



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL



Quito, 13 de agosto de 2013
OFICIO No. 097-APB-ID-13-CL.

Trámite **148844**
Codigo validación **8NGA7BPV50**
Tipo de documento MEMORANDO INTERNO
Fecha recepción 14-ago-2013 11:11
Numeración documento 097-apb-ld-13-d.
Fecha oficio 13-ago-2013
Remitente PÁEZ BENALCÁZAR ANDRÉS TARQUINO
Razón social
Revise el estado de su trámite en:
<http://tramite.asambleanacional.gob.ec/cts/estadoTramite.jsf>

Señora
Gabriela Rivadeneira
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL
Presente.-

Anexa 10 fojas

De mi consideración:

Conforme lo establece el numeral 1) del Art.134 de la Constitución de la República en concordancia con el Art. 55 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presento el Proyecto de Ley Reformatoria al Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, que establece el Sistema Nacional de Ciclorutas y Ciclovías a fin de que se sirva otorgarle el trámite correspondiente.

Atentamente,

Dr. Andrés Páez Benalcázar
ASAMBLEÍSTA





REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

FIRMAS DE LOS ASAMBLEÍSTAS QUE APOYAN EL PROYECTO DE LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, QUE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL DE CICLORUTAS Y CICLOVÍAS.

NOMBRE

FIRMA

Miguel Angel Morato
 Bae Montano Valencia

WILSON CHICAIZA

RAÚL AGUIRRE O.

Ricardo Moncayo

RAMIRO TENELOMA R.

Esteban Torres

Cliver Jiménez C.
 Magali Orellana

PATRICIO DONOSO



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

PROYECTO DE LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, QUE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL DE CICLORUTAS Y CICLOVÍAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo urbanístico de las diferentes regiones del país, que genera conflictividad en la transportación de vehículos y de personas, conlleva la necesidad urgente de generar espacios públicos capaces de descongestionar el tránsito y de coadyuvar al transporte oportuno de las personas.

El uso de la bicicleta es ecológico y sostenible y de un bajo valor económico, facilita la transportación por áreas urbanas y rurales. Su empleo está generalizado en todo el mundo y además contribuye a la salud y bienestar de la gente. Este sencillo aparato que es utilizado generalmente con fines deportivos y recreacionales, también puede ser empleado como medio de transportación de personas.

Los beneficios socio ambientales derivados del uso de la bicicleta o de cualquier otro prototipo de transporte no motorizado y que no utilice combustibles fósiles, que son uno de los causantes de la contaminación atmosférica, son incalculables. Propiciará una positiva incidencia en la salud de las personas y los presupuestos del Gobierno Central y de los gobiernos autónomos descentralizados se verán beneficiados por la reducción en la inversión de recursos en proyectos de remediación ambiental del aire en sus correspondientes jurisdicciones. Pero también los procesos de sustentabilidad de las ciudades del Ecuador se verán fortalecidos, ya que la bicicleta no causa contaminación ambiental, lo cual es relevante para el bienestar de la gente y de la Naturaleza.

De otra parte, la bicicleta ofrece múltiples beneficios y alternativas: es de fácil estacionamiento, no causa congestión vehicular, tiene la capacidad de transportar a una persona en un razonable periodo de tiempo por su amplia versatilidad y movilidad, es un instrumento de trabajo, contribuye al fortalecimiento de la masa muscular del cuerpo humano por su constante ejercicio aeróbico y no se sujeta al sistema "pico y placa" para circular, en este caso, por las vías de la ciudad de Quito en donde aquel ha sido establecido. Además fomenta el turismo de campo y aventura y en las áreas urbanas las ciclo vías son rutas de enlace entre el lugar de trabajo y el hogar de las personas.

Es de fundamental importancia atender a la disposición constitucional contenida en el Art. 415 que dispone que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Es también necesario que se impulse la construcción de la red nacional de ciclorutas asfaltadas en todas las carreteras del país, que conecten parroquias, cantones y provincias del Ecuador.

Los ecuatorianos podemos constatar que en algunos sectores del país, ya se encuentran construidas ciclovías e incluso una que otra cicloruta, faltando únicamente su señalización tal cual lo dispone la Ley de Tránsito por la peligrosidad que pudiera revestir para quienes utilizan este sistema de transportación.

La planificación urbana al contar con ciclovías se fortalecerá por el fomento de la movilidad y la capacidad de transportarse de las personas para efectuar sus actividades cotidianas; y, el presupuesto a invertirse en la construcción de ciclorutas será significativamente inferior al de las carreteras tradicionales.

Es por ello que se debe materializar estas propuestas mediante el establecimiento de una ley reformativa al Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, donde se establezca la obligatoriedad del Gobierno Central y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de construir en todo el país las denominadas ciclovías y ciclorutas.

Claramente el COOTAD señala que los gobiernos autónomos descentralizados tienen competencias exclusivas para planificar y construir la red vial urbana, incluidas las ciclovías, el tránsito y el transporte y aquellas que hacen relación con la protección del medio ambiente.

Igualmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los ciclistas tienen derecho a: "Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo. Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares. Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías."

Esta misma Ley señala que preferentemente: "Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras. Los Municipios, Consejos Provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas."

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, también dispone la creación de zonas para circulación y parqueo de bicicletas y establece un derecho de vía preferencial para los ciclistas.

Es importante también generar todo tipo de incentivos para el uso de la bicicleta, lo cual en el mediano y largo plazo tendrá una positiva incidencia a favor del medio ambiente y de la salud pública.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Por lo tanto, existiendo suficientes justificaciones y normas jurídicas que sustentan este proyecto de ley, estimo que su trámite debe ser expedito y oportuno.

CONSIDERANDO

Que la Constitución de la República expresa en su Art. 415 que: “El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías”;

Que la garantía constitucional relativa al Régimen del Buen Vivir señala en su Art. 340 que: “El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo. El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte”;

Que la Constitución de la República garantiza los recursos económicos necesarios para el sistema del Buen Vivir, según lo expresa el Art. 342.- “El Estado asignará, de manera prioritaria y equitativa, los recursos suficientes, oportunos y permanentes para el funcionamiento y gestión del sistema.”;

Que en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización se precisan cuales son las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados;

Que el Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que los ciclistas tienen derecho a transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, disponiendo de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como las ciclo vías;

Que el Art. 209 de la Ley de Tránsito Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, obliga a que toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar previamente con un estudio técnico de seguridad y señalización vial. Los Municipios, Consejos Provinciales y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Que en los Distritos Metropolitanos existentes y en los que se creen a futuro, se deben implementar planes y programas de desarrollo para la promoción, circulación y desarrollo del transporte no motorizado como las denominadas ciclo vías;

Que dentro de la obra pública y en los presupuestos de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, debe garantizarse la seguridad de los peatones y de los vehículos no motorizados, determinando específicamente las áreas de circulación de cada uno de éstos, con la correspondiente señalización y seguridad que garantice a los usuarios, el uso de estas redes alternativas de transporte.

Que en ciertas municipalidades, se han dictado ordenanzas que establecen el incentivo a la circulación peatonal y ciclística, destinando los recursos económicos dentro de sus presupuestos para desarrollo y promoción de vehículos no motorizados;

Que la movilización de personas en bicicletas por las principales rutas de transporte del país y que no cuentan con la adecuada infraestructura vial para aquellas, es una actividad altamente peligrosa, que además no contribuye a fomentar el uso de la bicicleta y la práctica deportiva del ciclismo;

Que un sistema de transporte público en donde confluyan los vehículos motorizados y no motorizados, ponen a prueba el respeto y consideración que deben guardar las personas entre sí, contribuyendo a armonizar las relaciones interpersonales y convivencia entre vecinos y personas que conforman la sociedad;

Que es obligación de las autoridades generar programas de educación, seguridad vial y de respeto a ciclistas en todos los niveles del sector educativo, correspondiendo al Ministerio de Educación en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados esta tarea;

Que es fundamental que el gobierno central impulse la administración de un fondo que promocióne e incentive el uso de vehículos no motorizados.

La Asamblea Nacional en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, expide la siguiente:

**LEY REFORMATIVA AL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL
AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, QUE ESTABLECE EL SISTEMA NACIONAL
DE CICLORUTAS Y CICLOVÍAS**

Art. 599.- Medio de transporte no motorizado.- Es obligación de los distintos niveles de gobierno el establecer los lineamientos técnicos y legales para el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte no motorizado en todo el Ecuador, mediante la construcción, mantenimiento y señalización del Sistema Nacional de Ciclorutas y Cicloviás.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 600.- Obligatoriedad.- Es obligación de la Función Ejecutiva, a través de sus ministerios rectores, en coordinación con los gobiernos descentralizados autónomos y del Distrito Metropolitano de Quito construir las ciclorutas y ciclovías en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 601.- Procesos de gestión.- El sistema de gestión se sustentará en procesos estratégicos de construcción continua de ciclorutas y ciclovías en todo el territorio nacional; en la sustentabilidad ambiental de gestión por proyecto; en la calidad y control de los vehículos no motorizados; en la calidad y control de los servicios complementarios en todas las vías componentes del sistema nacional cilorutas y ciclovías; en la seguridad de los usuarios del sistema; en la participación obligatoria en la administración económica y operativa; en la urgencia de desplazamiento de las personas; en auditorías y rendición de cuentas de la gestión y servicios que se ofrece a la ciudadanía.

Art. 602.- Ente coordinador.- El poder ejecutivo, los municipios y consejos provinciales organizarán el Sistema Nacional de Ciclorutas y Ciclovías (SISNACI), que se constituye en el ente coordinador de la construcción, mantenimiento y señalización de la red a nivel del país.

Estará integrado por:

- 1.- El Ministro de Transporte y Obras Públicas o su delegado;
- 2.- El Presidente de la AME o su delegado;
- 3.- El Presidente del CONGOPE o su delegado;
- 4.- El Presidente del CONAGOPARE o su delegado;
- 5.- El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito o su delegado, y;
- 6.- Un delegado de los usuarios de las ciclorutas y ciclovías, que se designará conforme al Reglamento, que para el efecto dicte el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Art. 603.- Funciones.- Son las funciones del SISNACI las siguientes:

1. Coordinar con los alcaldes, prefectos y los ministerios del ramo competentes, para la construcción de proyectos de ciclorutas o ciclovías en todo el país;
2. Establecer la estructura orgánica y funcional del SISNACI, exclusivamente con la participación de funcionarios de los organismos que lo integran;
3. Coordinar con las diferentes instituciones de Estado, la utilización de los recursos económicos necesarios para la efectivización de los proyectos en sus respectivas jurisdicciones;
4. Elaborar el Plan Operativo Anual de los diferentes proyectos de ciclorutas y ciclovías;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

5. Solicitar las sanciones respectivas para aquellas autoridades que en sus correspondientes jurisdicciones no cumplan con el Plan Operativo Anual;
6. Exhortar a los alcaldes, prefectos y autoridades nacionales el cumplimiento de la presente ley;
7. Promover la suscripción de contratos de construcción y de concesión de servicios en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas
8. Promover la suscripción de convenios con organismos nacionales e internacionales de crédito, para la construcción de las obras de infraestructura de las ciclorutas y ciclovías.

Art. 604.- Entes involucrados.- Es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de los gobiernos autónomos descentralizados la construcción, mantenimiento y señalización de las ciclorutas, en coordinación con el SISNACI de acuerdo al ámbito de su competencia.

Art. 605.- Derechos preferentes .- Es obligatorio el diseño de parqueaderos de bicicletas y señalética para peatones en todos los proyectos en los que se construyan ciclorutas y ciclovías. Se establece el derecho preferente de vía para aquellos ciclistas que circulen por estas vías, en consecuencia esta prohibido a los vehículos motorizados estacionar, bloquear o obstaculizar las mismas.

Art. 606.- Mantenimiento y señalización.- Corresponde al gobierno autónomo descentralizado municipal en su respectiva jurisdicción, la responsabilidad en el mantenimiento y señalización de las ciclorutas y ciclovías. La gestión administrativa de vías de jurisdicción compartida, corresponderá a la entidad que el SISNACI decida.

Cuando la cicloruta y ciclovía esté a cargo de dos entes municipales por efecto de los límites entre jurisdicciones territoriales, la gestión administrativa, el mantenimiento y la señalización será de responsabilidad compartida.

Art. 607.- Derechos.- Los usuarios del sistema nacional de ciclorutas y ciclovías tienen derecho a:

- a) Transitar libremente por todas las vías del país con las garantías que determinan ésta y las demás leyes de la materia;
- b) Gozar de preferencia de vía en las ciclorutas y ciclovías;
- c) Transitar exclusiva y libremente por las ciclorutas o ciclovías;
- d) Que se respete su derecho preferente de vía cuando hagan uso de la bicicleta; y que los agentes de tránsito prioricen su derecho preferente; y,
- e) En caso de ciclorutas o ciclovías de tránsito compartido, también tendrán derecho preferente de circulación;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 608.- Obligaciones.- Los ciclistas están obligados a:

- a) Respetar las normas establecidas en las leyes y reglamentos de tránsito, y los parámetros que para estos fines establezcan el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los gobiernos autónomos descentralizados;
- b) Respetar todas las señales de tránsito y especialmente las que se establezcan en las rutas ciclistas;
- c) No abusar de su derecho preferente de vía;
- d) Cuidar la infraestructura de las ciclorutas y ciclovías y a no causar contaminación por desechos sólidos;
- e) Contribuir voluntariamente en la reforestación de los costados de las ciclorutas y ciclovías.
- f) Usar indumentaria reflectiva en la noche y mantener sus bicicletas en buenas condiciones de funcionamiento;

Art. 609.- Prohibiciones.- Está prohibido:

- a) Utilizar el medio de transporte no motorizado en estado etílico o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas o medicamentos que alteren su estado de conciencia;
- b) Llevar en el medio de transporte no motorizado más ocupantes de los que su capacidad lo permite;
- c) Contravenir las prohibiciones existentes en leyes conexas y sus correspondientes reglamentos;
- d) Ingerir bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes y psicotrópicas en las ciclorutas y ciclovías.
- e) Obstaculizar las ciclorutas y ciclovías.

DISPOSICION GENERAL PRIMERA.- En caso de vías que soporten un significativo volumen de circulación vehicular, se dispondrá que se construyan ciclorutas y ciclovías de tránsito compartido, en las que los ciclistas conservarán su derecho preferente pero no exclusivo de circulación.

DISPOSICION GENERAL SEGUNDA.- En caso de que se proyecte la construcción de ciclovías en calles o avenidas que tienen sistema de parqueadero tarifado, se considerarán siempre las facilidades de estacionamiento de manera que no se menoscabe el derecho de los propietarios de vehículos motorizados para acceder a los mismos, por lo que en el mismo proyecto se dispondrán las medidas para facilitar el uso de parqueaderos para vehículos no motorizados.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

DISPOSICIÓN GENERAL TERCERA.- Si las dimensiones del lugar donde se construyan o se proyecten construir las ciclo rutas y ciclovías, no ofrecieren suficiente espacio para que se produzca el libre tránsito vehicular y se establezca lugares de estacionamiento, se dispondrá que las ciclorutas y ciclovías sean de tránsito compartido.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-

PRIMERA.- El Fondo Nacional de Promoción del Uso de la Bicicleta se creará dentro de los sesenta días subsiguientes a la promulgación de esta ley; estará conformado por el 25% de lo recaudado por concepto de multas por infracciones de tránsito, que será utilizado para la construcción de infraestructura y señalización vial para bicicletas, proyectos de seguridad en la movilidad de ciclistas y programas de capacitación en seguridad vial y estará administrado por el SISNACI.

SEGUNDA.- La Corporación Financiera Nacional y el Banco Nacional de Fomento, abrirán líneas de micro crédito que permitan a los ciudadanos la compra de bicicletas en coordinación con el SISNACI.

TERCERA.- La Subsecretaría General de Ciencia Tecnología e Innovación, en un plazo de seis meses presentará el estudio de factibilidad correspondiente que posibilite la instalación en el país de fábricas de bicicletas, que permitan a las personas adquirir dichos vehículos no motorizados a precios accesibles en relación a los ingresos que percibe.

CUARTA.- Concédese el plazo de sesenta días para que se constituya el SISNACI, como ente coordinador del Sistema Nacional de Ciclo rutas y Ciclo vías. La iniciativa corresponderá al Ministro de Transporte y Obras Públicas.

QUINTA.- A partir de la vigencia de esta ley, concédese el plazo de tres años para que en las ciudades de más de cinco mil habitantes donde no existan ciclovías se proceda a su construcción.

SEXTA.- En todos los proyectos de construcción de carreteras entre localidades ubicadas en la misma región, en que se inicien proyectos a partir de la promulgación de esta ley, complementariamente deben proyectarse e instrumentarse ciclorutas paralelas a la vía o vías que se construyan.

Glosario de términos:

Bicicleta.- Vehículo ecológico de dos ruedas impulsado por propulsión humana.

Ciclovía.- Vía pública en el área urbana exclusiva para la circulación de bicicletas y su respectivo conductor.

Cicloruta.- Vía pública en el área rural adyacente a las carreteras que permite la movilización exclusiva de bicicletas entre ciudades.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Cicloruta y ciclo vía de tránsito compartido.- Vía pública para la movilización compartida de bicicletas y vehículos, en las cuales el ciclista conservará su derecho preferente pero no tendrá exclusividad en el uso de dicha vía.

Elementos de señalización.- Todos aquellos elementos visuales ubicados en los extremos de las vías que permiten guiar y orientar a los usuarios de la vía pública.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente Ley Reformativa entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Asamblea Nacional, Distrito Metropolitano de Quito, a los.....

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized letter 'Z' or similar shape.