su participación y colaboración.

Art.- 16. Bicicleta pública: El sistema metropolitano de bicicleta pública es un modo preferencial de transporte, económico, amigable con el ambiente y que promueve el uso de la bicicleta como mecanismo de transporte sostenible en la ciudad.

La Secretaría encargada de la movilidad será la responsable de la administración, control y evaluación del sistema de bicicleta pública implementando mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas adecuadas que se encuentren en buen estado y reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegar la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos de contratación pública permitidos por la normativa vigente.

La Secretaría encargada de la movilidad deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento del mismo y a proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Art.- 17. Señalización: La adecuada señalización es fundamental para garantizar la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles. La municipalidad está obligada a comunicar con anticipación toda nueva forma de señalización para que los actores de la movilidad adecúen su conducta debidamente.

Art.- 18. Zonas pacificadas para el tránsito: La municipalidad, a través de la Secretaría encargada de la movilidad podrá establecer calles o zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalizarán como tales con la correspondiente limitación de velocidad, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambas márgenes de la calzada.

Las zonas pacificadas o de tráfico calmado deberán contener la respectiva señalización para la circulación de bicicletas.

Art.- 19. Informes técnicos: Previo a la determinación de pacificación de vías o de zonas de tráfico calmado deberá contener, al menos, los siguientes informes:

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2017-058108

Quito, 26 de abril del 2017
Oficio No. No.140-DCHA-DMQ-17

Señor Abogado
Diego Cevallos
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mis consideraciones:

Acorde a las atribuciones que me son inherentes en mi calidad de Concejal del Distrito Metropolitano de Quito, constantes en el artículo 88, literal b) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, sírvase encontrar adjunto a la presente el **"PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**, particular que pongo en su conocimiento para que siga el trámite correspondiente de conformidad con la normativa nacional y metropolitana.

Atentamente,

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO | RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
HORA: 09:30
26 ABR 2017
QUITO ALCALDÍA | FIRMA RECEPCIÓN:
NÚMERO DE HOJA: 20

Daniela Chacón Arias
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CC. Concejal Eddy Sánchez - Presidente de la Comisión de Movilidad
Concejal Sergio Garnica
Concejal Patricio Ubidia
Concejal Eduardo Del Pozo

DCHA/aaa/rmz

21

12

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Ecuador, gracias al nuevo ordenamiento jurídico nacional y al proceso de descentralización, en varias ciudades se han construido vías y senderos para bicicletas. En la actualidad se cuenta con leyes, reglamentos, planes y políticas para el transporte en general; sin embargo, el tratamiento de la movilidad sostenible aún es escaso. A nivel nacional, el país se encuentra en un estado inicial de implementación de políticas públicas de movilidad sostenible, donde ciudades como Cuenca, Loja, Manta y Quito han dado sus primeros pasos.

En la ciudad de Quito particularmente, el proceso inició en el año 2003, cuando un grupo de ciudadanos preocupados por la contaminación ambiental se reunieron en el Seminario Taller "Ciclovías para Quito", sentando así las bases para lo que sería el Ciclopaseo, espacio dominical que perdura hasta la actualidad en la ciudad capital. En el Plan Maestro de Movilidad 2009 se consideró por primera vez a la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad.

La participación activa de colectivos de ciclistas y peatones en el país fue decisiva en la inclusión de ciertos elementos para la promoción del uso de la bicicleta y la seguridad de los peatones a nivel nacional, que se vio reflejada en la Constitución de 2008 y tuvo repercusiones a nivel local. Además la ciudad de Quito posee la certificación de reconocimiento internacional de Planificación de Políticas de Calidad para el Tráfico de Bicicletas (BYPAD) otorgado por el Centro Austriaco de Investigación para la Movilidad.

El 22 de septiembre de 2014, la ciudad de Quito suscribió la Carta Internacional del Caminar a través de la cual la ciudad se comprometió a incrementar la movilidad integral, diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas, mejorar la integración de las redes peatonales, desarrollar planes de uso de suelo que beneficien a las redes peatonales, reducir el peligro de atropellos, mejorar la sensación y seguridad personal, aumentar el apoyo de las instituciones y desarrollar una cultura del caminar.

Entre el 17 al 20 de octubre del 2016 se desarrolló en la ciudad de Quito, capital de los ecuatorianos, la sede de HABITAT III, alineándose a la política de sustentabilidad acogida en este foro organizado por la Organización de la Naciones Unidas

SINIESTROS OCURRIDOS A PEATONES Y CICLISTAS EN LOS AÑOS 2015 Y 2016

Hasta julio de 2016, la Agencia Metropolitana de Tránsito ha registrado 1159 siniestros ocurridos a peatones con 48 fallecidos. En el año 2015, hubo 2170 atropellamientos con una cifra de 78 fallecidos. Es decir, en la mitad del año 2016, ya se ha llegado a más del 60% de los fallecidos en 2015. Algo similar ocurre con los ciclistas, en el año 2015 se registraron 119 siniestros con 2 muertes, mientras que en los primeros 6 meses del año 2016, ya se registran 86 siniestros con 3 fallecidos. El incremento de número de siniestros y de fallecidos en el año 2016 es una cifra que preocupa al legislador local.

Sin embargo las estadísticas de accidentabilidad no necesariamente reflejan las cifras reales de incidentes, debido a que muchos de los mismos no son reportados o denunciados.

BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: ECONÓMICOS, AMBIENTALES, SOCIALES Y EN LA SALUD

10

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes son opciones para mejorar la movilidad urbana. Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial recuperar la bicicleta y el caminar como una opción para la movilidad dentro de la ciudad de Quito con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de enfermedades relacionadas y transformar la experiencia de transitar en la ciudad.

> *"La importancia del caminar en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos peatones y que por lo tanto cuando beneficiamos los desplazamientos a pie así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público."*

Ante los efectos que se producen por el cambio climático y sus consecuencias en las ciudades, las políticas públicas deben trabajar de cerca con ideas sustentables de descarbonización, de manera que se mejore la calidad del aire y se utilicen menos recursos naturales. En este sentido, el uso de la bicicleta y el caminar, como medios de transporte, generan una disminución de las emisiones de dióxido de carbono considerable. Además la necesidad de compra de combustibles y energía se ve disminuida dejando además una huella de carbono muy insignificante. Cabe recalcar que de acuerdo con la Secretaría de Ambiente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, *"la Huella de Carbono calculada para la ciudad es en total 5.164.946 ton CO2eq, distribuida de la siguiente manera: sector transporte con el porcentaje más alto respecto al total de las emisiones (56%) emite 2.902.402 ton CO2eq, en segundo lugar el sector residencial, comercial e institucional con una generación de emisiones de 1.016.305 ton CO2e (20%), el sector de residuos sólidos con 661.689 ton CO2e (13%) y finalmente con un porcentaje de 11% el sector industrial con 584.550 ton CO2eq."*

> *"La caminabilidad ha llegado a un punto de inflexión". Así es como la consultora ARUP resumía los resultados de un estudio —Cities Alive: Towards a walking world—, realizado en más de 80 ciudades del mundo, que analiza los efectos de las políticas enfocadas a favorecer la peatonalización de los espacios públicos y cuáles son las medidas que pueden ayudar a su implementación. Una de las conclusiones del informe es que este tipo de políticas son una parte esencial de la recuperación del espacio público por parte de los ciudadanos, es decir, sostiene que facilitar la acción de caminar es clave en la planificación futura de las ciudades.*

El Plan Decenal de Salud 2015-2025 elaborado por la Secretaría de Salud del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito establece que las cinco primeras causas de mortalidad en Quito son las enfermedades cerebrovasculares (6.3%), influenza y neumonía (5.6%), enfermedades isquémicas del corazón (5.3%), diabetes (5.3%) y accidentes de transporte terrestre (4.5%), siendo estos últimos la principal causa de muerte en hombres entre 15 y 35 años de edad. *"En conjunto las enfermedades crónicas no transmisibles más comunes (circulatorias, neoplasias, diabetes y respiratorias crónicas) constituyen un 53% de muerte en el DMQ (50% en Ecuador)."*

19

Los datos y estudios apuntan a los beneficios de aplicar este tipo de medidas, como el hecho de que aquellas ciudades con mayores espacios caminables experimentan beneficios económicos, ya que el comercio se ve favorecido por un mayor tránsito de peatones, además de beneficios ecológicos y de movilidad, con la reducción de tránsito motorizado especialmente de vehículos privados. Existen también otros beneficios como la relación entre la práctica de caminar y la mejora general de la salud, incluso, como apuntó un estudio de la Universidad de Queensland, de la salud mental, o el hecho de que los barrios con grandes espacios peatonales atraen a ciudadanos a vivir en ellos.

La bicicleta es una tecnología que está subrepresentada en la ciudad, pero podría ser considerada un eje fundamental que acercará a Quito a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Una visión de movilidad integral busca generar las mejores condiciones para que los ciudadanos se movilicen diariamente y que lo hagan de la manera más sostenible y eficiente posible. De allí que dentro de los objetivos de esta visión se encuentran reducir el crecimiento vehicular, fomentar el uso de medios de transporte más eficientes, alcanzar estándares de calidad ambiental en la ciudad, mejorar la salud, brindar condiciones que garanticen la seguridad vial de todos los actores de movilidad y la reducción de la contaminación con la implementación de tecnologías de bajo impacto ambiental a bajo costo. Incorporar este tipo de transporte permitirá que el paradigma de una movilidad eficiente emerja siendo más eficiente, eficaz y económico para los traslados personales dentro de la urbe quiteña.

Desde la perspectiva económica, el ciclismo es una iniciativa que promete crecimiento y rendimientos crecientes en ámbitos como la inversión en educación e innovación, que a su vez, buscarán adherirse a los principios de desarrollo sostenible. Por otro lado se busca fomentar una economía de bajo carbono, que es amigable con el ambiente por el reducido gas de invernadero, dióxido de carbono, que es emitido. Existe la posibilidad de producir y reforzar el turismo de ciclismo en la ciudad, lo que incentivaría la economía respondiendo a la necesidad de generar recursos sostenibles en el tiempo. Esto conlleva a la creación de empleos por un crecimiento en la demanda de los mismos, comprobado por estudios realizados por el Club de la Industria Ciclista conjuntamente con la Federación de Ciclistas Europea. Finalmente, se empodera la productividad de la industria propiciando una expansión del mercado y de la industria per se.

PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Acorde al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2014, el Distrito Metropolitano de Quito cuenta con una población de 2'239.191 habitantes, genera un total global de 4'600.000 viajes (5'300.000 etapas), que se distribuyen en los distintos modos de transporte, sean motorizados o no motorizados y en sus distintas clasificaciones. Donde se demuestra que el modo preferencial de desplazamiento de los habitantes en el Distrito es el transporte público que, en términos generales, representa el 61,3% y por otro lado se encuentran los el transporte privado o particular con el 23%.

18

Tabla No. 1

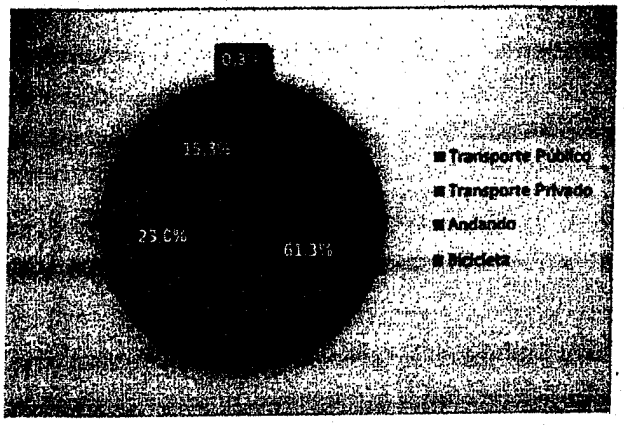
Número de viajes en los diferentes modos de transporte proyectados al 2014

[redacted]		2.800.000	61,3%
		1.050.000	23,0%
No Motorizados	Peatonal	700.000	15,3%
	Bicicleta	15.000	0,3%
		4.565.000	100,0%

Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Figura No. 1

Proporción de la distribución modal de viajes desglosada por modos de transporte - 2014



Elaboración Propia. Fuente: Estudio de movilidad - proyecto Metro de Quito - 2011

Del cuadro anterior, se desprende que existe una baja participación correspondiente a los viajes en bicicleta en la distribución modal de los viajes en el DMQ, pues apenas llega al 0,3% (14.500 viajes/día), situación que refleja que este modo de transporte aún no se ha masificado.

A partir de la implementación del servicio de bicicleta pública – "bici-Quito" en agosto del 2012 con 25 estaciones y 425 bicicletas, poco a poco ha incrementado la baja participación de viajes en bicicleta en el total de número de viajes diarios que se realizan en la ciudad. Ello también ha contribuido para que la ciudadanía empiece a pensar en la bicicleta como un modo de transporte.

En atención a los argumentos esgrimidos, las experiencias internacionales, y la realidad presente en el Distrito Metropolitano de Quito es necesario establecer un nuevo marco normativo que tenga por objeto plantear mecanismo y herramientas que permitan aplicar, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, conceptos de desarrollo sostenible propuestos para la nueva agenda urbana, para disminuir brechas de desigualdad e inequidad en el espacio público vial en el marco de las competencias municipales en materia de tránsito.

CONSIDERANDO

17

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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, el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza que 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 Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: "Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal";

Que, el Art. 415 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías;

Que la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) mediante resolución 69/226 resolvió que en octubre del 2016 Ecuador (fue) será sede de la Cumbre Hábitat III, la cual se celebra cada 20 años a nivel mundial, con el objetivo de establecer parámetros y una guía global sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible; son parte integrante y activa de la misma.

Que, el Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción...";

Que, el artículo 30.5, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre otras competencias las siguientes: "d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón"; y, "e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial";

Que, el Art. 20.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los ciclistas tendrán entre otros derechos el siguiente: a) Transitar por las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberán adecuar espacios para hacerlo;

Que, el Art. 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Municipios, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías;

16

9

Que, el Art. 99 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales; (Incorporar normas INEN)

EXPIDE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA, FACILITA Y PROMOCIONA LA MOVILIDAD EN MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Art.- 1. Objeto.- Esta ordenanza tiene por objeto planificar, regular, gestionar e incentivar la movilidad de las personas en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito. Esta ordenanza regulará específicamente al tránsito de bicicletas y la caminata como modos de transporte sostenible sin perjuicio de otros modos.

Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en modos de transporte sostenibles de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad.

A tal efecto, la ordenanza regula:

a. Lineamientos para la creación, medición, implementación y mejora de la política pública para modos de transporte sostenibles, amigables con el ambiente, ecológicos y eficientes.
b. Las formas de promoción de la movilidad sostenible.
c. Los criterios que fomenten la implementación, monitoreo, medición y mejoramiento de la señalización de las vías que garanticen la seguridad vial.
d. Las normas de convivencia entre los diferentes actores de la movilidad y régimen sancionatorio.

Art.- 2. Ámbito de aplicación.- La presente ordenanza será de aplicación para todo el Distrito Metropolitano de Quito, y las instituciones que conforman la municipalidad encargadas de la implementación, ejecución seguimiento y control de la movilidad en modos de transporte sostenibles.

Art.- 3. Modos de transporte sostenibles.- Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles a aquellos vehículos sin tracción mecánica, vehículos a propulsión humana, vehículos no motorizados, movilidad a pie y otros modos que minimizan el impacto negativo sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Art.- 4. La persona como objetivo de movilidad.- El objetivo de la movilidad será la persona, por tanto toda persona tendrá derecho realizar desplazamientos efectivos mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, en un sistema que respete la jerarquía y principios que se establecen en esta ordenanza.

La persona deberá formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que implementen y desarrollen modos de movilidad sostenible.

Art.- 5. Jerarquía de movilidad.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. 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.

Art.- 6. Finalidades.- La presente ordenanza tiene los siguientes objetivos:

a) Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, ambiental, de salud y las políticas de movilidad, de modo que se reduzcan los desplazamientos en modos motorizados y se garantice preferentemente la accesibilidad a través de los modos de transporte sostenibles a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

b) Promover e incentivar los modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.

c) Educar a la ciudadanía y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación ambiental y acústica, seguridad vial y la reducción de la accidentalidad.

d) Garantizar a los ciudadanos al acceso a los modos de transporte sostenibles en condiciones de seguridad, eficiencia y mínimo impacto negativo sobre la calidad de vida y el ambiente.

e) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) Generar una cultura de respeto a todos los modos de transporte y al uso de los modos de transporte sostenibles como formas no contaminantes y de descongestionamiento vehicular en la ciudad.

g) Promover campañas y capacitaciones a la ciudadanía y a los funcionarios públicos de respeto de los modos de transporte sostenibles, de concientización ambiental y seguridad vial en los diversos espacios que disponga la municipalidad que aseguren la participación amplia y diversa en atención a los principios y lineamientos constantes en la presente ordenanza.

14

8

Art.- 7. Reconocimiento.- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, promover crecimiento económico, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

Se reconoce expresamente a la caminata y al transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso.

Art.- 8. Definiciones.- Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se adoptan las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, y la normativa técnica expedida por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN).

CAPÍTULO I

POLÍTICA PÚBLICA

Art.- 9. Principios de la movilidad sostenible: Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, programas y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

a. **Accesibilidad:** Garantizar que el acceso a la ciudad será en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.

b. **No discriminación:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo uso de los modos de transporte sostenibles y evitar toda forma de exclusión.

c. **Seguridad:** Privilegiar las acciones de prevención del delitos, de acoso, violencia sexual e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

d. **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo de enfermedades relacionadas.

e. **Eficiencia:** Maximizar desplazamientos en modos de transporte sostenibles ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

f. **Calidad:** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

g. **Participación ciudadana:** Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que

13

se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de los aportes de los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

h. **Planificación integrada:** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular. La planificación del transporte engloba personas, ambiente, salud, economía, educación y diseño urbano.

i. **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el ambiente, al incentivar el uso de transporte público y modos de transporte sostenibles, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

j. **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente modos de transporte sostenibles, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

k. **Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones.

Art.- 10. Planificación de la movilidad: La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, observará los siguientes criterios:

a. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y rurales;
b. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de todas las personas especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
c. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el transporte público y el uso racional del automóvil particular;
d. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad;
e. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte Público;
f. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;
g. Impulsar programas y proyectos en coordinación con la Secretaría encargada de la promoción de la salud para que incentiven el uso de modos de transporte sostenibles

12

como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados a las afecciones respiratorias, sedentarismo, contaminación y accidentes de tránsito.

h. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público y de modos de transporte sostenibles;

i. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

j. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y

k. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

TÍTULO II

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES Y SU PROMOCIÓN

CAPÍTULO I

DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 11. De la caminata y los peatones: Caminar es un modo de transporte y también un tipo de actividad física que deberá realizarse en condiciones apropiadas en el entorno para poder realizar esta actividad de manera segura, agradable y cómoda. Caminar es el medio de transporte predominante en las distancias inferiores a 1,6 kilómetros, y es una parte importante del transporte intermodal enlazado con un transporte público eficaz.

Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad permanente o temporal que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Los peatones tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas para garantizar su seguridad.

Los peatones serán considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas.

Art.- 12. De la bicicleta: La bicicleta tiene prelación sobre todos los otros modos de transporte excepto el caminar, por lo que las personas que lo utilizan tienen el derecho a transitar por espacios públicos libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, por espacios con las adecuaciones correspondientes y debidamente señalizados para transitar con seguridad.

Los usuarios de bicicleta dispondrán de vías de circulación privilegiada como ciclovías y espacios similares. De preferencia, las ciclovías serán diseñadas e implementadas con mecanismos de separación con los demás medios de transporte motorizado en la calzada para garantizar su seguridad, especialmente en vías arteriales principales o secundarias y vías colectoras.

Los usuarios de bicicleta tienen derecho a ser considerados prioritariamente dentro de la planificación y diseño de calles y avenidas, luego de la priorización peatonal.

Art. 13. Atención por parte de los agentes civiles de tránsito: Los peatones y los usuarios de bicicleta serán atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los otros modos de transporte y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Los agentes civiles de tránsito observarán los siguientes criterios en el ejercicio de su trabajo:

1. Los peatones y los usuarios de bicicleta son sujetos de atención prioritaria en atención a la jerarquía establecida en la pirámide de movilidad en esta ordenanza, por lo que deberán brindar atención efectiva, inmediata, oportuna e informada que garantice su prelación, seguridad y protección.

2. Deberán sancionar las infracciones y contravenciones de tránsito que vulneren los derechos de peatones y los usuarios de bicicleta en atención a las disposiciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

3. Deberán respetar las señales de tránsito, priorizando la movilidad y seguridad del peatón y de los usuarios de bicicleta por sobre el flujo vehicular. Está prohibido que los agentes civiles de tránsito irrespeten los cruces peatonales, pasos cebras, ciclovías, carriles exclusivos y demás espacios para peatones y ciclistas a favor de la fluidez del tránsito vehicular.

4. Los peatones deberán contar con la ayuda prioritaria por parte de los agentes civiles de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, especialmente en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad temporal o definitiva.

La Agencia Metropolitana de Tránsito deberá controlar, vigilar y evitar el cometimiento de este tipo conductas violatorias a la prioridad de peatones y usuarios de bicicleta en el espacio público. Todo proceso sancionatorio deberá sujetarse a las normas del debido proceso acorde a la normativa nacional y metropolitana vigente.

Art.- 14. Promoción de los modos de transporte sostenible: Las campañas, sensibilizaciones, capacitaciones que sean desarrolladas e implementadas por la municipalidad deberán promover el uso de los modos de transporte sostenible preferentes y de interés público de conformidad con el artículo 7 de la presente ordenanza, en atención a la jerarquía de la pirámide de movilidad, priorizando la seguridad vial, convivencia armónica de los actores de movilidad, la protección de las personas y la reducción de la accidentabilidad.

Las campañas promovidas por la municipalidad no podrán estar dirigidas a la priorización del uso del vehículo en la ciudad.

CAPÍTULO II

DE LA PROMOCIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

Art.- 15. Ciclopaseos: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, promoverá y apoyará los ciclopaseos, como una actividad permanente y progresiva enmarcada en la política de modos de transporte sostenibles, en coordinación con las organizaciones sociales de hecho y de derecho de la materia.