

PROPUESTA BORRADOR MODELO ORDENANZA MUNICIPAL EN FAVOR DE LA SEGURIDAD VIAL

ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN

.....

Considerando:

Que, mundialmente los siniestros de tránsito se han convertido en una de las principales causas de mortalidad y discapacidad de las personas, con un registro de más de 1.3 millones de personas cada año que mueren por este tipo de eventos, según información publicada por las Naciones Unidas.

Que, las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud declaró en el 2010 la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Al no haber registrado a nivel mundial un cumplimiento de la meta prevista (reducción al 50% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial), la OMS resolvió promover la Segunda Década de Acción para la Seguridad 2021-2030, que brinda una nueva oportunidad para aprovechar las lecciones aprendidas de años anteriores, y aprovecharlos para salvar vidas, bajo el enfoque de Sistema Seguro, como principal herramienta para alcanzar los objetivos impuestos.

Que, de igual forma la Organización Mundial de la Salud ha calificado a los siniestros de tránsito como una pandemia, llegando a ser considerada como de alto riesgo para la salud humana.

Que, mediante Resolución 70-1 del 25 de septiembre del 2015, denominada: "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030, que incluye 17 nuevos objetivos, denominado "Objetivos de Desarrollo Sostenible", los mismos que entraron en vigor el 1 de enero de 2016.

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, con la meta 3.6 que indica: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Que, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluye el Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, con la meta 11.2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad, y las personas de edad tercera.

Que, mediante Decreto 371 del 19 abril de 2018, el Ecuador declaró política pública del Gobierno Nacional la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, orientada al cumplimiento de sus objetivos y metas en el marco de su alineación a la planificación y desarrollo nacional.

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Artículo 66 reconoce y garantiza a las personas: El derecho a la inviolabilidad de la vida; el derecho a una vida digna; el derecho a la integridad personal, que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual, b) una vida libre de violencia en el ámbito público y privado; el derecho a transitar libremente por el territorio nacional; el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

Que, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución de la República, los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y de acuerdo con el artículo 240 del mismo cuerpo normativo, tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Que, la Constitución de la República establece en su artículo 264 numeral 6 que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal.

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) prescribe en su artículo 54 letra f) que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal, ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, 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 COOTAD en su artículo 55 letras c) y f), establece que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Que, el artículo 130 del COOTAD consagra la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la **seguridad vial**, estableciendo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados definirán el modelo de gestión de su competencia; y dispone, asimismo, que la rectoría general del sistema corresponde al Ministerio del ramo.

Que, la señalada Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone en su artículo 30.2 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 y estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone en su artículo 30.3 que los Gobiernos Autónomos Descentralizados 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 artículo 30.4 de la misma ley dispone que Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus

competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y 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, en la referida disposición de la ley referida, se establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Que, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la **seguridad vial**, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución.

Que, de conformidad con la citada Resolución No. 006-CNC-2012, compete a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, cualquiera sea el modelo de gestión asignado, ejercer las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo el principio de unidad nacional.

Que, en materia de rectoría, es facultad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales. emitir políticas lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades; en materia de planificación es facultad de los mencionados gobiernos formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un **plan maestro de seguridad vial**, debidamente articulados a la planificación nacional; y en lo atinente a la potestad de regulación, les asiste la facultad de emitir la normativa local en la materia, al amparo de la regulación nacional.

Que, cada año se siguen perdiendo vidas en las carreteras del Ecuador, cuyo registro para el periodo 2010-2020 alcanza una cifra mayor a los 225,000 lesionados, y más de 23,000 fallecidos en sitio.

Que, según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2021, el 29% de las muertes en sitio asociadas a siniestros de tránsito tuvieron como víctimas a personas vulnerables como peatones y usuarios del transporte público, y que a

la fecha estos registros corresponden a los datos levantados en sitio, por lo que no se notifica todas las víctimas de estos eventos, lo que distorsiona las estadísticas disponibles.

Que, según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2021 el 26,4% de los siniestros registraron como causa probable distracciones durante la conducción, el 18.1% corresponde a no respetar las señales reglamentarias, el 14,3% a circular superando los límites máximos de velocidad, el 8,6% a no mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede y el 7,8% corresponde a registros asociados al consumo de alcohol, sustancias estupefacientes y/o drogas; mientras que los siniestros asociados a vehículos registran un 2,4%, y los asociados a la infraestructura un 2,3%; estadísticas que generarían la percepción de que el mayor grado de responsabilidad de la seguridad vial recae sobre los ciudadanos, y no sobre los tomadores de decisión, planificadores, diseñadores y constructores de vías, diseñadores y comercializadores de vehículos, entre otros; actores que son fundamentales dentro del enfoque de Sistema Seguro que promueve la OPS.

Que, el martes 31 de mayo de 2022 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presentó su **Estrategia Nacional de Movilidad Segura (Es-Segura) 2022-2030**, cuyo objetivo central es reducir a la mitad los accidentes de tránsito que ocurren en el país.

Que, para prevenir y mitigar los efectos de los siniestros de tránsito en las ciudades del Ecuador, es fundamental garantizar y hacer que los usuarios de las vías adopten un comportamiento seguro, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, cascos de protección, dispositivos de retención infantil; además de la circulación a velocidades seguras y el no consumo de alcohol al conducir, lo que está bajo responsabilidad directa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y sus equipos responsables de la movilidad.

Que, para prevenir y mitigar los efectos de los siniestros de tránsito en las ciudades del Ecuador, es fundamental garantizar y hacer que los usuarios de las vías adopten un comportamiento seguro, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, cascos de protección, dispositivos de retención infantil; además de la circulación a velocidades seguras y el no consumo de alcohol al conducir.

Que, con la finalidad prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantónen ejercicio de la facultad de normativa prevista en el art. 240 de la Constitución de la Republica de Ecuador,

en concordancia con los art. 7 y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización y en usos de sus atribuciones,

(Inclusión de Ordenanzas específicas por cantón)

EXPIDE:

LA ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN.....

CAPITULO I PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

ARTICULO 1.- OBJETIVO. – El objetivo de la presente Ordenanza es el de incorporar como política pública municipal, la promoción de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del cantón que comprende la gestión del transporte terrestre y tránsito, así como la provisión de infraestructura vial segura y la promoción de usuarios seguros, entre otros.

La política municipal deberá enfocarse en la reducción sostenida de las muertes y lesiones causadas por la interacción entre el sistema vial y los ciudadanos, sin perjuicio de su condición, ya sea que pertenezca a grupos de atención prioritaria (personas con discapacidad, niños/as, adolescentes y adultos mayores), a usuarios vulnerables de la vía (peatones, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas, ciclistas, conductores novatos), o a cualquier ciudadano que haga uso de la infraestructura vial, refiriéndose a los elementos fundamentales del Enfoque de Sistema Seguro, que incluyen : Usuarios Seguros, Vías o Infraestructura Seguras, Velocidades Seguras, Vehículos Seguros, y Respuestas ante siniestros.

ARTICULO 2.- DEFINICIÓN DE SEGURIDAD VIAL.- Se define a la Seguridad Vial como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, y la convivencia pacífica de los actores viales mediante la utilización de conocimiento de leyes, reglamentos, disposiciones y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductores de vehículos motorizados y no motorizados, a fin de usar la vía y espacios públicos respetando las condiciones de cada uno de los actores viales, previniendo siniestros de tránsito (OPS, 2020).

ARTÍCULO 3. DE LOS PRINCIPIOS DE LA SEGURIDAD VIAL DENTRO DEL ENFOQUE DEL SISTEMA SEGURO INTEGRADO. –

El enfoque del Sistema Seguro Integrado reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en el centro, para su diseño, planeación y posterior gestión. En él se reconoce que los seres

humanos, los vehículos y la infraestructura vial, deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad, teniendo presente que los humanos cometen errores, por lo que se busca anticiparse a ellos.

Este enfoque, descrito en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud, integra elementos de gestión y diversas áreas de acción que permiten generar sistemas de movilidad más seguros. Las medidas y/o acciones que este enfoque incorpora son referentes a:

- Desarrollo y promoción de transporte intermodal
- Diseño de infraestructura segura para la movilidad
- Incremento de seguridad en los vehículos
- Uso seguro de infraestructura para la movilidad
- Respuesta tras los siniestros

Para el efecto de esta ordenanza, la Seguridad Vial se referirá en específico a todas estas medidas, necesarias para la implementación del Enfoque de Sistema Seguro Integrado.

De las medidas propuestas en el enfoque del Sistema Seguro Integrado, corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal desarrollar actuaciones en todas menos en la relativa al incremento de seguridad en los vehículos, una vez que la normativa nacional corresponde a otras instituciones de carácter nacional.

ARTICULO 4. FINES. – La finalidad de la Ordenanza es el determinar las acciones específicas que deberá realizar el área competente dentro de la estructura orgánica del Gobierno Autónomo Descentralizado, para prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito y sus consecuencias, buscando garantizar una movilidad segura con base en los principios desarrollados en el Segundo Decenio por la Seguridad Vial, cuyo enfoque, descrito en el artículo 3, es el de Sistema Seguro Integrado.

La aplicación de este concepto debe primar en todas las políticas, regulaciones o normas que sobre movilidad se dicten y que sobre vialidad se adopten, incluyendo la ejecución y/o la actualización de:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible
- Plan de Tránsito
- Plan de Transporte Terrestre
- Plan de Seguridad Vial Cantonal
- Lineamientos para el diseño de vías urbanas y rurales

CAPÍTULO II INSTITUCIONALIDAD

ARTÍCULO 5 (versión 1).- DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL. - Por medio de la presente, créase la Unidad de Seguridad Vial, dentro de(Unidad /Departamento / Empresa Pública).

ARTÍCULO 5 (versión 2).- DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.- Por medio de la presente, encárguese a la Unidad de Seguridad Vial, dentro de(Unidad /Departamento / Empresa Pública), la ejecución de la presenta ordenanza.

ARTÍCULO 6.- DE LAS FUNCIONES DE LA UNIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL. - Las principales funciones de la Unidad responsable de la gestión de Seguridad Vial son:

- La gestión y fiscalización de la seguridad vial dentro del perímetro urbano del cantón, de forma directa, o en coordinación con las instituciones o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia
- La coordinación y supervisión de los proyectos ligados a la Seguridad Vial sean desarrollados por la propia Unidad, o por otros departamentos y/o instituciones
- La generación de datos estadísticos mínimos sea de forma directa o a través de departamentos especializados, asegurando su consistencia para viabilizar la identificación de las principales necesidades respecto a la Seguridad Vial. Entre los datos relacionados con los siniestros y las víctimas de los siniestros de tránsito se incluyen:
 - Sobre la ubicación del evento
 - Datos de ubicación georreferenciados,
 - Vehículos involucrados (identificado por lo menos por las placas),
 - Clase de siniestro,
 - Fecha y hora del evento
 - Sobre las personas (conductores y pasajeros)
 - nombres completos de todos los involucrados, identificando si fueron conductores, pasajeros, personas lesionadas y/o testigos (en caso de existir),
 - tipo de lesión registrada en sitio (fatal, hospitalización, lesionado), y hasta 30 días posterior al hecho.
 - edad,
 - sexo
 - Sobre conductas de riesgo asociadas al suceso

- Conducción en estado de ebriedad, con pruebas toxicológicas levantadas o negativa de realizarla por parte del ciudadano, niveles de alcohol registrados
- Distracción al volante
- Exceso de velocidad (con respecto a la función de la vía)
- No uso de cinturón de seguridad, o uso inadecuado
- No uso de Casco homologado, y/o correctamente abrochado
- No uso de sistema de retención infantil
- Sobre los controles realizados periódicamente en las vías
 - Número de controles realizados en las vías, identificado por ubicación, día de la semana, hora, número de efectivos, resultados obtenidos
- La elaboración de un informe periódico (trimestral/semestral/anual) con el perfilamiento de siniestralidad registrada en el cantón, desarrollado con base en los datos estadísticos indicados en el punto previo y generar al menos información sobre los TCST (tramos de concentración de siniestros de tránsito), mapas de calor de siniestralidad, mapas de calor que relacionen los tipos de siniestros con la densidad poblacional y/o su rango generacional, entre otros. Este informe deberá presentarse ante el Concejo Municipal.
- Desarrollo de programas y acciones que busquen prevenir el acontecimiento de siniestros en las vías, priorizando los Programas de Gestión de Velocidades, de Promoción de transporte sostenible, entre otros.
- La elaboración de documentos técnicos que permitan la ejecución de la presente ordenanza, dentro del ámbito de aplicación, y en concordancia con las leyes municipales y nacionales.
- Coordinación con instituciones nacionales, internacionales y de la sociedad civil para la ejecución de proyectos o programas a favor de la seguridad vial

ARTÍCULO 7.- DE LA ELABORACIÓN DE REGLAMENTACIÓN TÉCNICA, NORMATIVA COMPLEMENTARIA Y DOCUMENTOS TÉCNICOS PARA LA EJECUCIÓN DE LA PRESENTE ORDENANZA

La Seguridad Vial deberá incorporarse como prioridad en la generación de reglamentos técnicos, manuales y normativa complementaria que tenga relación con la ejecución de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, buscando la protección de la vida de todos los ciudadanos en su interacción con el sistema vial, bajo el enfoque del Sistema Seguro.

Los conceptos para incorporar, en caso de no estar previstos en la normativa vigente a la fecha, deberán ser elaborados tomando como referencia buenas prácticas internacionales, así como propuestas respaldadas por organizaciones de reconocimiento nacional e internacional.

Se propone como referencia la documentación generada por organizaciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud- OMS, Global Designing Cities Initiatives – GDCI, International Road Assessment Programme - IRAP.

CAPITULO III

POLÍTICAS DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 8.- DEL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL CANTONAL. - El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal elaborará **el Plan de Seguridad Vial Cantonal** en un plazo no mayor a

Este plan corresponde a un documento técnico cuyos principales objetivos son: la determinación de la situación actual referente a la siniestralidad (línea base), y la identificación de proyectos a corto, mediano y largo plazo que permitan priorizar actuaciones a favor del cuidado de la vida en especial de aquellos grupos de atención prioritaria. El horizonte del plan no deberá ser menor a 5 años.

El contenido mínimo que deberá contener el Plan de Seguridad Vial Cantonal es:

- a. Diagnóstico de la situación actual
- b. Definición de línea base respecto a la cantidad y tipología de siniestros registrados en la ciudad.
- c. Definición de meta a lograr al horizonte del plan, así como metas parciales con el objetivo de lograr una gestión basada en resultados.
- d. Determinación de estrategias y proyectos basados en el enfoque del Sistema Seguro, cuya ejecución permitirá alcanzar las metas propuestas
- e. Determinación de indicadores de los proyectos priorizados, y herramientas de evaluación y seguimiento de estos.
- f. Estrategias de comunicación para hacer cumplir la legislación basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento del “Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad vial 2021-2030. Ginebra, Suiza: Organización Mundial de la Salud, 2021”
- g. Herramientas para financiamiento de los proyectos priorizados.

Dentro de los Proyectos o programas, deberá incorporarse de forma obligatoria un Programa de Gestión de Velocidades.

ARTÍCULO 9.- DEL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD.-

El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de tendrá entre sus objetivos el contar con normas técnicas mínimas de infraestructura orientada a la seguridad de peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de nuevas formas de micromovilidad, usuarios de transporte público, operadores de carga liviana, carga pesada o mixta, entre otros; incorporando dentro de los procesos de planificación, diseño, construcción y gestión de la infraestructura necesaria para la movilidad (vías, mobiliario urbano, sistemas de semaforización, ITS, señalización horizontal y vertical, entre otros).

El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de incorporará diseños intuitivos que permitan a los usuarios de la infraestructura vial identificar el tipo de vía sobre la que circulan (principal, arterial, colectora, entre otras), generando además mecanismos de control de la velocidad y pacificación de las vías a favor de todos los usuarios de esta, de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (artículo 214s). Esto considerando que el enfoque de sistema seguro se basa en el principio que indica que los errores humanos son inevitables, pero las muertes y lesiones graves que se derivan de los siniestros viales si pueden evitarse mediante el diseño y construcción de un sistema vial en el cual el error humano no tenga un resultado grave o fatal.

Se procederá a realizar la segregación física de la infraestructura con base a las velocidades seguras para los vehículos autorizados a la circulación dentro de cada tramo de carretera, así como a la implementación de Auditorías de Seguridad Vial, manteniendo consistencia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como con la Estrategia Nacional de Movilidad Segura ES-SEGURA, generada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En caso de no existir normativa complementaria que recoja los requerimientos aquí señalados, las unidades responsables del diseño, construcción y gestión de la infraestructura para la movilidad, y hasta que se desarrolle la propia, podrán tomar aquellas guías o manuales elaboradas por organismos nacionales o internacionales, cuyo objetivo sea el cuidado de la vida, la promoción de la seguridad vial, la aplicación del enfoque del Sistema Seguro, o similares.

Se incorporará dentro de la normativa técnica oficial del cantón, referencias a los siguientes documentos:

- Manual de ciclo-infraestructura y micromovilidad para Ecuador, publicado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2022, C.F. Pardo, V. Cueva, & J.F.Bustos)
- Guía de Diseño de Calles para niños, (GDCI, Global Designing Cities Initiative)

ARTÍCULO 10.- COMPORTAMIENTO DE USUARIOS SEGUROS. - El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de....., generará programas permanentes para capacitar y concientizar a los distintos usuarios del sistema vial, buscando conductas de respeto a la normativa local y nacional, a favor de la reducción de siniestros teniendo presente además que los comportamientos de los usuarios de la vía pública están muy influenciados por el diseño de la infraestructura vial.

Siendo que la existe evidencia probada sobre comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones o siniestros en las vías de tránsito, entre los tópicos que deberán incorporar estos programas están: el respeto a las velocidades seguras, la no conducción bajo los efectos del alcohol, la utilización de cinturones de seguridad, el uso de dispositivos de retención infantil, el uso de cascos de protección y el no uso de dispositivos electrónicos que propicien la distracción al conducir.

En cuanto al contenido de los programas, estos deberán definir con claridad el factor de riesgo conductual que busca modificar a favor de la reducción de siniestros.

Buscando que los programas para capacitar y concientizar a los ciudadanos tengan los resultados esperados, el cantón a través depara ejecutar los controles respectivos, así como con el área de comunicación para generar las campañas de comunicación necesarias para hacer conocer a la ciudadanía de estos programas y controles, que deberán estar en concordancia con cada uno de los programas establecidos. *Es decir, si un programa está enfocado en la reducción de velocidad, los controles y campañas de comunicación deberán estar enfocados en el mismo objetivo.*

En cuanto al programa de “Sustitución de Multas por Educación”, cuyo objetivo es la sustitución del de la multa por infracciones de tránsito generadas mediante ordenanzas municipales, a quien cumpla con lo dispuesto en el instructivo que el cantón a través de la generación de un informe técnico que permita conocer los resultados de su implementación, informando la cantidad de ciudadanos que se acogieron al programa, el nivel de reincidencias, entre otros.

Se promoverá también la creación de un programa de incentivos para aquellas instituciones del sector privado que desarrollen su propio plan de seguridad vial laboral, buscando reducir el riesgo de siniestros por la importante interacción de vehículos de la empresa con la vialidad.

ARTÍCULO 11.- DEL CONTROL EN LAS VÍAS.- El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de a través *(de su cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito generará / la institución responsable del control de las vías*

coordinará) los programas de control en las vías a favor de la reducción de los siniestros de tránsito dentro del perímetro urbano, priorizando aquellos controles que buscan reducir las conductas riesgosas en la conducción como: exceso de velocidad, el no uso de cinturón de seguridad en conductor y pasajeros, el no uso de dispositivo de retención infantil, el uso de dispositivos electrónicos que generan distracción en la conducción, el consumo de alcohol, y el no uso de cascos.

Estos controles deberán estar incorporados dentro de la programación de controles operativos en las órdenes de cuerpo o de servicio, donde deberá constar la situación por controlar, el número de personal operativo de control, el sector o ubicación del operativo, el tiempo de duración, y quién estará a cargo de este, en concordancia con la Disposición General Cuadragésima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 12.- DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDADES. - El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de a través de la Unidad de Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a (meses/años) el Programa de Gestión de Velocidades dentro del perímetro urbano y zonas residenciales del cantón, el cual deberá incorporar como mínimo:

- Plan Piloto de pacificación del centro urbano, acorde a las disposiciones descrita en el artículo 9 de este documento.
- Incorporación de medios tecnológicos para el control de velocidades, en concordancia con los artículos 30.2 y 30.3A de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- Reestructuración de la categorización funcional de la red vial para establecer nuevos límites de velocidades seguras, respetando lo dispuesto en la LOTTTSV referente a las velocidades seguras en zonas escolares y hospitales (menores a 20 km/h). Plan Piloto para la reducción de prácticas riesgosas de conductores de motocicletas, con especial enfoque en aquellos conductores que realicen servicios de entrega a domicilio (deliverys)

Para la ejecución de estos planes, se deberá tener presente que el uso de medios tecnológicos deberá tener la homologación respectiva por parte de la ANT.

ARTÍCULO 13.- DEL PROTOCOLO DE RESPUESTA TRAS SINIESTROS DE TRÁNSITO. - El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de a través de la Unidad de Seguridad Vial, generará en un plazo no mayor a (meses/años) el protocolo de respuestas tras un siniestro de tránsito, buscando la reducción de los tiempos de respuesta.

La Unidad de Seguridad Vial deberá coordinar con el ECU911 para fomentar su uso como único y principal medio de contacto para solicitar auxilio, coordinando

entre las distintas instituciones (Bomberos, Policía, Hospitales, Clínicas) los recursos disponibles para ejecutar la respuesta inmediata.

La Unidad de Seguridad Vial, deberá generar un informe periódico respecto de la capacidad de atención y los recursos disponibles y su utilización en la atención de siniestros.

Deberá también promover la formación de grupos de respuesta inicial en comunidades mediante cursos de comportamiento y primeros auxilios en caso de siniestros de tránsito.

ARTICULO 14. DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POSTERIOR AL SUCESO.

El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal de establecerá los programas y lineamientos para la atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito a través del órgano administrativo idóneo. De esta forma se busca además que el Estado reconozca la existencia de la problemática y se busquen soluciones para dar las respuestas adecuadas.

CAPITULO V DE LA APLICACIÓN Y ÁMBITO DE ACCIÓN

ARTICULO 15.-ÁMBITO DE ACCIÓN. - La presente Ordenanza sobre la promoción de la Seguridad Vial como eje estructurador de la movilidad dentro del Cantón..... entrará en vigor una vez publicada en la Gaceta Oficial, debiendo ser socializada entre todos los actores que intervienen en la movilidad del Cantón.

DADA Y FIRMADA EN SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN A LOS DÍAS DEL MES.....DEL AÑO 2025.

FIRMAS