

Oficio N°: SG- **1856**
D M Quito, 18 JUN. 2018
Ticket GDOC No: 2018-081780

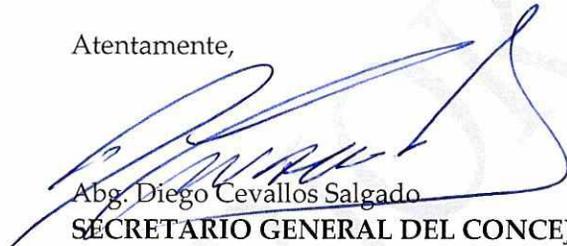
Señor
Alfredo León Banderas
SECRETARIO DE MOVILIDAD
Presente.-

Asunto: Ordenanza Metropolitana de "Regulación de las normas básicas de seguridad para los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricar, cuádrimotos y similares, que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito"

De mi consideración:

Por disposición del señor Presidente de la Comisión de Movilidad, Lic. Eddy Sánchez, me permito solicitar a usted, emita para conocimiento de la Comisión el respectivo informe técnico sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana de "Regulación de las normas básicas de seguridad para los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricar, cuádrimotos y similares, que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito, de iniciativa del Concejal Marco Ponce; informe que será conocido en la sesión de la Comisión de Movilidad convocada para el miércoles 20 de junio de 2018.

Atentamente,


Abg. Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Elaborado por:	M. Caleño	GC	2018.06.15	
Revisado por:	J. Morán	PSC	2018.06.15	

Adjunto: Expediente original en 22 fojas
Ejemplar 1: Secretaría de Movilidad
Ejemplar 2: Adjunto en antecedente
Ejemplar 3: Secretaría General del Concejo
Copia para conocimiento:
Ejemplar 4: Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad

SECRETARÍA CONCEJALIA	RECIBIDO: <i>Marco Ponce</i>
	FECHA: <i>04/06/2018</i>
	HORA: <i>08H46</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	FIRMA: <i>ES</i>

Oficio No.: SG- 1703
Quito D.M., 01 JUN. 2018
Ticket GDOC: 2018-081780

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Asunto: Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula las normas básicas de seguridad para los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricicar, cuadrimotos y similares que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito.

De mi consideración:

En atención al oficio No. DC-MP-2018-0216, de 29 de mayo de 2018, recibido en esta Secretaría el 31 de mayo del año en curso, por el cual el Concejal Sr. Marco Ponce, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula las normas básicas de seguridad para los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricicar, cuadrimotos y similares que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito; y, 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 función de 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 correspondiente.

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 sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

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 Cuerpo Edificio,

Página 1 de 2

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

Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia ya se encuentra disponible para consulta pública en el portal de "Concejo Abierto de Quito", gobiernoabierto.quito.gob.ec, Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditarse en la silla vacía.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-05-31	

Ejemplar 1: Destinatarios
Ejemplar 2: Archivo numérico
Ejemplar 3: Archivo de antecedentes
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo
CC: **Con copia junto con expediente original**
Ejemplar 5: Secretaría de las Comisión de Movilidad
CC: **Con copia para conocimiento**
Ejemplar 6: Alcaldía Metropolitana
Ejemplar 7: Concejal Sr. Marco Ponce



Marco Ponce R.
 CONCEJAL
 MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Handwritten signature and notes in blue ink.

Oficio DC-MP-2018-0216
 DM Quito, 29 de mayo de 2018
 Ticket GDOC: 2018-081780

Abogado
 Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
 Presente. -

De mi consideración:

Por medio de la presente y en apego al Art. 13 de la Resolución 074-2016 que regula el Procedimiento Parlamentario en el Municipio Metropolitano de Quito, solicito a Ud., por ser de su competencia verifique el cumplimiento de las formalidades pertinentes y posteriormente se remita a la Comisión de Movilidad, el presente Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LAS NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICIMOTOS, TRICAR, CUADRIMOTOS Y SIMILARES QUE CIRCULEN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”**,

Particular que comunico para la gestión pertinente.

Atentamente,

Handwritten signature of Marco Ponce Roosz in blue ink.

Marco Ponce Roosz
 Concejel Metropolitano de Quito



QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
 ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 31 MAY 2018 Hora 10:32

Nº. HOJAS - 20 fojas
 Recibido por: *[Handwritten signature]*

Acción	Responsable	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Abg. Stephanie R..	29/05/2018	<i>[Handwritten mark]</i>
Autorizado por:	Dr. Pazmiño M.	29/05/2018	
Tramitado por:	Mary V.	29/05/2018	

PROYECTO DE ORDENANZA

2018

Marco Laszlo Ponce Roosz
Concejal del Distrito Metropolitano de Quito



MUNICIPIO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO

PROYECTO DE ORDENANZA**INICIATIVA.-**

- Presentada por: Marco Ponce Roosz, Concejal del Distrito Metropolitano de Quito.

OBJETO.-

Incorporar a la legislación de tránsito vigente, la normativa pertinente al uso obligatorio casco homologado y chalecos con airbag reflectivos para todos los conductores y acompañantes de motocicleta que circule por el Distrito Metropolitano de Quito.

INTRODUCCIÓN AL PROYECTO.-

La seguridad vial es el eje fundamental en materia de tránsito y transporte terrestre, teniendo en consideración que en los últimos años el parque vehicular respecto del uso de motocicletas se ha incrementado, y acompañando este hecho se ha registrado una serie de factores tanto en tránsito, seguridad y salud pública.

El uso de motocicletas como una variable dentro de la temática de accidentalidad vial, convirtiéndose de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), en un problema de salud pública, debido a que las lesiones producidas por vehículos o motos han causado la muerte a personas de 5 a 59 años de edad. Estudios realizados a nivel mundial indican que los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte en la población de víctimas jóvenes y adultas.

Este vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia, también ha sido utilizado como instrumento para el cometimiento de actividades ilícitas como robos violentos y asesinatos.

Es por ello que se necesita de regulaciones técnicas que busquen mitigar esta problemática social.

ANTECEDENTES.-

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, el riesgo de muerte de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas es veinte veces mayor que el de los ocupantes de automóviles. Una vez producido el accidente, la probabilidad de que se trate de un accidente mortal o grave es más del doble cuando se es usuario de motocicleta, ya que conducir una motocicleta es dieciséis veces más peligroso que conducir un coche.

En septiembre de 2015, los jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen una meta (3,6) para reducir a la mitad el número mundial de defunciones y lesiones en el tránsito para 2020. "Si bien se ha avanzado en los últimos años, debe hacerse más para ejecutar medidas urgentes y salvar más vidas".

La OPS/OMS trabaja con los países de las Américas para avanzar hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial, así como en la aplicación de su Plan de Acción de Seguridad Vial (2012-2017) y de los compromisos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

La motocicleta ha ganado un amplio espacio en Quito, 15 de cada 100 personas que optan por adquirir un medio de transporte eligen la moto, la tasa de mortalidad en el sector está en un 12% anual. (ANT-2016)

Desde el 11 de noviembre del 2013, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito asumió plenamente la competencia del control operativo del tránsito en la capital.

SINIESTRALIDAD EN TRÁNSITO 2016 - 2017 POR TIPO DE VEHÍCULOS:

TIPO DE VEHÍCULO INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

TIPO DE VEHÍCULO INVOLUCRADO: MOTOCICLETA (nivel nacional)

AÑO 2016		
	SINIESTROS	FALLECIDOS
ENERO	762	51
FEBRERO	513	40
MARZO	687	42
ABRIL	709	55
MAYO	636	49
JUNIO	652	53
JULIO	751	57
AGOSTO	724	50
SEPTIEMBRE	583	30
OCTUBRE	673	62
NOVIEMBRE	666	35
DICIEMBRE	716	57
TOTAL	8072	581

AÑO 2017	SINIESTROS	FALLECIDOS
ENERO	640	36
FEBRERO	603	4
MARZO	527	47
ABRIL	575	54
MAYO	637	44
JUNIO	614	53
JULIO	682	67
AGOSTO	648	41
SEPTIEMBRE	646	46
OCTUBRE	623	44
NOVIEMBRE	637	52
DICIEMBRE	701	64
TOTAL	7533	552

Fuente: (estadísticas de la ANT)

SINIESTRALIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: (MOTOCICLETAS)

2015	3104	45	3277
2016	1813	47	2342
2017 mayo	619	21	733

Fuente: ANT / DEP- Quito (VARIAS FECHAS)

MULTAS POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO (MOTOCICLETAS)

	2015	3712
	2016	4226
	2017 mayo	612

	2015	476
	2016	455
	2017 mayo	61

	2015	750
	2016	1822
	2017 mayo	352

ESTADÍSTICA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (MOTOCICLETAS)

Año	# de motocicletas
2015	28.521
2016	28.908
2017 junio	14.967

Fuente: AMT

En la actualidad los motociclistas en el Ecuador solo usan equipamiento pasivo básico para protección como son:

- Casco integral homologado
- Guantes
- Chaqueta / Pantalón resistentes a la abrasión
- Protecciones de hombros, codos, rodillas y protecciones espinales.

Nota: De acuerdo al Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es obligatorio para conductor y pasajeros de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos, el casco homologado y vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles. (Art. 300)

JUSTIFICACION.-

Los principales ejes que motivan y viabilizan el presente proyecto de Ordenanza, se evidencian a continuación:

- **SEGURIDAD VIAL:** La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

Aumenta la seguridad del conductor al disminuir las lesiones graves, ya que el chaleco con airbag está diseñado para proteger al conductor en las zonas más propensas a sufrir daños de elevada magnitud en caso de accidente, como el cuello, columna y cadera.

El uso de colores brillantes proporciona la posibilidad de ser visto a la distancia, ya que el cuerpo es la mitad de la superficie visible del conjunto que forman el motociclista y la motocicleta.

Durante los accidentes a gran velocidad o donde existe un impacto los sistemas protectores con airbag pueden reducir la gravedad del percance en una gran parte de los accidentes que no han sido de extrema gravedad, protegiendo el tórax o las cervicales, zonas del cuerpo que actualmente no cuentan con ninguna clase de protección.

Los accidentes en los que estos sistemas protectores pueden incidir con más efectividad son:

- ✓ El impacto contra un vehículo, saliendo despedido el motorista por encima de éste.
- ✓ Cuando el motorista se cae de la motocicleta e impacta contra el suelo.

- ✓ Cuando la motocicleta derrapa lateralmente y, tras una fase de deslizamiento, el motorista puede impactar de forma descontrolada contra un obstáculo.

Los chalecos mencionados en el presente proyecto, serán de gran utilidad debido a que ejercen protección en la región del cuello, las vértebras cervicales, tórax y la columna vertebral.

- **TRÁNSITO Y MOVILIDAD:** Un chaleco reflectivo, permite hacer visible a una persona a una distancia de ciento cincuenta metros, lo cual apoya a reducir los índices de mortalidad en las vías, teniendo en consideración que en la noche este tipo de vehículos, en especial en carreteras o vías periféricas no se los puede visualizar.

Este accesorio portará con el distintivo de placa de identificación vehicular, que permitirá la plena visualización de la misma en caso del cometimiento de una contravención o delito de tránsito.

- **EJE CIUDADANO:** Carissa F. Etienne, Directora de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), señala que los siniestros viales provocan demasiados traumatismos y muertes prevenibles, y generan una pesada carga para los sistemas de salud.

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS) es necesario la aplicación firme y constante de las leyes de tránsito y las campañas de sensibilización pública que son fundamentales para reducir esta carga y salvar vidas.

Diariamente se registran una cantidad considerable de siniestros en motocicletas en las vías del Distrito Metropolitano de Quito, que son producidos por varias causas, lo cual provoca un problema sanitario como tal, respecto de las lesiones que se producen y en sí un problema que afecta a la ciudadanía, por lo que las autoridades competentes, deberán prestar asistencia ya que nadie está exento de este tipo de peligro.

Los conductores de motocicletas no están protegidos por las estructuras externas como están los vehículos comunes. Las lesiones que se producen en este tipo de accidentes por lo general son las de mecanismos de compresión y las de aceleración, desaceleración con desgarros y arrancamiento.

Por otro lado, es importante evidenciar, la problemática en torno a la seguridad ciudadana, de Acuerdo al Ministerio del Interior, en el año 2016 el uso de motocicletas para cometer ilícitos es frecuente en el país. Los investigadores detectaron que en el 70% de los robos a personas, los asaltantes usan una moto. Ese dato lo corroboró el viceministro del Interior, Diego Fuentes. ¿Por qué ocurre aquello? Porque les permite seguir a las víctimas sin ser percibidos y fugarse de inmediato tras un robo.

COMPONENTE TÉCNICO: CHALECOS CON AIRBAG

Después del cinturón de seguridad, las bolsas de aire son el invento que más vidas ha salvado a lo largo de varias décadas en el mundo.

Los dispositivos airbag deben cumplir las pruebas técnicas según la Norma Europea **EN 1621-4** misma

que evalúa los protectores inflables para los motociclistas, donde establece tiempos de inflado, un índice de absorción de energía más exigente, las zonas de cobertura, entre otros.

ESPECIFICACIONES MÍNIMAS DE PROTECCIÓN

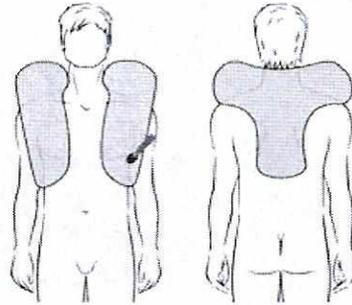
Para que los sistemas brinden una adecuada protección, las especificaciones que se deben cumplir son las siguientes:

CARACTERÍSTICAS EXTERNAS MÍNIMAS.

- La prenda que debe portar el motociclista (chaleco o chaqueta) debe ser elaborada en material y color de alta visibilidad, según normas de seguridad internacionales vigentes como la **UNE EN 471: 2004**, Ropa de señalización de alta visibilidad para uso profesional.
- Las prendas serán confeccionadas básicamente con dos tipos de materiales: material de fondo (fluorescente) para visibilidad en el día y material retro reflectante, para visibilidad nocturna.
- Sobre la prenda debe ir en estampado reflectante la placa de la motocicleta.

CARACTERÍSTICAS GENERALES MÍNIMAS

- El sistema debe brindar protección activa para el cuello, que reduce los traumas cráneo-encefálicos y disminuye el efecto de latigazo o hiper extensión cervical.
- Debe Reducir la posibilidad de fractura de clavícula por impacto con el casco.
- Proteger la parte alta de la espalda y el pecho, reduciendo la posibilidad de sufrir trauma torácico.
- Proteger la columna vertebral desde la región cervical hasta la región lumbar, reduciendo la posibilidad de sufrir lesiones medulares.
- Debe estar elaborado en compuestos de alta resistencia retardantes al fuego, con protección antibacterial y ultravioleta.
- La Velocidad de inflado aprox debe ser de 120 milisegundos.
- La presión nominal de inflado 3-5 PSI.
- Debe tener alta resistencia a la abrasión
- Debe ser reutilizable después de cada activación.
- Debe ser desmontable para permitir el lavado de las prendas
- Debe tener un peso menor a 400gr
- Capacidad de amortiguación de impactos demostrada en su fuerza residual inferior a 3kN de acuerdo norma EN-1621-4.
- La prenda debe alojar a parte del sistema airbag, un sistema viscoelástico para protección espinal. Certificado de acuerdo a la norma EN-1621-2



CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS DEL PROTECTOR VISCOELÁSTICO ESPINAL

- Alta capacidad de amortiguación de impactos demostrada en su fuerza residual inferior a 18 kNewton de acuerdo norma EN-1621-2.
- Diseño ergonómico que permita facilidad de movilidad.
- Peso máximo 505 gramos c/u +/- 10 gramos.
- Espesor 18 mm.
- Larga vida útil.



CARACTERÍSTICAS DE LOS CARTUCHOS DE CO2 ENROSCABLE

- Longitud: 88.4mm (3 1/2")
- Diámetro: 22mm (7/8")
- Diámetro del Cuello: 9mm (3/8")
- Longitud del roscado: 9mm (3/8")
- Peso (Lleno) 58 g
- Peso (Vacío) 42 g
- Contiene 16g (20cubic cms) de co2 comprimido aprox. 60bar/900 psi.
- Presión de llenado 8MPa
- Fuerza requerida para el perforado 400n Max.



Las especificaciones técnicas, antes señaladas deberán cumplir con normas técnicas que evalúan el rendimiento de los dispositivos mediante la medición de la fuerza transmitida a la persona en caso de colisión las cuales son:

NORMA EUROPEA EN-1621

En Europa existen dos normas relativas a los elementos de protección contra impacto mecánico para motociclistas, ambas normas evalúan el rendimiento de los dispositivos de protección mediante la medición de la fuerza transmitida a través de ella en caso de colisión.

EN 1621-1:1997 evalúa los dispositivos diseñados para proteger el hombro, el codo y el antebrazo, la cadera, la rodilla y región inferior de la pierna. El aparato de ensayo consiste en una masa de 5 kg con una cara de impacto de 40 mm x 30 mm, la cual se deja caer en un yunque de cúpula semiesférica de radio de 50 mm. El yunque está montado además en una celda de carga, que permite la medición de la fuerza transmitida a través del protector.

La energía cinética de la masa que cae en el impacto se requiere que sea 50J. Un protector sometido a este método de ensayo se considera conforme, si la fuerza media de transmisión de nueve pruebas es inferior a 35 kN, y si ningún impacto es superior a 50 kN.

EN 1621-2:2003 evalúa los dispositivos diseñados para proteger la espalda. El aparato de ensayo y el procedimiento es similar a la de la norma EN 1621-1:1997, pero varían la forma de la masa y del yunque.

PROYECTO NORMATIVO A PRESENTARSE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según un nuevo estudio del Banco Mundial, titulado “La elevada cifra de lesionados por accidentes de tránsito: Una realidad inaceptable y prevenible”, el cual concluye: que los responsables de las políticas deben dar prioridad a inversiones en seguridad vial de eficacia comprobada. Los costos de la inacción son los siguientes: más de 1,25 millones de muertes al año a nivel mundial, disminución de la productividad y reducción de las perspectivas de crecimiento.

La mayor proporción de la mortalidad y de la discapacidad prolongada a causa de accidentes de tránsito corresponde a la población en edad de trabajar (entre los 15 y los 64 años de edad), las muertes y lesiones por accidentes de tránsito afectan las perspectivas de crecimiento a mediano y largo plazo, al sacar de la fuerza de trabajo a adultos del grupo principal de edad laboral y reducir la productividad debido a la carga de las lesiones.¹

Para la Organización Mundial de la Salud, el riesgo de muerte de los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas es veinte veces mayor que el de los ocupantes de automóviles. Una vez producido el accidente, la probabilidad de que se trate de un accidente mortal o grave es más del doble cuando se trata de motocicleta, ya que representa dieciséis veces más peligro que conducir un automóvil.

En el Ecuador, la Agencia Nacional de Tránsito determinó que la motocicleta ha ganado un amplio terreno en Quito, 15 de cada 100 personas que optan por adquirir un medio de transporte eligen la moto, la tasa de mortalidad en el sector está en un 12% anual. (ANT-2016). En el año 2017 se generaron 7533 siniestros y 552 fallecidos por motocicleta a nivel nacional.

Diariamente se registran una cantidad considerable de siniestros en motocicletas en las vías del Distrito Metropolitano de Quito, que son producidos por varios factores, lo cual ha generado un grave problema en el ámbito sanitario y un alto costo económico para el Estado en relación a las lesiones que se producen, problemática que afecta a la ciudadanía en general, por lo que es un deber de las autoridades competentes en aplicación de sus atribuciones generar las políticas públicas necesarias para normar la seguridad en motocicletas.

La prevención de muertes y lesiones, a través de las intervenciones en seguridad vial representan importantes mejoras en el bienestar de la sociedad, es así como normando y haciendo obligatorio y exigible el uso de prendas de protección como son casco homologado y chaleco con airbag a los conductores de motocicleta, se busca disminuir el alto índice de siniestralidad en este tipo de vehículos.

Esta normativa contribuirá al mejoramiento no solo en seguridad vial, sino también respecto del eje ciudadano, como es la seguridad ciudadana, ya que con la identificación que llevará el chaleco con airbag reflectivo se podrán determinar actividades sospechosas en este tipo de vehículos, al mismo tiempo que mejorará el tránsito y movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

¹ “The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable (La elevada cifra de lesionados por accidentes de tránsito: Una realidad inaceptable y prevenible),” <http://www.worldbank.org/en/topic/transport>.

ORDENANZA METROPOLITANA Nº

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que**, el Art. 264 numeral 6) de la Constitución de la República del Ecuador consagra que: “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley”: 6. *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que**, el Art. 266 ibídem determina que: *“(…) Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales. (…)”*;
- Que**, el Art. 393 ibídem señala que: *“(…) El Estado garantizará la seguridad humana a través de las políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación, y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas estarán a cargo de órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno. (…)”*;
- Que**, el Art. 394 de la Carta Magna establece que: *“(…) El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias. (…)”*;
- Que**, el Art. 55 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece: Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; f) *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”*;
- Que**, el Art. 84 literal q) del COOTAD determina.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: q) *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio”*;
- Que**, el Art. 125 ibídem señala: *“(…) Nuevas competencias constitucionales.-Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias. (…)”*;
- Que**, el Art. 130 ibídem establece que: *“(…) Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento*

territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial. (...)”;

Que, el Art. 2 numeral 2) de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito señala: Además de las contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades siguientes: 2) *“Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias.”*;

Que, el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece como objeto principal la organización, planificación, regulación y en especial el control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos;

Que, el Art. 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que: *“(...) La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: 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, el Art. 9 del mismo cuerpo normativo señala que: *“(...) Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes. (...)*”;

Que, el Art. 30.2 ídem establece que: *“(...) El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos. (...)*”;

- Que**, el Art. 30.3 *ibídem* señala que: “(...) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen. (...)”;
- Que**, el Art. 30.5 *ibídem* determina que: “(...) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón. (...)”;
- Que**, el Art. 300 numerales 1), 2), 3) y 4) del Reglamento a la Ley de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; señala que: “(...) Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y, 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio. En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas. (...)”;
- Que**, el Art. 375 del Código Integral Penal determina que: “(...) Uso de vehículo para la comisión de delitos.- La persona que al conducir un vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de su responsabilidad como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes. (...)”;
- Que**, el Art. 387 numeral 5) *ibídem* establece como: “Contravenciones de tránsito de segunda clase.- Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:” 5. “La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor”;
- Que**, el Art. 389 numerales 11) y 12) *ibídem* señala como: “Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir: “11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas; y 12. “La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.”;
- Que**, el Art. 118 de Ley Orgánica de Salud menciona que: “(...) Los empleadores protegerán la salud de sus trabajadores, dotándoles de información suficiente, equipos de protección, vestimenta

apropiada, ambientes seguros de trabajo, a fin de prevenir, disminuir o eliminar los riesgos, accidentes y aparición de enfermedades laborales. (...)”;

Que, el Art. 42 del Código de Trabajo establece que son Obligaciones del empleador: 8. *“Proporcionar oportunamente a los trabajadores los útiles, instrumentos y materiales necesarios para la ejecución del trabajo, en condiciones adecuadas para que éste sea realizado;”* 18. *“Pagar al trabajador la remuneración correspondiente al tiempo perdido cuando se vea imposibilitado de trabajar por culpa del empleador;”* 29. *“Suministrar cada año, en forma completamente gratuita, por lo menos un vestido adecuado para el trabajo a quienes presten sus servicios”*;

Que, el Art. 329 numeral 4) del mismo cuerpo normativo señala que son causas especiales de despido.- Además de las causas puntualizadas en el artículo 172 de este Código son faltas graves que autorizan el despido de los conductores, maquinistas, fogoneros, guardavías, guardabarreras, guardagujas y, en general, del personal que tenga a su cargo funciones análogas a las de éstos, las siguientes: *“4. La inobservancia de los reglamentos de tránsito y de los especiales de la empresa, legalmente aprobados, en lo que se refiere a evitar accidentes.”*;

Que, el Art. 347 íbidem determina que: *“(…) Riesgos del trabajo son las eventualidades dañosas a que está sujeto el trabajador, con ocasión o por consecuencia de su actividad. Para los efectos de la responsabilidad del empleador se consideran riesgos del trabajo las enfermedades profesionales y los accidentes.”*;

Que, el Art. 348 íbidem establece que: *“(…) Accidente de trabajo es todo suceso imprevisto y repentino que ocasiona al trabajador una lesión corporal o perturbación funcional, con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena. (...)*”;

Que, el Art. 353 íbidem señala que: *“(…) Indemnizaciones a cargo del empleador.- El empleador está obligado a cubrir las indemnizaciones y prestaciones establecidas en este Título, en todo caso de accidente o enfermedad profesional, siempre que el trabajador no se hallare comprendido dentro del régimen del Seguro Social y protegido por éste, salvo los casos contemplados en el artículo siguiente. (...)*”;

Que, el Art. 359 del Código de Trabajo menciona que: *“(…) Indemnizaciones por accidente de trabajo.- Para el efecto del pago de indemnizaciones se distinguen las siguientes consecuencias del accidente de trabajo: 1. Muerte; 2. Incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo; 3. Disminución permanente de la capacidad para el trabajo; y, 4. Incapacidad temporal. (...)*”;

Que, el Art. II.373.8la Ordenanza Metropolitana 213 Sustitutiva del Título V “Del Medio Ambiente”, Libro Segundo del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito) Capítulo VII.- Para la Protección de las Cuencas Hidrográficas que abastecen al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito sancionada el 18 de abril de 2007 establece que están sujetos a estas normas todos los vehículos a motor que circulen por vía terrestre en el territorio del Distrito Metropolitano, de propiedad pública y privada, con las solas excepciones establecidas en este capítulo.

Que, el Art. 1 de la Ordenanza Metropolitana 336 Sustitución de Tarifa por Tasa del Servicio de Revisión Técnica Vehicular sancionada el 20 de diciembre de 2012, menciona que el Hecho generador.- 1.

El hecho generador de la tasa constituye el acceso efectivo al servicio público de Revisión Técnica Vehicular que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito presta a los administrados en calidad de contribuyentes, directamente o a través de la Autoridad Municipal Responsable o sus órganos dependientes o sus delegatarias.

- Que,** el Art. 8 de la Resolución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre 108 que contiene el Reglamento para los Conductores de Motocicletas señala que: *“(...) La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de la Dirección Nacional de Escuelas será el organismo encargado de la homologación de los elementos de seguridad vial que se detallan en el Art. 9 del presente reglamento. Esta homologación la realizará conforme a los procedimientos que esta institución implemente. (...)”;*
- Que,** el Art. 9 del Reglamento mencionado determina que: *“(...) Para los efectos de este reglamento se consideran los siguientes elementos de seguridad: CHALECO.- Prenda sin mangas que permite la identificación y rápido avistamiento del conductor y pasajero al contener material retroreflectivo colores llamativos y la placa del vehículo. CASCO.- Dispositivo homologado que protege de impactos a la cabeza del conductor y pasajero, ante caídas o golpes por efectos de accidentes de tránsito. Pueden ser de los siguientes tipos: a) Integral, casco monolítico que cubre toda la cabeza, incluida la cara, en cuya parte tiene un protector transparente que puede ser deslizado o movido hacia arriba; b) Partido, casco integral en dos partes que permite el movimiento de la parte facial o frontal por medio de unas bisagras a los lados; c) Deportivo, casco monolítico que cubre la parte de la cabeza con excepción de la cara y debe ser complementado con gafas ajustadas a la cara para protección del aire y polvo; y, d) Paseo, casco semicircular que cubre exclusivamente la parte superior de la cabeza y debe ser complementado con gafas. (...)”;*
- Que,** el Art. 12 ibídem establece que: *“(...) El chaleco tendrá dos bandas retroreflectivas horizontales en la parte superior anterior y posterior del mismo, de cinco centímetros de ancho y una separación entre ellas de quince centímetros. Tendrá como mínimo un largo de sesenta y cinco centímetros y un ancho total entre bandas de cuarenta y cinco centímetros. La forma, geometría del chaleco y la manera de colocárselo será de modo que permita su correcta ubicación en el torso de la persona y se observen completamente el número de la placa. Además deberá permitir el movimiento de brazos y hombros con comodidad. Podrá tener dos aperturas laterales o una central, con cintas o algún sistema que permita su cierre o fijación. La banda retroreflectiva cumplirá las especificaciones constantes en la Normativa de Regulación Complementaria para el Uso Obligatorio de Casco y Chaleco Retroreflectivos Identificadores para los Conductores de Motocicletas, Motonetas, Bicimotos, Tricimotos, Tricar, Cuadrimotos y Similares. (...)”;*
- Que,** el Art 1 de la Resolución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre 57 que contiene la Regulación Complementaria para el Uso Obligatorio de Casco y Chaleco Retroreflectivos identificadores para las Conductores de Motocicletas, Motonetas, Bicimotos, Tricimotos Cuadrimotos y Similares, señala que: *“(...) Las disposiciones constantes en la presente regulación complementaria, tienen por objeto complementar y regular las normas existentes para el uso obligatorio del casco y chaleco con identificadores retroreflectivos para todos los conductores/as, pasajeros/as de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricar, cuadrimotos y similares, quienes se sujetarán a las disposiciones constantes en el presente reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento general, reglamentos especiales y la presente regulación complementaria. (...)”;*

Que, el Art. 3 numeral 2) ibídem determina que: “El casco y el chaleco con identificadores retroreflectivos cumplirán las siguientes especificaciones”: 2. *“El chaleco tendrá dos bandas retroreflectivas horizontales en la parte superior anterior y posterior del mismo, de cinco centímetros de ancho y una separación entre ellas de quince centímetros. Tendrá como mínimo un largo de sesenta y cinco centímetros y un ancho total entre bandas de cuarenta y cinco centímetros.”*;

Que, el Art. 4 ibídem especifica que: “(...) La banda retroreflectiva cumplirá los siguientes requerimientos: 1. La tela reflectiva estará asegurada a la superficie con un respaldo de tela durable y tendrá un alto nivel de retroreflectividad cuando sea vista desde diferentes ángulos. 2. Los valores mínimos de retroreflectividad de la tela reflectiva corresponderá a los estándares técnicos convencionales universalmente aceptados. En medio de las bandas retroreflectivas llevará impreso en letras y números retroreflectivos, el número de las placas de la motocicleta o similares. 3. La dimensión mínima de cada letra y número de placa será de diez centímetros de alto y seis centímetros de ancho, y un ancho interno de cada letra de un centímetro con cincuenta milímetros. (...)”;

Que, el Art. 8 de la Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito 56 que contiene el Reglamento de Elaboración de control de placas de identificación vehicular señala que: “(...) Las motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, cuatrimotos, y demás similares llevarán una sola placa colocada en la parte posterior, cuyo diseño será el mismo que el de vehículos, variando las dimensiones que serán de 16 cm x 19 cm, llevarán 2 letras, 3 números y 1 letra, y se asignará de manera secuencial independiente de la provincia de origen. (...)”;

Que, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resuelve transferir la competencia de planificar, regular y control el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en los términos previstos en dicha resolución;

Que, con Resolución No. A006 de 22 de abril de 2013 expedida por el Alcalde Metropolitano de Quito, se crea la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial, asignadas al Municipio por la Constitución de la República, el COOTAD y la LOTTTSV;

Que, mediante Resolución de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador de 16 de agosto de 2017, en su Art. 2 se resolvió: *“RECONOCER como centro y destinatario del servicio público de transporte, al ser humano, de tal suerte que las políticas públicas prioricen la calidad, oportunidad y fundamentalmente, la seguridad tanto para usuarios del transporte público cuanto para usuarios de las vías, en calidad de peatones y conductores de vehículos motorizados y no motorizados, priorizando a los más vulnerables que son los peatones y ciclistas, por sobre las formas motorizadas...”*;

Que, el Art. 4 ibídem señala: *“ RECALCAR que la seguridad vial es un esfuerzo continuo que demanda la aplicación de nuevas estrategias para reducir los siniestros de tránsito, así como la gravedad de los mismos, con la finalidad de no revertir los alcances logrados, por lo que EXHORTAMOS a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT),*

Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Unidades Administrativas, para que se aplique de forma estricta la revisión técnica vehicular...”;

Que, el Art. 11 ibídem establece: “**RATIFICAR la necesidad de fortalecer los mecanismos para erradicar los accidentes de tránsito en el país.**”

Que, es necesario velar por la seguridad vial de los conductores y acompañantes de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricicar, cuatrimotos y similares, que circulan por el Distrito Metropolitano de Quito, facultad legal y reglamentaria en materia de transporte terrestre, otorgada a los Gobiernos Metropolitanos Autónomos Descentralizados.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a) artículos 87, literal a) del Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.

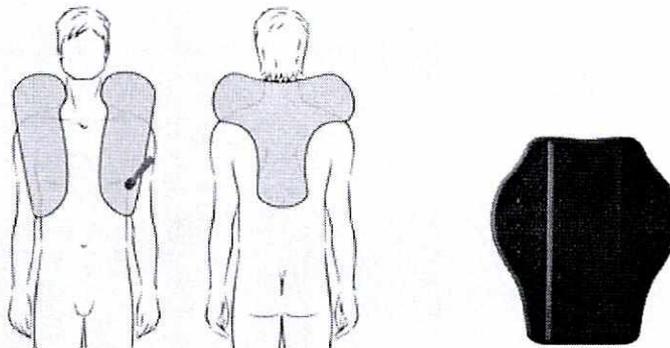
EXPIDE LA SIGUIENTE:

“ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA LAS NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICIMOTOS, TRICAR, CUADRIMOTOS Y SIMILARES QUE CIRCULEN EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”

Artículo 1.- Del objeto y ámbito de aplicación.- La presente Ordenanza tiene por objeto implementar y regular el uso obligatorio para todos los conductores y acompañante de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricimotos, tricicar, cuatrimotos y similares, que circulan por el Distrito Metropolitano de Quito; así como para quienes conduzcan cualquier tipo de moto-vehículos que presten servicio de transporte o reparto, distribución de productos o alimentos, o documentación, sea para terceros o como complementaria de su actividad principal, durante el desempeño de su jornada laboral, deben usar en forma permanente, casco homologado, chaleco con airbag reflectante de colores reglamentarios (verde o naranja) que lleve impreso en el frente y dorso, la placa del vehículo que conducen, así como el tipo de sangre del conductor.

Artículo 2.- Del uso del casco homologado.- De conformidad al artículo 300 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, todo conductor y pasajero de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar y cuatrimotos están obligados a usar cascos protectores cefálicos, debidamente homologados de conformidad a lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE-INEN-2669.

Artículo 3.- De las Especificaciones técnicas del chaleco.- De conformidad al artículo 300 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, todo conductor y pasajero de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricicar y cuatrimotos están obligados a usar chaleco retro-reflectivo, el cual deberá contar con las siguientes características:



- La prenda que debe portar el motociclista (chaleco o chaqueta) debe ser elaborada en material y color de alta visibilidad, según normas de seguridad nacional e internacional vigentes.
- Serán confeccionadas con dos tipos de materiales: material de fondo (fluorescente) para visibilidad en el día y material retro reflectante, para visibilidad nocturna, ante lo cual debe ir en estampado reflectante la placa de la motocicleta. (adelante y atrás).
- El sistema debe brindar protección activa para el cuello, que reduce los traumas cráneo-encefálicos y disminuye el efecto de latigazo o hiper extensión cervical
- Debe estar elaborado en compuestos de alta resistencia retardantes al fuego, con protección antibacterial y ultravioleta.
- La Velocidad de inflado aproximada debe ser de 120 milisegundos
- La presión nominal de inflado 3-5 PSI
- Debe tener alta resistencia a la abrasión
- Debe ser reutilizable después de cada activación.
- Debe ser desmontable para permitir el lavado de las prendas.
- Debe tener un peso menor a 400gr
- La prenda debe alojar a parte del sistema airbag, un sistema viscoelástico para protección espinal.
- Diseño ergonómico que permita facilidad de movilidad
- Peso máximo 505 gramos c/u +/- 10 gramos
- Espesor 18 mm
- Larga vida útil.

Art. 4.- De los cartuchos de co2.- Los cartuchos de co2 enroscables deberán tener las siguientes características mínimas:



- Longitud: 88.4mm (3 1/2")
- Diámetro: 22mm (7/8")
- Diámetro del Cuello: 9mm (3/8")
- Longitud del roscado: 9mm (3/8")

- Peso (Lleno) 58 g
- Peso (Vacío) 42 g
- Contiene 16g (20cubic cms) de co2 comprimido aprox. 60bar/900 psi.
- Presión de llenado 8MPa
- Fuerza requerida para el perforado 400n Max.

Artículo 5.- Del uso obligatorio de casco y chaleco con airbag.- Es de uso obligatorio el casco de seguridad homologado y el chaleco con airbag de acuerdo a las especificaciones técnicas antes descritas, para los usuarios de motocicletas (conductor y acompañante) que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 6.-De la Revisión Técnica Vehicular.- Será un requisito obligatorio para la revisión técnica vehicular de las motocicletas, además del casco homologado, el chaleco con airbag el cual deberá tener estampado refractivo de la placa de identificación vehicular y tipo de sangre del conductor.

Art. 7.- De las sanciones.- El incumplimiento de la presente ordenanza se sancionará con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general de conformidad a lo establecido en el artículo 389 numeral 11 del Código Integral Penal.

Disposición Transitoria.- Para la implementación de la presente ordenanza se dará un plazo de 120 días, ante lo cual se procederá con la verificación del casco homologado y chaleco con airbag de acuerdo a las especificaciones técnicas descritas anteriormente a través de la revisión técnica vehicular.

Disposiciones Generales:

PRIMERA.- Del cumplimiento y ejecución de la presente ordenanza encárguese la Agencia Metropolitana de Tránsito y la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito.

SEGUNDA.- La Secretaría de Movilidad será la encargada de desarrollar el Reglamento que viabilice la aplicación de la presente Ordenanza así como determinar los incentivos correspondientes a matriculación y revisión vehicular que fomenten el cumplimiento del uso de caso y chaleco con airbag en los motociclistas del Distrito Metropolitano de Quito.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

