



ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN EL CANTÓN CUENCA

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN CUENCA

Considerando:

Que, el artículo 31 de la Constitución de la República del Ecuador ordena que: “Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.”;

Que, el artículo 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 artículo 280 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el “El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.”;

Que, el artículo 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 artículo 20.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) 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 artículo 30.4, de la LOTTTSV 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 LOTTTSV, 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 artículo 63 de la LOTTTSV señala que: "Los terminales terrestres, estaciones de bus o similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público."

Que, el artículo 98 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - RLOTTTSV, 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;

Que, el artículo 99 del RLOTTTSV, establece que para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales;



Que, el artículo 204, literal b) de la LOTTTSV establece, entre otros, el derecho de los ciclistas a disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;

Que, el artículo 204 literal f) de la Ley antes referida, establece como un derecho de los ciclistas el tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos;

Que, el artículo 102 del RLOTTTSV, establece que: "(...) Los GAD 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 GAD 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 ibídem ordenan que: “Los GAD, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclovías”; y, “Para el diseño vial de ciclovías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales”;

Que, el artículo 105 de la norma Ibídem establece que: “Los GAD 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, toda persona tiene derecho a realizar desplazamientos seguros, en un sistema de movilidad que respete la jerarquía de los usuarios del sistema y los principios que se establecen en la Ley y en esta ordenanza;

Que, los ciudadanos, actores principales de la movilidad podrán formar parte activa en la planificación y toma de decisiones sobre las políticas públicas, programas y proyectos que se desarrollen para fomentar la movilidad sostenible;



Que, de acuerdo al Plan de Movilidad y Espacios Públicos – PMEP (2015) y sus actualizaciones, el desplazamiento a pie representa la base de cualquier tipo de movilidad al ser el modo más espontáneo y natural además de ser el más utilizado, aunque en tiempos más cortos que otros modos de movilización que la complementan;

Que, hay distintos tipos de peatones en una ciudad, que presentan una variedad de requerimientos para el uso del espacio público, estos requerimientos dependen de la edad y capacidad de movilidad y la forma de ejecutarla que puede ser solos, acompañados, con sus manos libres, portando elementos o niñas o niños, etc.;

Que, según el PMEP la bicicleta es una opción ideal de transporte para un gran sector de la población y repercute positivamente en la calidad ambiental, habitabilidad del espacio urbano, y la salud de la población;

Que, la movilidad activa, constituye una prioridad en el tratamiento de las políticas y regulaciones municipales dados los beneficios de orden ambiental, social y económico;

Que, según el PMEP, la generación de áreas de tráfico calmado, a partir de una nueva zonificación barrial y la incorporación de una jerarquización vial en donde priman los criterios de no motorización; es una de las estrategias más eficaces para incidir positivamente en la incursión de la bicicleta como modo de transporte;

Que, el Plan Nacional de Desarrollo, establece en sus lineamientos territoriales para cohesión territorial con sustentabilidad ambiental y gestión de riesgos, la reducción de inequidades sociales y territoriales que se debe impulsar la movilidad inclusiva, alternativa y sustentable, priorizando los sistemas de transporte público masivo de calidad y eficiente, y los medios de movilidad no motorizada;

Que, la visión a largo plazo del Plan Nacional de Desarrollo, se fundamenta en que el espacio público y las áreas verdes serán los elementos estructurales de la vida comunitaria en la ciudad, consolidándose como lugares seguros de interrelación y de desarrollo de actividades culturales, de ocio y esparcimiento, debiendo fortalecerse los medios de transporte no motorizados como prioritarios, dando espacios propios para estas alternativas y planificando las ciudades de manera amigable e integral, no centrándose en los automóviles particulares. Además, la incorporación de la variable de riesgos en los procesos de Planificación y



ordenamiento territorial garantizará el derecho a un hábitat seguro y resiliente, erradicando formas de ocupación informal, reduciendo así la vulnerabilidad de la población;

Que, la inseguridad vial constituye un problema que implica realizar intervenciones multisectoriales para generar avances sostenidos, propendiendo a la construcción de ciudades y entornos urbanos más seguros para sus habitantes, lo cual por ser prioritario debe contar con estrategias claras y concretas que ataquen directamente el problema mediante soluciones al corto, mediano y largo plazo;

Que, dadas las condiciones normativas nacionales que se armonizan con las internacionales, la única forma de movilidad independiente para un menor de edad es la bicicleta y el desplazamiento a pie;

Que, toda persona tiene derecho a realizar desplazamientos seguros, en un sistema de movilidad que respete la jerarquía de los usuarios del sistema y los principios que se establecen en la Constitución, la Ley y las normas locales;

Que, el artículo 240, de la Constitución de la República del Ecuador, ordena 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, la Resolución No. 006-CNC-2012 mediante la cual el Gobierno Nacional a través del Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de entre otros, al Gobierno Autónomo Municipal Descentralizado del Cantón Cuenca, señala en su Art. 27 que: "Financiamiento del ejercicio de la Competencia.- Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, contarán con los siguientes recursos:... 2. El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización." Sabiendo que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en nuestro cantón de acuerdo a la normativa local está a cargo de la EMOV EP.

En ejercicio de la facultad legislativa que le confiere los Arts. 240 y 264 de la Constitución de la República, y con sujeción a lo establecido en los Arts. 7 y 57 letra



a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), expide la siguiente:

ORDENANZA PARA LA PROMOCION Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN EL CANTÓN CUENCA

TITULO I GENERALIDADES

Capítulo I Objeto

Artículo 1.- Del Objeto de la Ordenanza.- Esta Ordenanza tiene por objeto la gestión, promoción, incentivo regulación y control, del desplazamiento de peatones y bici usuarios como modos sostenibles de transporte, brindando facilidades para su circulación en condiciones seguras, atractivas y cómodas en armonía con los demás usuarios de la red viaria, en el marco del ejercicio de las competencias municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial reconocidas por la Constitución y la Ley.

Artículo 2.- Del Ámbito y Alcance.- La presente ordenanza se aplicará dentro de la jurisdicción del Cantón Cuenca, y será de obligatoria aplicación en las diferentes entidades encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de políticas, planes, programas e infraestructuras de planificación urbana, rural y movilidad.

Artículo 3.- Definiciones.- Para efectos de interpretación de la presente Ordenanza sin perjuicio de lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se establecen las siguientes definiciones:

Modos de transporte sostenible: Para efectos de esta ordenanza, se entenderá por modos de transporte sostenibles aquellos que se realicen en vehículos no motorizados, y otros modos de transporte amigables con el medio ambiente y que incidan en la calidad de vida de sus usuarios.

Movilidad Activa: Es un importante componente de la movilidad sostenible que depende del movimiento físico de las personas, promueve el uso de modos



prioritarios de transporte, y busca: disminuir el uso del vehículo particular a motor para los desplazamientos de corta, mediana y larga distancia; evitar costumbres sedentarias que desembocan en un sin número de patologías; y, mejorar la calidad de vida de la población, disminuyendo los impactos negativos de la movilidad en el sistema de salud pública.

Se tendrán en cuenta además, las definiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, así como aquellas que constan en la normativa vigente dictada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización.

Peatones: El Peatón es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras, así como aquellas personas que empujan o arrastran un coche de niñas o niños cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones. Son peatones también aquellas personas con discapacidad que se movilizan a través de silla de ruedas, con o sin motor manejados por ellos o por terceros.

Bicicleta: Vehículo a ruedas movido por tracción humana o asistida, provisto de un manubrio en la parte delantera, un asiento para el conductor y dos pedales que transmiten el movimiento de las piernas a la rueda trasera mediante una cadena y un piñón.

La bicicleta tiene prioridad sobre otros modos de transporte excepto los peatones, por lo que es necesario que cuente con espacios seguros, correctamente señalizados y sin barreras arquitectónicas que obstaculicen su circulación, por lo que todos estos aspectos deben ser considerados por el GAD Municipal al momento de la planificación de infraestructura de Movilidad y demás elementos urbanos y rurales.

Sistema Integrado de Movilidad: Es una estructura de movilidad que propende la integración de todas las modalidades de transporte en el Cantón Cuenca, fomentando el acceso equitativo al espacio público a través de la red viaria urbana y rural.

Artículo 4.- Jerarquía de Movilidad.- El GAD Municipal proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de desplazarse de manera segura, a través del establecimiento de políticas públicas de movilidad, priorizándolas en base al nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y el impacto que estos causen en la



ciudadanía y el medio ambiente; se garantizará en base a la jerarquización una justa distribución de espacios y recursos, como se detalla a continuación:

- 1) Peatones especialmente quienes tengan discapacidad o movilidad reducida, así como grupos de atención prioritaria y personas con limitaciones temporales de movilidad.
- 2) Ciclistas y usuarios de vehículos de tracción humana.
- 3) Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros con motores eléctricos o impulsados por energía limpia.
- 4) Usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros con motores de combustión.
- 5) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga y comercial con motores eléctrico o impulsados por energía limpia.
- 6) Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga y comercial con motores de combustión.
- 7) Usuario de automotores particulares con motores eléctricos o impulsados por energía limpia.
- 8) Usuarios de automotores particulares con motores de combustión.

El GAD Municipal del cantón Cuenca, reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas.

De forma expresa se reconoce el desplazamiento de los peatones y el transporte en bicicleta como modos de transporte estratégicos para la ciudad, que merecen una debida protección y garantía para su uso y acceso dentro del Sistema de Movilidad del Cantón.

Artículo 5.- Finalidades.-

- a) Integrar el enfoque de Movilidad Activa dentro de las políticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y rural, económico, ambiental, y cultural para promover y garantizar la accesibilidad a través de medios sostenibles de transporte.



- b) Promover e incentivar el uso de modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de salud y la generación de un ambiente sano.
- c) Generar mecanismos de educación a la ciudadanía en cultura y educación vial, prevención y protección del medioambiente.
- d) Promover programas de difusión y capacitación a la ciudadanía sobre el respeto de los modos de transporte sostenibles, concientización ambiental y educación vial.
- e) Promover el conocimiento de la normativa relacionada con la movilidad, tránsito y el transporte así como de la presente Ordenanza.
- f) Propender a garantizar la movilidad segura de las personas y sus desplazamientos sin distinción del modo de transporte
- g) Incluir la participación de la sociedad en la toma de decisiones referentes a la planificación y gestión del sistema de movilidad.
- h) Promover la consolidación de patrones de viajes intermodales, favoreciendo el uso de modos de transporte sostenibles.
- i) Promover conductas de respeto y convivencia entre los diferentes modos de transporte.
- j)

TITULO II

De la Institucionalidad, Presupuesto, Participación Ciudadana y Planificación,

Capítulo I

Institucionalidad

Artículo 6.- Rectoría.- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Cuenca, a través la Dirección General de Movilidad y en coordinación la EMOV EP y los GADs Parroquiales, será el ente rector encargado de emitir la política pública en materia de movilidad activa.

Artículo 7.- Sistema de Información de Movilidad.- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal a través de la Dirección General de Movilidad o quien haga sus veces en materia de planificación, deberá diseñar, implementar y mantener un sistema de información de movilidad que permita dar seguimiento y evaluación de las políticas, planes y proyectos a las autoridades municipales y a la



ciudadana. Este sistema deberá ser de libre acceso y sin restricciones para consultas de la ciudadanía.

Artículo 8.- Dependencias para la planificación y el diseño.- Corresponde la planificación y el diseño de infraestructura inclusiva, peatonal y cicleable al Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Cuenca, sus Empresas Públicas y Entidades Adscritas, a través de la Dirección General de Movilidad y en coordinación con los GADs Parroquiales.

Todos los proyectos que consten en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca, sus Empresas Públicas y Entidades Adscritas, que guarden relación con infraestructura inclusiva, peatonal y cicleable deberán ser coordinados y guardar armonía con las políticas emitidas por la Dirección General de Movilidad del GAD Municipal de Cuenca.

Los peatones tienen prioridad sobre todos los otros modos de transporte, por lo que tienen derecho a transitar por espacios seguros, libres de obstáculos y barreras arquitectónicas, y que por lo tanto la planificación de la Movilidad por parte del GAD Municipal deberá ser considerada con base en ellos.

Artículo 9.- Subgerencia de Movilidad Sostenible.- La Empresa Pública Municipal de Movilidad Tránsito y Transporte Terrestre de Cuenca EMOV EP, a través de la Subgerencia de Movilidad Sostenible, se encargará de ejecutar y regular las políticas, planes, programas y proyectos de fomento de la movilidad activa que se deriven del cumplimiento de esta ordenanza.

La Subgerencia de Movilidad Sostenible será creada por un proceso de reingeniería interna con los recursos actuales disponibles, de no ser viable la reestructuración se justificará con un estudio técnico - económico la contratación y su organización.

La EMOV EP, podrá ejecutar o contratar elementos complementarios para la actividad vial, seguridad vial y acciones conexas dentro del cantón que refieran al fortalecimiento de la movilidad activa en Coordinación con el GAD Municipal de Cuenca o sus dependencias.

Artículo 10.- Entidades competentes para la ejecución de obras públicas.- Los departamentos del GAD Municipal de Cuenca encarados de la ejecución de obras públicas dentro del cantón y la EMOV EP, deberán dar cumplimiento a las políticas públicas emitidas por la Dirección General de Gestión de Movilidad del GAD

Una firma manuscrita en tinta azul, ubicada en la esquina inferior derecha de la página.



Municipal de Cuenca de modo eficiente, inmediato y con el debido proceso de participación ciudadana en todas sus fases.

De igual forma, las otras Empresas Públicas pertenecientes al GAD Municipal de Cuenca que tengan a bien acometer obras que guarden relación con la movilidad y el transporte, deberán dar estricto cumplimiento a las antes indicadas políticas públicas.

Artículo 11.- Entidad competente para el control en la vía pública.- La EMOV EP, como entidad que tiene a su cargo el control del tránsito en el Cantón Cuenca, con excepción de aquellas vías que le corresponden al control de otras Entidades conforme a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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.

Esta entidad deberá controlar la realización de actividades que pongan en riesgo la seguridad, deterioren la accesibilidad o afecten la circulación de peatones, ciclistas u otros medios no motorizados en el cantón Cuenca.

Capítulo II Del Presupuesto

Artículo 12.- La Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre de Cuenca EMOV EP a través de la subgerencia de movilidad sostenible, a efectos de cumplir con las distintas iniciativas para el desarrollo de sus programas, planes o proyectos de Movilidad Activa como: infraestructura, ciclovías, mantenimiento, promoción, educación, control y urbanismo táctico; se financiarán a través del 50% de los fondos provenientes de la recaudación del impuesto a los vehículos y de la tasa de traspaso de vehículos motorizados.

Los fondos serán transferidos desde el GAD Municipal a la EMOV EP mensualmente luego del recaudo de dicho impuesto y tasa durante el año que corresponda. Asimismo, los recursos se destinarán exclusivamente a los programas, planes o proyectos relacionados con el mejoramiento de la movilidad activa dentro del cantón.



Sin perjuicio de lo antes indicado, el GAD Municipal de Cuenca, continuará desarrollando programas, planes y proyectos relacionados con la movilidad como hasta ahora lo ha venido haciendo; y, para ello, se financiará con el 5% a la Dirección de Gestión de Movilidad tanto de los fondos de la recaudación del impuesto a los vehículos como de la tasa de traspaso de vehículos motorizados cuyo pago será con igual metodología del inciso anterior, observando los criterios que se expresan en la presente Ordenanza.

Capítulo III Del Comité de Movilidad Sostenible

Artículo 13.- Comité de Movilidad Sostenible.- Se conformará un Comité de Movilidad Sostenible, que garantice la participación ciudadana, la misma que estará encargada del acompañamiento en la formulación, planificación, seguimiento y evaluación sobre el diseño, ejecución y control de las políticas, programas, planes y proyectos de movilidad activa referidos dentro de la presente Ordenanza, y para la promoción de los modos de transporte sostenibles objeto de la presente Ordenanza.

Artículo 14.- Conformación del Comité de Movilidad Sostenible.- El Comité de Movilidad Sostenible estará conformado por un equipo multisectorial integrada por:

- a) El Gerente General de la EMOV EP o su delegado quien la presidirá
- b) Dos delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos a título personal vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible, junto con sus suplentes debiendo alternarse en función del género.
- c) Un delegado de la Academia el mismo que será designado de consenso entre las Universidades de la ciudad de Cuenca.
- d) El Director General de Movilidad o su delegado.
- e) Un miembro de la Comisión de Movilidad del Concejo Cantonal, designado por dicha Comisión.



- f) El Coordinador de Planificación del GAD Municipal de Cuenca o su delegado
- g) El delegado ciudadano del Directorio de la EMOV EP.
- h) Un representante nombrado por los presidentes de los GADs parroquiales en sesión convocada por el presidente del Consorcio de Juntas Parroquiales.

Las organizaciones o colectivos sociales y los ciudadanos podrán participar con voz y con voto dentro de las sesiones del Comité de Movilidad Sostenible, emitiendo sus opiniones, criterios, recomendaciones y propuestas, que aporten al debate a través de sus representantes quienes deberán tener alternabilidad de género.

Los delegados de la ciudadanía y de las organizaciones se elegirán mediante lo establecido en la Ordenanza que regula el proceso de selección para representantes de la ciudadanía.

Artículo 15.- Atribuciones.- Las atribuciones que tendrá el Comité de Movilidad Sostenible serán:

- a) Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas, planes, programas y proyectos de movilidad objeto de esta ordenanza.
- b) Proponer medidas para mejorar la movilidad activa dentro del cantón.
- c) Elaborar una agenda de trabajo entre las organizaciones sociales, la ciudadanía y el GAD Municipal para proponer estrategias para incentivar el uso de medios sostenibles de transporte.
- d) Promover mecanismos de control social establecidos en el ordenamiento jurídico nacional.
- e) Promover la continuidad del Foro "El Ciclista Parte de una Movilidad Responsable" impulsado por la EMOV EP, y de ser necesario activar el mismo conforme a la base de datos de los participantes que mantiene dicha Empresa Pública, con la finalidad de recoger sus criterios y sugerencias, cuando así estimen necesario.
- f) Participar activamente en los procesos de actualización y complementación del Plan de Ordenamiento Territorial y del Plan de Movilidad.
- g) Velar para que el sistema de información de movilidad se encuentre actualizado y accesible.
- h) El Comité promoverá la realización de mesas temáticas de movilidad sostenible.



Las decisiones se adoptarán con mayoría simple de los miembros del Comité de Movilidad Sostenible, mediante resoluciones, las mismas que serán de observancia por parte de la Subgerencia de Movilidad Sostenible. 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

Artículo 16.- Principios Generales de Movilidad.- Para la planificación, implementación y ejecución de las diversas políticas, planes, programas, y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

- a) **Accesibilidad:** Garantizar que el acceso y derecho a la ciudad se de en iguales condiciones para todos, con derecho preferente a los modos de transporte sostenibles sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, tarifas justas y con información clara y oportuna.
- b) **Inclusión:** Promover la inclusión en nuestra comunidad, a través de las diferentes acciones que llevará a cabo la Municipalidad de Cuenca en sus distintas dependencias en planes, programas y proyectos de Movilidad que se desarrollen.
- c) **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.
- d) **Seguridad:** Efectuar las acciones tendientes a la reducción del riesgo de delitos, de acoso, violencia sexual, accidentes e incidentes de tránsito, durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.
- e) **Salud:** Promover el uso de modos de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, mejorar la salud física y psicológica de usuarios, fomenten la realización de actividad física y prevengan todo tipo



de enfermedades relacionadas con el sedentarismo y la contaminación ambiental.

- f) **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.
- g) **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 desplazamiento.
- h) **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.
- i) **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.
- j) **Integridad ambiental:** Solucionar los desplazamientos de personas, 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.
- k) **Innovación tecnológica:** Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.



- l) Capacitación, formación, sensibilización, promoción:** Promover la importancia de desplazarse sosteniblemente mediante campañas a la ciudadanía en general y diseñar programas específicos de capacitación.

- m) Medidas sanitarias y de salud:** Promover campañas y acciones concernientes, a dar facilidades sanitarias frente a la pandemia y otras, a fin de atraer el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Artículo 17.- Planificación de la Movilidad.- La planificación de la movilidad en modos de transporte sostenibles, estará a cargo de la Dirección General de Movilidad y 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, propendan hacia la conexión con el transporte público en sus diferentes 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 promuevan la movilidad activa, incentiven y fomenten el uso de los modos de transporte sostenibles, el fortalecimiento del 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 y rural sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana y rural, a través de medidas coordinadas con el ente Municipal encargado del territorio y usos de suelo;

- 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 planes, programas y proyectos en coordinación con el ente encargado 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, psicológicas, contaminación y accidentes de tránsito.
- h) Priorizar la planeación e implantación de infraestructura necesaria para hacer efectiva la movilidad activa, y buscar su conexión con los sistemas de transporte público y otros 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) Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos contemplados en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos PMEP y en estudios sectoriales vigentes, que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.
- k) Desarrollar una planificación de Movilidad con enfoque de género, que permita un acceso equitativo y seguro a los diferentes medios de transporte y la red viaria urbana y rural.

TITULO III DE LA MOVILIDAD ACTIVA

Capítulo I De la Promoción de los Modos de Transporte Sostenibles

Artículo 18.- Campañas de Educación.- La EMOV EP, ya sea de forma individual o en el marco de la cooperación, coordinación o cualquier tipo de asociación o alianza permitida por la Ley, con otras entidades públicas y privadas a nivel local, nacional o internacional, realizará campañas continuas de promoción y educación vial sobre diferentes tópicos relacionados con el uso y respeto a los modos sostenibles de transporte así como sus beneficios en diferentes aspectos,

J



fomentando una cultura de respeto entre todos los actores de la Movilidad dentro del Cantón.

Artículo 19.- Ciclopaseos y Actividades Recreativas.- La EMOV EP promoverá y apoyará la realización de todas las actividades recreativas, así como ciclopaseos, ciclovías recreativas y caminatas que busquen promover el uso de los medios, espacios y servicios relacionados con la Movilidad Activa. Estas actividades recreativas deberán contar con los permisos respectivos para su ejecución, por parte de las direcciones municipales pertinentes cuando así lo amerite.

La EMOV EP en coordinación con el GAD Municipal y sus entes de planificación, establecerán cierres temporales al tráfico motorizado de ciertas calles para formar un circuito de vías libres y seguras, donde peatones y ciclistas pueden hacer deporte, pasear o participar en actividades recreativas. Esta política pública se llevará a cabo, al menos, un día fijo de la semana y tendrá una duración no menor a seis horas.

El GAD Municipal de Cuenca a través de sus diferentes instancias será el responsable de la administración, control y evaluación de rutas y espacios con equidad territorial, para la realización de estas actividades recreativas, garantizando los parámetros de seguridad y control del flujo vehicular en las áreas de implementación.

Artículo 20.- Sistemas de Transporte Público en Bicicleta.- La EMOV EP fomentará la implementación e integración de un sistema de transporte público en bicicleta al Sistema Integrado de Movilidad del cantón Cuenca, como un modo de transporte, económico y amigable con el ambiente, el cual se basará en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas, por medios manuales o automatizados, para facilitar y promover el uso urbano y rural de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible.

La EMOV EP, será la responsable de la regulación, control del sistema de transporte público en bicicleta. 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 reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo a los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. La planificación del crecimiento de este sistema con base en la información, y datos recogidos sobre el funcionamiento y utilización del mismo y a la proyección de



intermodalidad con otros sistemas de transporte público, además de la evaluación del sistema de transporte público en bicicleta estará a cargo de la Dirección de Gestión de Movilidad, en conjunto con EMOV EP.

Podrá delegarse la implementación, operación y/o el mantenimiento del sistema a terceros, priorizando a las empresas domiciliadas en el cantón Cuenca, y a través de los mecanismos permitidos por la normativa vigente. La EMOV EP, a través de su directorio, aprobará las normas, reglamentos o instrumentos necesarios para garantizar el buen funcionamiento y el uso responsable de la bicicleta pública.

Artículo 21.- Pacificación Del Transito.- Se considera la pacificación de tránsito como una estrategia que prioriza la movilidad sostenible, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados; y dándole al espacio público vial un tratamiento enfocado a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial.

El GAD Municipal de Cuenca 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 la seguridad vial en dichas zonas, se podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, tendientes al uso de dichas vías. Acogiendo lo indicado en el PMEPE, en este sentido la generación de áreas de tráfico calmado, a partir de una nueva zonificación barrial y la incorporación de una jerarquización vial en donde priman los criterios de no motorización, es una de las estrategias más eficaces para incidir positivamente en la incursión de la bicicleta como modo de transporte.

Además, el GAD Municipal de Cuenca deberá realizar acciones asociadas a la Pacificación del Tránsito como:

- Redireccionamiento de las vías interiores en las Unidades Funcionales y definición de circuitos adecuados para la circulación local.
- Identificación y diseño de puntos singulares para tráfico calmado.
- Señalización horizontal y vertical en las vías barriales de acuerdo a las direccionalidades definidas.
- Todas estas intervenciones se ejecutarán previa socialización con la Ciudadanía.

Artículo 22.- Intermodalidad.- El GAD Municipal de Cuenca y la EMOV-EP, coordinarán y gestionarán acciones con otros entes que formen parte del



Corporación Municipal, así como con los GADs parroquiales y las distintas entidades gubernamentales, con el fin de planificar y diseñar ciclo vías, ciclo carriles, sendas de uso compartido, bici-estacionamientos, parqueaderos de borde, estaciones de servicio de bicicletas públicas, urbanismo táctico, entre otras que fomenten la intermodalidad en la transportación tanto pública como particular. Además, estos proyectos deberán considerarse como parte esencial del Sistema Integrado de Movilidad del cantón.

Está prohibido a toda operadora de transporte tanto público como comercial negarse a transportar la bicicleta de los usuarios, en caso de que las condiciones y estructura de la unidad así lo permitan, así como también se prohíbe el cobrar valores adicionales por el traslado de la bicicleta de un usuario del transporte. El incumplimiento de esta disposición será sancionado conforme a la Ley y Ordenanzas que rigen al respecto.

Para impulsar a la intermodalidad se deberá propender a que todos los espacios de acceso público cuenten con estacionamientos para bicicletas.

Artículo 23.- Incentivos Para Entidades Públicas y Privadas.- Los empleados del GAD Municipal, Empresas públicas y Entidades Adscritas que accedan al trabajo sin hacer uso del vehículo particular a motor y utilicen medios sostenibles de transporte, serán beneficiados a través de incentivos otorgados por la Administración de su entidad, así como reconocimientos públicos y otros que las unidades de Talento Humano prevean, se promoverá que las demás entidades públicas y privadas de Cuenca procedan de la misma manera con sus empleados.

El GAD Municipal de Cuenca, a través del Concejo Cantonal reconocerá e incentivará la acción de las entidades públicas y privadas en el fomento de la movilidad activa, a través del reconocimiento público por su gestión. Creando un reconocimiento anual a los actores destacados en la promoción del uso de los modos sostenibles de transporte. Podrá el Concejo Cantonal a través de resoluciones, establecer otros incentivos para aquellas entidades que hayan recibido el antes indicado reconocimiento.

Artículo 24.- Capacitación a Conductores Motorizados.- La Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte EMOV EP, deberá capacitar anualmente a conductores profesionales y particulares, sobre modos de transporte sostenibles, su priorización, sensibilización de género y educación 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, su priorización en la sensibilización con enfoque de género y seguridad vial, conforme a la planificación anual y de acuerdo a las obligaciones constantes en las Ordenanzas vigentes.

Se coordinará con las escuelas de conducción a fin de que se incorpore en su pensum, temas relacionados con la movilidad activa, respeto a sus derechos a fin de crear empatía y convivencia vial de forma pacífica y amigable.

Artículo 25.- Capacitación a Ciclistas.- La capacitación a ciclistas se realizará a través de los programas de formación que dirige la EMOV EP preferentemente en coordinación con las organizaciones de ciclistas; tales como Bici Escuela, Bici Mujer, o cualquier otro que se cree para el efecto, dichos programas podrán ser ejecutados mediante autogestión, alianzas estratégicas, alianzas públicas y privadas o cualquier otra forma permitida por la ley, estas capacitaciones deberán tener un enfoque integral al interior del cantón con el fin de cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

Artículo 26.- Capacitación a Peatones.- La capacitación a peatones se realizará a través de los programas de formación que dirige la EMOV EP preferentemente en coordinación con la sociedad civil y organizaciones de peatones con cualquier programa para el efecto, dichos programas podrán ser ejecutados mediante autogestión, alianzas estratégicas, alianzas públicas y privadas o cualquier otra forma permitida por la ley, estas capacitaciones deberán tener un enfoque integral y de equidad territorial al interior del cantón con el fin de cumplir los objetivos de la presente ordenanza.

Artículo 27.- Fortalecimiento de la comunicación interna.- Con la finalidad de fomentar el uso de medios de transporte sostenibles, la EMOV EP, coordinará con Entidades del Sector Público o Privado dentro del cantón Cuenca, para el envío de información relacionada con esta temática mediante correos electrónicos, comunicación interna, y otros medios, a sus servidores y empleados.



Capítulo II Infraestructura

Artículo 28: A efectos de garantizar bienestar y seguridad de los peatones se tendrá en consideración lo siguiente:

- a) **Pasos Peatonales:** Se priorizará la continuidad física horizontal de las rutas peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con vías de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.
- b) **Dispositivos de Seguridad:** Se instalarán dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, en zonas de circulación compartida con bicicletas y otros actores de la movilidad.
- c) **Escalinatas:** La circulación en las escalinatas que permiten salvar con gradas la diferencia de nivel entre vías o permiten el acceso a predios que se encuentran a desnivel de las aceras, será exclusivamente peatonales y deberán incluir canaletas para facilitar el traslado de bicicletas.
- d) **Aceras:** El ancho mínimo será variable de acuerdo al tipo de vía, deberá garantizar la accesibilidad y circulación de personas con movilidad limitada, se deberá propender a la colocación de bandas podotáctiles, además de que las superficies de los pisos deben ser homogéneas, libres de imperfecciones y antideslizantes en mojado, considerando como mínimo las normas INEN vigentes en el País. En ningún caso las aceras podrán ser utilizadas por ciclistas, salvo las que consideran un ciclo ruta en la misma.
- e) **Corredores seguros:** Desde las parroquias rurales hasta la ciudad se implementará, en donde fuere posible, ciclo vías debidamente señalizadas que posibiliten el traslado seguro de bici usuarios y peatones.

El GAD Municipal de Cuenca, a través de las áreas de planificación, observará dentro de la construcción de infraestructuras urbanas, todas las normas nacionales INEN relacionadas con la "Accesibilidad de las Personas al Medio Físico", así como Las ordenanzas locales que contengan las normas de arquitectura y urbanismo aplicables dentro del cantón Cuenca.



Si previo a la intervención derivada de actuaciones públicas o privadas como construcciones civiles, viales, etc., no se adecuan los espacios peatonales, las obras no podrán iniciar, situación que deberá ser verificada por la entidad encargada del control en el GAD Municipal de Cuenca, y por los GADs Parroquiales Rurales que tengan la delegación de control en sus jurisdicciones.

Artículo 29.- Infraestructuras Cicleables.- El diseño y la construcción de las infraestructuras para bicicleta, tanto en vías como en estacionamientos, se basará en los criterios determinados en la Norma INEN Nacional, así como en recomendaciones derivadas de estudios a nivel internacional, nacional o local, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial, garantizando la construcción de infraestructura de calidad, estandarizada y acorde a las particularidades del cantón.

El GAD Municipal a través de las áreas competentes velará por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras para bicicleta a fin de evitar su progresivo deterioro.

Si alguna de las infraestructuras para bicicleta en el cantón Cuenca resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el responsable de dicha intervención deberá reponerlas a su estado original.

Artículo 30.- Señalización.- El GAD Municipal de Cuenca, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Parroquiales Rurales y la EMOV EP, serán los encargados de verificar y mantener de manera coordinada una adecuada señalización que garantice la seguridad de todos los actores de la movilidad y especialmente la promoción de los modos de transporte sostenibles, bajo las normativas vigentes y disposiciones emitidas por la Dirección Municipal de Tránsito. Se deberá priorizar en todo proyecto de semaforización al peatón, previniendo que la fase semafórica verde, en ciertas intersecciones, pueda ocasionar accidentes en contra de los principales actores de la movilidad.

EMOV EP emitirá los respectivos exhortos a entidades como la Empresa Eléctrica Regional Centro Sur y otras, a fin de que elementos como cables, postes, etc., no constituyan barreras para la libre circulación peatonal.

Artículo 31.- Sistema de Bici Parqueaderos.- El GAD Municipal de Cuenca a través de la Dirección de Gestión de Movilidad y los GADS Parroquiales en



coordinación con la Dirección de Gestión de Movilidad, establecerán lugares de estacionamiento en las diferentes instituciones públicas y privadas, además, sectorizará los aparcamientos en plazas, parques, aceras y avenidas de acuerdo a la planificación municipal, sin que estos se conviertan en una barrera para los peatones.

El GAD Municipal de Cuenca en conjunto con la EMOV EP implementará una red de ciclo parqueaderos segura y visible, en sitios preferenciales y cercanos a los ingresos de las edificaciones y parques, que será difundida y puesta en conocimiento de la ciudadanía a través de los medios masivos de comunicación.

El GAD Municipal de Cuenca a través de sus diferentes instancias establecerá sitios seguros para el parqueo de bicicletas en los Terminales: terrestre y aéreo y en las estaciones de Transferencia, en coordinación con los entes de seguridad pertinentes.

Todas las entidades públicas, en base a su capacidad e infraestructura deberán tener áreas de estacionamiento para bicicletas con un mínimo de cinco espacios. Estos deberán habilitarse, como en todos los casos anteriores, en sitios preferenciales y cercanos a los ingresos.

Todas las edificaciones con parqueos interiores para automotores deberán adecuar necesariamente un espacio con estructuras idóneas y seguras para parqueo de bicicletas que sea suficiente para albergar por lo menos una bicicleta por unidad habitacional; los edificios de más de 5 pisos sin parqueos interiores para automotores, deberán adecuar en su parte exterior espacios con estructuras idóneas para el parqueo de un equivalente a una bicicleta por piso de ser posible de acuerdo a la normativa vigente y previo informe de la Dirección de Control Municipal. Previo a su aprobación por parte del GAD de Cuenca, las nuevas edificaciones de más de 5 pisos deberán contar con el espacio para la instalación de biciparqueaderos a razón de al menos un puesto por piso.

Los parqueaderos públicos del cantón Cuenca, están obligados a implementar bici parqueaderos dentro de sus instalaciones, para un mínimo de cinco bicicletas, siendo obligación brindar seguridad sobre la bicicleta ahí estacionada. El GAD Municipal de Cuenca promoverá la gratuidad para la prestación de este servicio.

Artículo 32.- Estructura Portabicicletas.- La EMOV EP al momento de otorgar o renovar títulos habilitantes y autorizar incrementos de flota vehicular en cuanto a las



operadoras de transporte público de pasajeros y comercial, dispondrá que, las unidades cuenten con todos los requisitos exigidos en la ley y en los contratos de operación, incluidas las estructuras portabicicletas, homologadas por la entidad competente.

Capítulo III

Del Registro Voluntario, la circulación y el control

Artículo 33.- Sistema de Registro de Bicicletas.- La EMOV EP creará un registro voluntario y gratuito de bicicletas, con el fin de establecer una base de datos de usuarios, realizar campañas, remitir información de interés, facilitar la localización de los bicisuarios y conocer el parque ciclista del Cantón.

Artículo 34.- Base de Datos de Patrones de Movilidad Activa.- La Base de datos de Patrones de Movilidad Activa es un repositorio de datos estadísticos, referente a los factores, condiciones y necesidades que motivan el desplazamiento de personas en el territorio cantonal y su variación a través del tiempo, el mismo que estará a cargo de la EMOV EP a través de la Subgerencia de Movilidad Sostenible y en coordinación con la Dirección de Gestión de Movilidad.

La base de Datos de Patrones de Movilidad Activa se utilizará para la planificación de obras, planes, proyectos y programas relacionados con la movilidad activa.

Para el efecto la EMOV EP en conjunto con la academia implementará en toda bicicleta pública un mecanismo de rastreo basado en GPS, cuyos datos permitirán conocer las rutas de preferencia de los bicisuarios para el desarrollo de sus desplazamientos.

La Base de Datos de patrones de movilidad, será de datos abiertos y será público para toda la ciudadanía.

Artículo 35.- Transporte y Ocupación.- Las bicicletas podrán disponer de un accesorio para el adecuado transporte de menores y de carga, por lo que podrán instalar sillas acopladas, remolques o semirremolques, tanto de día como de noche, mediante dispositivos certificados u homologados, observando las limitaciones de peso previstas, así como otras limitaciones reglamentariamente establecidas.



Dichos remolques deberán cumplir las mismas condiciones de visibilidad que las bicicletas, tales como como dispositivos luminosos o retroreflectivos.

Artículo 36.- Circulación de Peatones.- A fin de promover e incentivar el uso de los medios sustentables de transporte, el GAD Municipal de Cuenca, podrá establecer zonas de prioridad peatonal, pudiendo limitar la velocidad y priorizar su paso sobre el de los vehículos.

Los peatones deberán transitar por las aceras, pasos, andenes y espacios habilitados específicamente a tal objeto.

En lo concerniente al cruce de calzadas y vías ciclistas, los peatones tienen preferencia de cruce, debiendo asegurarse de que pueden hacerlo sin riesgo, ni obstáculo alguno para el resto de peatones y demás usuarios de la vía.

Los ciclistas deberán respetar la preferencia de peatones ante los cruces, de igual manera los conductores de vehículos motorizados deberán dar preferencia de paso a los peatones y luego a los ciclistas.

Artículo 37.- Circulación de Bicicletas.- Las bici usuarios deberán circular por:

- a) Ciclovías, ciclo carriles, bici aceras, sendas de uso compartido o áreas destinadas y señalizadas específicamente para su uso cuando existan y sean la ruta más directa para alcanzar su punto de destino.
- b) Por la calzada, manteniendo un límite de velocidad de acuerdo a la red viaria y lo que establezca la DGM, tratando de circular por el carril derecho más próximo a la vereda. Teniendo la precaución de hacerlo en el sentido de la vía.
- c) Cuando circulen varios ciclistas juntos podrán transitar en paralelo siempre y cuando no entorpezcan el tráfico y no ocupen más de un carril.
- d) Podrán circular por aceras siempre que los usuarios se bajen de la bicicleta y caminen junto a ella.

Los vehículos motorizados al sobrepasar a los ciclistas o al circular en paralelo a ellos deberán mantener una distancia mínima de seguridad de 1,5 metros.



En los demás supuestos, circularán con carácter preferente por la calzada, atendiendo a las restricciones propias de cada vía.

En los carriles de uso exclusivo para ciclistas se deberá respetar la velocidad establecida y el resto de vehículos no podrán circular ni parar en estos espacios.

Cuando se trate de bici acera, los peatones podrán cruzarla, pero no podrán permanecer ni transitar en el carril asignado para las bicicletas. Los ciclistas, por su parte, respetarán la prioridad de paso de los peatones que crucen, aminorando la marcha a su paso.

Cuando se circule en bicicleta por parques, paseos y zonas peatonales, se deberá adecuar la velocidad a la de los peatones, no realizar maniobras negligentes o temerarias y se respete la prioridad peatonal.

La velocidad en los espacios compartidos con peatones y en bici aceras no deberá ser superior a un máximo de 10km/h.

Capítulo IV **De los derechos y deberes de peatones y ciclistas**

Artículo 38.- Derechos de los Peatones.- Los peatones entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes derechos:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro, incluyendo normas de accesibilidad universal;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con mobiliario urbano para descanso;
- d) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- e) 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 pasos peatonales, con mayor énfasis en las zonas escolares;

Una firma manuscrita en azul, que parece ser una inicial o un nombre corto, ubicada en la esquina inferior derecha de la página.



y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

- f) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- g) 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;
- h) A ser atendidos por las autoridades pertinentes en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución; y,
- i) Las demás señaladas en la ley, los reglamentos e instructivos.

Artículo 39.- Deberes de los Peatones.- Los peatones entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes deberes:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que para el efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los pasos peatonales y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos peatonales, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;



- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y se sugiere en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Artículo 40.- Derechos de los Biciusuarios.- Los biciusuarios entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del cantón, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel cuando exista una alternativa cercada de conectividad y carriles exclusivos del sistema tranviario;
- b) A ser atendidos por las autoridades pertinentes en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución;
- c) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- d) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en el cantón;
- e) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- f) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público y comercial cantonal, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes interior, anterior o superior;
- g) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana y rural, con determinación de recorridos, favoreciéndose e



impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos en todo el cantón Cuenca;

- h) A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública y comercial; y,
- i) Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz.

Artículo 41.- Deberes de los Biciusuarios.- Los biciusuarios, entre otros contenidos en las Normas nacionales, tienen los siguientes deberes:

- a) Mantener sus bicicletas equipadas con aditamentos de seguridad establecidos en la Ley que regula el tránsito, el transporte y la movilidad en el país; adicional a los elementos. Adicional a los elementos retroreflectivos y de seguridad, se recomienda el uso de luces que permitan la identificación y distinción de los ciclistas y sus bicicletas, en especial en las noches;
- b) Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
- c) Abstenerse de llevar artículos que no permitan una correcta audición del entorno;
- d) Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;
- e) Respetar los pasos del sistema tranviario;
- f) Circular por carriles exclusivos seguros en vías de media y alta velocidad, siempre y cuando estos carriles estén delimitados adecuadamente y tengan un margen de protección de los ciclistas a la vía;
- g) Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;



- h) Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;
- i) Retirar las manos del manubrio únicamente cuando haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;
- j) Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción;
- k) Abstenerse de transportar personas en el timón de la bicicleta o entre el conductor y el timón;
- l) Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre los manubrios, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor;
- m) Respetar las señales de tránsito y disposiciones de los ACT, así como a peatones y usuarios de otros medios de transporte;
- n) Las demás que determinen los reglamentos y demás normativa.

Capítulo V

De las Infracciones, Sanciones y el Procedimiento Administrativo Sancionador

Artículo 42.- De las Infracciones.- Constituyen infracciones administrativas en rango de leves, aquellas contravenciones a los deberes contenidos en los artículos 39 y 41 de la presente Ordenanza.



Artículo 43.- De las Sanciones Administrativas y el Procedimiento.- Aquellos peatones y biciusuarios que incurran en las infracciones descritas en el presente título serán sancionados con una multa equivalente al 5% de un Salario Básico Unificado, por parte de la Empresa Pública de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre EMOV EP, siguiendo el debido proceso y bajo el procedimiento establecido en el Código Orgánico Administrativo.

Aquellos usuarios del vehículo a motor que obstaculicen las zonas designadas para peatones y ciclistas, serán sancionados según lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y en la Ordenanza que Regula y Controla la Ocupación de las Vías Públicas por los Vehículos Motorizados Dentro del Cantón Cuenca y Funcionamiento del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado y Parqueo Indebido SERT.

DISPOSICIÓN GENERAL:

ÚNICA: Con el fin de que los biciusuarios puedan cumplir sus deberes en relación a lo normado en esta ordenanza, la EMOV EP en conjunto con la Dirección General de Movilidad DGM desarrollaran un cronograma de ejecución priorizado, la ejecución del plan de señalización será de acuerdo al reglamento Técnico Ecuatoriano emitido por el INEN en referencia a ciclovías.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

PRIMERA: Con la finalidad de cumplir con lo dispuesto en el artículo 9 de la presente Ordenanza, el Directorio de la Empresa Pública Municipal de Movilidad Tránsito y Transporte Terrestre de Cuenca EMOV EP, en el plazo de tres meses a partir de la vigencia de la presente Ordenanza, creará la Subgerencia de Movilidad Sostenible, dotada de la suficiente estructura y capacidad tanto física como humana, definiendo los objetivos de la misma, sus roles, y la definición de los perfiles ocupacionales, que le permitan coordinar y ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos de fomento de la movilidad activa que se deriven del cumplimiento de esta ordenanza.



SEGUNDA: Con la finalidad de cumplir lo dispuesto en el artículo 12 de la presente Ordenanza, la transferencia del 50% de lo efectivamente recaudado por concepto del impuesto a los vehículos y la tasa de traspaso de vehículos motorizados por parte del GAD Municipal del cantón Cuenca a favor de la EMOV EP, se realizará a partir del año 2021, dentro de los primeros 15 días de cada mes.

TERCERA: En el término máximo de noventa días a partir de la vigencia de la presente Ordenanza, deberá conformarse el Comité de Movilidad Sostenible que se describe en el artículo 14 de la presente Ordenanza, debiendo dentro de ese mismo plazo, convocarse por parte de la Dirección de Transparencia del GAD Municipal de Cuenca al proceso de selección de los delegados de los colectivos, organizaciones sociales o ciudadanos vinculados a la promoción de modos de transporte sostenible, así como a sus suplentes. Una vez conformada la Comisión, la misma deberá sesionar, elaborar y aprobar su reglamento de funcionamiento, hasta máximo el 31 de diciembre de 2020.

CUARTA: El Sistema de Bicicleta Pública, al formar parte del sistema Integrado de Transporte del cantón Cuenca de conformidad con el artículo 37 de la "Ordenanza que Regula la Operación del sistema Tranviario del cantón Cuenca"; y, del artículo 43 del mismo cuerpo normativo que manda que en "el funcionamiento del sistema integrado de transporte se deberá utilizar una sola tarjeta electrónica entre buses del transporte urbano y el tranvía", en un plazo de dos meses luego de la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), permitirá la utilización de la tarjeta electrónica para la bicicleta pública misma que será la que integra y utiliza el bus urbano y tranvía o cualquier medio electrónico de pago.

Los usuarios del sistema de bicicleta pública accederán al servicio a través de la tarjeta electrónica del sistema integrado del transporte del cantón Cuenca siempre y cuando hayan personalizado su tarjeta.

QUINTA: Dentro del plazo de 5 meses luego de cumplido el plazo de la disposición transitoria cuarta, la EMOV EP deberá acordar y finalizar las gestiones necesarias con la Cámara de Transporte de Cuenca y la Unidad Operadora del Tranvía para efectos de lograr la compatibilidad de la tarjeta electrónica del sistema de transporte integrado del cantón Cuenca o cualquier medio electrónico de pago con el sistema de Bicicleta Pública.

SEXTA: En cuanto a la construcción de infraestructura y equipamientos relativos a esta ordenanza, deberá contarse, en un plazo de 90 días, con una línea tipo pre establecida por el GAD Municipal, en cuanto a diseño, materialidad y funcionalidad,



que permita guardar la homogeneidad estética y operativa en todos los equipamientos instalados.

SÉPTIMA: Como medida para incentivar la movilidad activa y no desalentar las buenas prácticas, todas las sanciones contenidas en la presente ordenanza se aplicarán una vez que la Dirección de Gestión de Movilidad y la EMOV EP hayan concluido con las campañas comunicacionales y se hayan informado a la población, y además una vez que haya sido creada la sub gerencia de movilidad sostenible, cuando se haya cumplido esto se emitirá administrativamente el inicio del procedimiento sancionatorio contenido en esta ordenanza.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

ÚNICA: Deróguese toda norma, disposición o resolución de igual o menor rango, que se contraponga al presente cuerpo normativo.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir del día siguiente de su sanción.

Dado y firmado en la ciudad de Cuenca, a los treinta días del mes de mayo de 2020.


Ing. Pedro Palacios Ullauri
ALCALDE DE CUENCA


Dr. Fernando Ordóñez Carpio
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**



CERTIFICADO DE DISCUSIÓN: Certifico que la presente ordenanza fue conocida, discutida y aprobada por el Concejo Municipal de Cuenca, en primer debate en la sesión extraordinaria del día lunes 15 de octubre de 2018 y segundo debates, en las sesiones extraordinarias de los días martes 26 y sábado 30 de mayo de 2020, respectivamente.- Cuenca, 30 de mayo de 2020.

Dr. Fernando Ordóñez Carpio
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**

ALCALDIA DE CUENCA.- Ejecútese y publíquese.- Cuenca, 30 de mayo de 2020.

Ing. Pedro Palacios Ullauri
ALCALDE DE CUENCA

Proveyó y firmó el decreto que antecede el Ing. Pedro Palacios Ullauri, Alcalde de Cuenca, el treinta de mayo del dos mil veinte.- **CERTIFICO.-**

Dr. Fernando Ordóñez Carpio
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**

