

# GACETA OFICIAL

**ING. FRANCISCO ASAN WONSANG  
ALCALDE DEL CANTÓN MILAGRO**

Milagro: Juan Montalvo y Bolívar (Esq)

Milagro, 17 de octubre de 2022 / N°23

 Alcaldía De Milagro

 @AlcaldiaDeMilagro

 @alcaldiademilagro

**Ordenanza GADMM # 33-2022**

## INDICE

**GADMM # 33-2022 "SEGUNDA REFORMA A LA "ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO".....Pag. 1**

**GADMM # 34-2022 "ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO".....Pag. 4**

**SEGUNDA REFORMA A LA "ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO".**

### EXPOSICION DE MOTIVOS:

En el año 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia internacional, por la situación de emergencia de salud pública, provocada por el coronavirus SARS-CoV-2, causante del COVID-19.

Milagro es uno de los cantones que ha sufrido a causa de la pandemia, considerando lo dispuesto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos («OCDE»), quien advirtió el impacto negativo que podría llegar a ocasionar en la economía, recomendando prever medidas fiscales para prevenir y modular estos efectos.

Milagro se ha caracterizado por su actividad comercial, uno de los principales sectores que generar más ingresos en el cantón; por lo que incentivar estas actividades permitiría dinamizar la economía milagraña.

Que los ingresos se vieron afectados por la falta de liquidez, agravada por el traslado de la terminal terrestre principal fuente de ingreso comercial.

En la actualidad no se cuenta con dicho instrumento jurídico, donde se pueda incentivar los emprendimientos, así como los otros sectores mencionados.

En este sentido, se mantuvieron reuniones con varios emprendedores, servidores turísticos y comerciantes de la ciudad, con la finalidad de comentar el proyecto, en el cual se recogieron observaciones para analizar su viabilidad jurídica y financiera.

**EL I. CONCEJO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO.**

**CONSIDERANDO:**

**Que,** el artículo 238 de la Constitución de la República garantiza que, "Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los consejos regionales";

**Que,** el artículo 239 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el régimen de gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

**Que,** el artículo 240 de la Constitución de la República establece que: los Gobiernos Autónomos Descentralizados de las Regiones, Distritos Metropolitanos, Provincias, y Cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales..."

**Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, numeral 5, establece que los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.

**Que,** el artículo 1 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece "la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio; el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial";

**Que,** el artículo 6 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su primer inciso, dispone como Garantía de autonomía "Ninguna función del Estado ni autoridad extraña podrá interferir en la autonomía política, administrativa y financiera propia de los gobiernos autónomos descentralizados, salvo lo prescrito por la Constitución y las leyes de la República";

**Que,** el artículo 54, literal b) Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 'COOTAD' determina que, dentro de las funciones del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, le corresponde a éste el diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;

**Que,** el artículo 55 ibidem literal e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;

**Que,** el artículo 57, literal b) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 'COOTAD' determina que, al Concejo Municipal le corresponde, dentro

de sus atribuciones, regular, mediante ordenanza, la aplicación de los tributos previstos en disco instrumento legal;

**Que,** el literal C del artículo 134 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, referente al ejercicio de la competencia de fomento de la seguridad alimentaria, reza: "Planificar y construir la infraestructura adecuada, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, municipales y parroquiales rurales, para fomentar la producción, conservación, intercambio, acceso, comercialización, control y consumo de alimentos,

**Que,** el artículo 169 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 'COOTAD' determina que la concesión o ampliación de incentivos o beneficios de naturaleza tributaria por parte de los gobiernos autónomos descentralizados sólo se podrá realizar a través de ordenanza.

**Que,** al tenor del artículo 498 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 'COOTAD' con la finalidad de estimular el desarrollo del turismo, la construcción, la industria, el comercio u otras actividades productivas, culturales, educativas, deportivas, de beneficencia, así como las que protejan y defiendan el medio ambiente, los concejos cantonales o metropolitanos podrán, mediante ordenanza, disminuir hasta en un cincuenta por ciento los valores que corresponda cancelar a los diferentes sujetos pasivos de los tributos establecidos en el presente Código.

**Que,** el artículo Art. 492 del COOTAD determina que las municipalidades y distritos metropolitanos reglamentarán por medio de ordenanzas el cobro de sus tributos. La creación de tributos, así como su aplicación se sujetará a las normas que se establecen en los siguientes capítulos y en las leyes que crean o facultan crearlos.

**Que,** El COOTAD establece que los gobiernos autónomos descentralizados en ejercicio de la autoridad y las potestades públicas se regirán por los siguientes principios: Unidad, Solidaridad, Coordinación y corresponsabilidad, Subsidiariedad, Complementariedad, Equidad interterritorial, Participación Ciudadana y Sustentabilidad del desarrollo.

**Que,** mediante ordenanza #GADMM-0052-2018 discutida y aprobada el 5 de agosto y 8 de septiembre del 2018, se expidió la Ordenanza que incorpora al Control Municipal, Reglamento y Sistema Operativo la Bahía Mi Lindo Milagro y las que se sigan construyendo o adecuando en el cantón San Francisco de Milagro.

**Que,** mediante ordenanza No. GADMM-004-2019, en su artículo 2 se resolvió reformar la Ordenanza que incorpora al Control Municipal, Reglamento y Sistema Operativo la Bahía Mi Lindo Milagro y las que se sigan construyendo o adecuando en el cantón San Francisco de Milagro.

**Que,** mediante memorándum Nro. GADMM-DHO-2022-2016-M del 3 de marzo de 2022, la Dirección e Higiene y Ornato solicita se extienda el plazo del incentivo económico y bajas de cánones de arrendamiento debido a que por la pandemia ha afectado la situación económica de los comerciantes del cantón.

En virtud de la exposición motivada y por los fundamentos jurídicos transcritos, el Ilustre Concejo Cantonal de San Francisco de Milagro, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 322 del COOTAD,

**EXPIDE:****SEGUNDA REFORMA A LA "ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO".**

**ARTÍCULO 1.-** En el Artículo 2 de la **ORDENANZA REFORMATIVA # GADMM-004-2019** que, **REFORMA A LA ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO**", sustitúyase el segundo cuadro por el siguiente:

BAHIA MI LINDO MILAGRO	
DESCRIPCION	VALOR
679 locales de ventas de artículos varios	\$ 30,00 más IVA
44 locales patio de comidas	\$ 60,00 más IVA

**ARTÍCULO 2.-** En el Artículo 27 de la **"ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO"** elimínese la palabra patente municipal y su segundo inciso.

**DISPOSICIONES GENERALES**

**PRIMERA. - EXONERACIÓN DE INTERESES A COMERCIANTES ARRENDATARIOS DE INMUEBLES MUNICIPALES.** - Se exonerará del 100% de los intereses a los comerciantes que cancelen la totalidad de las obligaciones municipales referente a arriendos de mercados y bahía del cantón San Francisco de Milagro. En caso de que el comerciante haya realizado un convenio de pago se aplicará el descuento de los intereses al momento de liquidar la totalidad del convenio.

La solicitud de exoneración será solicitada mediante tasa administrativa y estará vigente durante 180 días contados desde la vigencia de la ordenanza.

**SEGUNDA. - REDUCCIÓN DE DEUDAS A COMERCIANTES DE TERCERA EDAD, DISCAPACIDAD O ENFERMEDADES CATASTRÓFICAS.** - Se aplicará por única ocasión un descuento del 50% a los arrendatarios por tercera edad y por discapacidad de los mercados municipales y Bahía Mi Lindo Milagro de la que cancelen el total de la deuda, incluido el interés. (arriendo, patente y depósito de garantía)  
En caso de discapacidad se deberá presentar el carnet de discapacidad, o en caso de ser padre / madre de una persona con discapacidad, presentar cédula y carnet de discapacidad del representado; en caso de ser sustituto, presentar la copia del certificado de sustituto.

Se aplicará por única ocasión un descuento del 50% a los arrendatarios que demuestren con certificado emitido por el Ministerio de Salud Pública que padece de algún tipo de enfermedad catastrófica.

La Dirección Financiera elaborará el instructivo con el cual la Dirección de Inclusión Social podrá realizar el proceso.

**TERCERA. - DESCUENTO POR PRONTO PAGO.** - Se aplicará el descuento del 12% al mes vigente al canón de arrendamiento de los Mercados Municipales y Bahía Mi Lindo Milagro.

**CUARTA. - PATENTE BAHIA MI LINDO MILAGRO.** - Se aplicará una exoneración por concepto de las patentes ya emi-

tidas en la Bahía Mi Lindo Milagro previa solicitud mediante tasa administrativa y pago de la patente del año 2022.

**QUINTA. - DEL INCUMPLIMIENTO.** - Cuando se determine el incumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ordenanza, el Alcalde resolverá sobre la caducidad de los beneficios consagrados en ella, y dispondrá la reliquidación de los tributos correspondientes desde la fecha en que se produjo el incumplimiento.

**SEXTA.** - Se realizará la prescripción de oficio de las patentes comerciales y activos totales inscritas en el **GAD MUNICIPAL DEL CANTON MILAGRO**, cuya actividad se encuentre inactiva en el Servicio de Rentas Internas, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 55 del Código Tributario.

**SÉPTIMA.** - La Dirección Financiera a través del Departamento de Rentas realizará de manera semestral una depuración que consistirá en dar de baja los valores adeudados por comerciantes de los mercados municipales y bahía Mi Lindo Milagro que hayan fallecido.

**OCTAVA.** - La Administración General, a través de la Dirección Financiera, se encargará de adoptar todas las medidas y ejecutar todas las acciones necesarias para la implementación de las formulaciones normativas contenidas en esta ordenanza.

**NOVENA.** - Se exonerará el 100% de la deuda a los comerciantes de la sección de ROPA USADA de la Bahía Mi Lindo Milagro registrados en el catastro municipal previa presentación de disponibilidad del local.

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la publicación en el Registro Oficial, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal y dominio web institucional [www.milagro.gob.ec](http://www.milagro.gob.ec).

Dada y firmada en la ciudad de San Francisco de Milagro, a los siete días del mes de octubre del año dos mil veintidós.

f) Ing. Francisco Asan Wonsang, **ALCALDE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL I. CONCEJO**

**CERTIFICO.-** Que la **"SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO"**, fue discutida y aprobada por el Ilustre Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Francisco de Milagro, en Sesiones Ordinarias de fechas 26 de agosto y 07 de octubre de 2022, en primero y segundo debate, respectivamente.

**Milagro, 07 de octubre de 2022**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL I. CONCEJO Y GENERAL (E)**

De conformidad con lo prescrito en los Artículos 322 y 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, **SANCIONO: la "SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO"**.

**YENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO" y ordeno su PROMULGACIÓN** a través de su publicación en el Registro Oficial, en la Gaceta Oficial Municipal; y en el dominio web institucional [www.milagro.gob.ec](http://www.milagro.gob.ec).

**Milagro, 14 de octubre de 2022**

f) Ing. Francisco Asan Wonsang, **ALCALDE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**

Sancionó y Ordenó la promulgación a través de su publicación en el Registro Oficial, la **"SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA QUE INCORPORA AL CONTROL MUNICIPAL, REGLAMENTO Y SISTEMA OPERATIVO DE LA BAHIA MI LINDO MILAGRO Y LAS QUE SE SIGAN CONSTRUYENDO O ADECUANDO EN EL CANTON SAN FRANCISCO DE MILAGRO"** el Ing. Francisco Asan Wonsang, Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Francisco de Milagro, el catorce de octubre de dos mil veintidós. **LO CERTIFICO.**

**Milagro, 14 de octubre de 2022**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL CONCEJO Y GENERAL (E)**

**Ordenanza GADMM # 34-2022**

**ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO.**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:**

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón San Francisco de Milagro, al asumir las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, transferidas por el Consejo Nacional de Competencia, se encuentra frente a la necesidad de establecer la promoción de la seguridad vial como eje estructurador de la movilidad dentro del cantón san francisco de milagro.

Parte del proceso de transformación y modernización del cantón San Francisco de Milagro, es la implementación de una estructura vial con el propósito de garantizar y proveer a todos los habitantes, seguridad vial en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, y calidad; siendo obligación de todos los participantes del Sistema, brindar el servicio de calidad para los ciclistas del cantón en las rutas asignadas.

Tomando en cuenta el ejemplo de otras ciudades del país, se ha demostrado que el uso de la bicicleta y otros medios amigables con el ambiente, son opciones eficientes para mejorar la movilidad urbana.

Se ha evidenciado los beneficios reflejados en la salud, en el medio ambiente y en el uso más efectivo del espacio urbano. Es primordial potenciar la bicicleta como una opción para la movilidad dentro del cantón, con el objetivo estratégico de reducir los índices de contaminación, la incidencia de propagación de enfermedades, mejorar la movilidad en la ciudad reduciendo los tiempos de desplazamiento y transformar tránsito en la ciudad.

Finalmente, la implementación de la presente ordenanza es con la finalidad de promover la seguridad vial de los ciclistas

en el cantón, aportar al desarrollo y mejoramiento de la calidad del servicio.

**EL I. CONCEJO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**

#### **CONSIDERANDO:**

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

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

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

**Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) prescribe en su artículo 54 letra f) que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal, ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

**Que**, el COOTAD en su artículo 55 letras c) y f), establece que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

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

**Que**, la señalada Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone en su artículo 30.2 que el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Trán-

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

**Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone en su artículo 30.3 que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

**Que,** el artículo 30.4 de la misma ley dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción.

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

**Que,** las Naciones Unidas a través de la Organización Mundial de la Salud declaró en el 2010 la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Al no haber registrado a nivel mundial un cumplimiento de la meta prevista (reducción al 50% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial), la OMS resolvió promover la Segunda Década de Acción para

la Seguridad 2021-2030, que brinda una nueva oportunidad para aprovechar las lecciones aprendidas de años anteriores, y aprovecharlos para salvar vidas, bajo el enfoque de Sistema Seguro, como principal herramienta para alcanzar los objetivos impuestos.

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

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

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

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

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

**Que,** de conformidad con la Resolución No. 006-CNC-2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias, compete a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, cualquiera sea el modelo de gestión asignado, ejercer las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo el principio de unidad nacional.

**Que,** en materia de rectoría, de acuerdo a la citada Resolución No. 006-CNC- 2012, es facultad de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. emitir políticas lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades; en materia de planificación es facultad de los mencionados gobiernos formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial, debidamente articulados a la planificación nacional; y en lo atinente a la potestad de regulación, les asiste la facultad de emitir la normativa local en la materia, al amparo de la regulación nacional.

**Que,** el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 001-CNC- 2021, el Consejo Nacional de Competencias transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los tér-

minos de dicha Resolución, ubicando al cantón Milagro como modelo de gestión tipo A.

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

**Que,** según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2021, el 29% de las muertes en sitio asociadas a siniestros de tránsito tuvieron como víctimas a personas vulnerables como peatones y usuarios del transporte público, y que a la fecha estos registros corresponden a los datos levantados en sitio, por lo que no se notifica todas las víctimas de estos eventos, lo que distorsiona las estadísticas disponibles.

**Que,** según registro de datos oficiales publicados por la Agencia Nacional de Tránsito en su página institucional digital, para el año 2021 el 26,4% de los siniestros registraron como causa probable distracciones durante la conducción, el 18,1% corresponde a no respetar las señales reglamentarias, el 14,3% a circular superando los límites máximos de velocidad, el 8,6% a no mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede y el 7,8% corresponde a registros asociados al consumo de alcohol, sustancias estupefacientes y/o drogas; mientras que los siniestros asociados a vehículos registran un 2,4%, y los asociados a la infraestructura un 2,3%; estadísticas que generarían la percepción de que el mayor grado de responsabilidad de la seguridad vial recae sobre los ciudadanos, y no sobre los tomadores de decisión, planificadores, diseñadores y constructores de vías, diseñadores y comercializadores de vehículos, entre otros; actores que son fundamentales dentro del enfoque de Sistema Seguro que promueve la OPS.

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

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

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

**Que,** con la finalidad prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito, consecuentemente el índice estadístico de mortalidad, morbilidad y discapacidad de las personas causados por estos, y para garantizar una movilidad segura a todos los ciudadanos, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Milagro en ejercicio de la facultad de normativa prevista en el art. 240 de la Constitución de la República de Ecuador, en concordancia con los art. 7 y

57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización y en usos de sus atribuciones,

### Expide:

## La "ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO"

### CAPITULO I PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

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

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

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

**ARTÍCULO 3. DE LOS PRINCIPIOS DE LA SEGURIDAD VIAL DENTRO DEL ENFOQUE DEL SISTEMA SEGURO INTEGRADO.** - El enfoque del Sistema Seguro Integrado reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en el centro, para su diseño, planeación y posterior gestión. En él se reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial, deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad, teniendo presente que los humanos cometen errores, por lo que se busca anticiparse a ellos.

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

- Desarrollo y promoción de transporte multimodal y planificación del uso del territorio.
- Diseño de infraestructura vial segura para la movilidad
- Incremento de seguridad en los vehículos

- Uso seguro de infraestructura vial para la movilidad

- Respuesta tras las colisiones y los siniestros

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

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

**ARTÍCULO 4. FINES.** - La finalidad de la Ordenanza es el determinar las acciones específicas que deberá realizar la EMOVIM EP Y el gobierno autónomo descentralizado, para prevenir y disminuir sistemática y sostenidamente los siniestros de tránsito y sus consecuencias, buscando garantizar una movilidad segura con base en los principios desarrollados en el Segundo Decenio por la Seguridad Vial, cuyo enfoque, descrito en el artículo 3, es el de Sistema Seguro Integrado. La aplicación de este concepto debe primar en todas las políticas, regulaciones o normas que sobre movilidad se dicten y que sobre vialidad se adopten, incluyendo la ejecución y/o la actualización de:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible

- Plan de Tránsito

- Plan de Transporte Terrestre

- Plan de Seguridad Vial Cantonal

- Lineamientos para el diseño de vías urbanas y rurales

## CAPÍTULO II INSTITUCIONALIDAD

**ARTÍCULO 5.- DE LA ENTIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.** - Por medio de la presente, encárguese a la **EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE MILAGRO EMOVIM-EP** de la ejecución de la presente Ordenanza.

**ARTÍCULO 6.- DE LAS FUNCIONES DE LA ENTIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.** - Las principales funciones de la EMOVIM EP como responsable de la gestión de Seguridad Vial son:

- La gestión y fiscalización de la seguridad vial dentro del perímetro urbano del cantón San Francisco de Milagro, de forma directa, o en coordinación con las instituciones o departamentos que mantengan competencias totales o compartidas sobre la materia,

- La coordinación y supervisión de los proyectos ligados a la Seguridad Vial que se desarrollen en la empresa, departamentos municipales y/o instituciones.

- La generación de datos estadísticos mínimos que se realicen de forma directa o a través de departamentos especializados, asegurando su consistencia para viabilizar la identificación de las principales necesidades respecto a la Seguridad Vial. Entre los datos relacionados con los siniestros y las víctimas de los siniestros de tránsito se incluyen: o Sobre la ubicación del evento.

. Datos de ubicación georreferenciados,

. Vehículos involucrados (identificado por lo menos por las placas),

. Clase de siniestro,

. Fecha y hora del evento o Sobre las personas (conductores y pasajeros),

. Nombres completos de todos los involucrados, identificando si fueron conductores, pasajeros, personas lesionadas y/o testigos (en caso de existir),

. Tipo de lesión registrada en sitio (fatal, hospitalización, lesionado), y hasta 30 días posterior al hecho,

. Edad,

. Sexo o Sobre conductas de riesgo asociadas al suceso,

. Conducción en estado de ebriedad, con pruebas toxicológicas levantadas o negativa de realizarla por parte del ciudadano, niveles de alcohol registrados,

. Distracción al volante,

. Exceso de velocidad (con respecto a la función de la vía),

. No uso de cinturón de seguridad, o uso inadecuado,

. No uso de Casco homologado, y/o correctamente abrochado,

. No uso de sistema de retención infantil o Sobre los controles realizados periódicamente en las vías,

. Número de controles realizados en las vías, identificado por ubicación, día de la semana, hora, número de efectivos, resultados obtenidos,

- La elaboración de un informe periódico trimestral con el perfilamiento de siniestralidad registrada en el cantón, desarrollado con base en los datos estadísticos indicados en el punto previo y generar al menos información sobre los TCST (tramos de concentración de siniestros de tránsito), mapas de calor de siniestralidad, mapas de calor que relacionen los tipos de siniestros con la densidad poblacional y/o su rango generacional, entre otros. Estos informes periódicos deberán ser presentados ante el Directorio de la EMOVIM EP de forma individual y acumulativa del año calendario en curso.

- Desarrollo de programas y acciones que busquen prevenir el acontecimiento de siniestros en las vías, priorizando los Programas de Gestión de Velocidades, de Promoción de transporte sostenible, entre otros.

- La elaboración de documentos técnicos que permitan la ejecución de la presente ordenanza, dentro del ámbito de aplicación, y en concordancia con las leyes municipales y nacionales.

- Coordinación con instituciones nacionales, internacionales y de la sociedad civil para la ejecución de proyectos o programas a favor de la seguridad vial.

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

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

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

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

### CAPITULO III POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL

**ARTÍCULO 8.- DEL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL CANTONAL.** - La EMOVIM-EP elaborará el Plan de Seguridad Vial Cantonal en un plazo no mayor a 24 meses, el mismo que deberá estar alineado al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), Plan de Movilidad Cantonal, entre otras normativas nacionales y cantonales aplicables.

Este plan corresponde a un documento técnico cuyos principales objetivos son: la determinación de la situación actual referente a la siniestralidad (línea base), y la identificación de proyectos a corto, mediano y largo plazo que permitan priorizar actuaciones a favor del cuidado de la vida en especial de aquellos grupos de atención prioritaria.

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

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

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

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

La EMOVIM-EP y GAD Milagro, conforme a sus competencias y atribuciones, tendrán entre sus objetivos implementar proyectos considerando las normas técnicas mínimas de infraestructura orientada a la seguridad de peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de nuevas formas de micromovilidad, usuarios de transporte público, operadores de carga liviana, carga pesada o mixta, entre otros; incorporando dentro de los procesos de planificación, diseño, construcción y gestión de la infraestructura necesaria para la movilidad (vías, mobiliario urbano, sistemas de semaforización, ITS, señalización horizontal y vertical, entre otros).

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

Se procederá a realizar la segregación física de la infraestructura con base a las velocidades seguras para los vehículos autorizados a la circulación dentro de cada tramo de carretera, así como a la implementación de Auditorías de Seguridad Vial, manteniendo consistencia con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como con la Estrategia.

Nacional de Movilidad Segura ES-SEGURA, generada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En caso de no existir normativa complementaria que recoja los requerimientos aquí señalados, la EMOVIM-EP y el GAD Milagro, podrán tomar aquellas guías o manuales elaboradas por organismos nacionales o internacionales, cuyo objetivo sea el cuidado de la vida, la promoción de la seguridad vial, la aplicación del enfoque del Sistema Seguro, o similares.

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

- Manual de ciclo-infraestructura y micromovilidad para Ecuador, publicado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2022, C.F. Pardo, V. Cueva, & J.F.Bustos)

-Guía de Diseño de Calles para niños, (GDCl, Global Designing Cities Initiative)

### ARTÍCULO 10.- COMPORTAMIENTO DE USUARIOS SEGUROS.

- La EMOVIM-EP, generará programas permanentes para capacitar y concientizar a los distintos usuarios del sistema vial, buscando conductas de respeto a la normativa local y nacional, a favor de la reducción de siniestros teniendo presente además que los comportamientos de los usuarios de la vía pública están muy influenciados por el diseño de la infraestructura vial.

Siendo que la existe evidencia probada sobre comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones o siniestros en las vías de tránsito, entre los tópicos que deberán incorporar estos programas están: el

respeto a las velocidades seguras, la no conducción bajo los efectos del alcohol, la utilización de cinturones de seguridad, el uso de dispositivos de retención infantil, el uso de cascos de protección y el no uso de dispositivos electrónicos que propicien la distracción al conducir.

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

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

En cuanto al programa de "Sustitución de Multas por Educación", cuyo objetivo es la sustitución del 50% de la multa por infracciones de tránsito generadas mediante ordenanzas municipales, a quien cumpla con lo dispuesto en el instructivo que la EMOVIM-EP emita para el efecto. La EMOVIM-EP, elaborará un informe anual que permita conocer los resultados de su implementación, informando la cantidad de ciudadanos que se acogieron al programa, el nivel de reincidencias, entre otros.

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

**ARTÍCULO 11.- DEL CONTROL EN LAS VÍAS.-** La EMOVIM-EP, a través de su cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito generará los programas de control en las vías a favor de la reducción de los siniestros de tránsito dentro del perímetro urbano, priorizando aquellos controles que buscan reducir las conductas riesgosas en la conducción como: exceso de velocidad, el no uso de cinturón de seguridad en conductor y pasajeros, el no uso de dispositivo de retención infantil, el uso de dispositivos electrónicos que generan distracción en la conducción, el consumo de alcohol, y el no uso de cascos.

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

**ARTÍCULO 12.- DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE VELOCIDADES.** - La EMOVIM-EP, generará en un plazo no mayor a dos años, el Programa de Gestión de Velocidades dentro del perímetro urbano y zonas residenciales del cantón, el cual deberá incorporar como mínimo:

- Plan Piloto de pacificación del centro urbano, acorde a las disposiciones descritas en el artículo 9 de este documento.

- Incorporación de medios tecnológicos para el control de ve-

locidades, en concordancia con los artículos 30.2 y 30.3A de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

- Reestructuración de la categorización funcional de la red vial para establecer nuevos límites de velocidades seguras, respetando lo dispuesto en la LOTTTSV referente a las velocidades seguras en zonas escolares y hospitales (menores a 30 km/h). Plan Piloto para la reducción de prácticas riesgosas de conductores de motocicletas, con especial enfoque en aquellos conductores que realicen servicios de entrega a domicilio (deliverys).

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

**ARTÍCULO 13.- DEL PROTOCOLO DE RESPUESTA TRAS SINIESTROS DE TRÁNSITO.** - La EMOVIM-EP generará en un plazo no mayor a 2 años, el protocolo de respuestas tras un siniestro de tránsito, buscando la reducción de los tiempos de respuesta; además, será la responsable de lo siguiente:

- Coordinar con el ECU911 para fomentar su uso como único y principal medio de contacto para solicitar auxilio, coordinando entre las distintas instituciones (Bomberos, Policía, Hospitales, Clínicas) los recursos disponibles para ejecutar la respuesta inmediata.

- Generar un informe periódico respecto de la capacidad de atención y los recursos disponibles y su utilización en la atención de siniestros.

- Promover la formación de grupos de respuesta inicial en comunidades mediante cursos de comportamiento y primeros auxilios en caso de siniestros de tránsito.

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

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

**CAPÍTULO V DE LA APLICACIÓN Y ÁMBITO DE ACCIÓN**

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

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA.** - La generación, registro y presentación de la DATA y de los informes que se mencionan en la presente Ordenanza se generarán una vez que la ANT certifique al cantón Milagro para el ejercicio de la competencia del Modelo de Gestión tipo A.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA.** - Déjese sin efecto las disposiciones de igual o menor jerarquía, emitidas o publicadas antes de las fechas de emisión de la presente reforma.

Dada y firmada en la ciudad de Milagro, a los siete días del mes de octubre de dos mil veintidós.

f) Ing. Francisco Asan Wonsang, **ALCALDE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL I. CONCEJO Y GENERAL (E)**

**CERTIFICO.-** Que la presente "**ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**", fue discutida y aprobada por el Ilustre Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Francisco de Milagro, en Sesiones Ordinarias de fechas 09 de septiembre y 07 de octubre de 2022, en primero y segundo debate, respectivamente.

**Milagro, 07 de octubre de 2022**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL I. CONCEJO Y GENERAL (E)**

De conformidad con lo prescrito en los Artículos 322 y 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, **SANCIONO:** la "**ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**" y ordeno su **PROMULGACIÓN** a través de su publicación en el Registro Oficial, en la Gaceta Oficial Municipal; y en el dominio web institucional [www.milagro.gob.ec](http://www.milagro.gob.ec).

**Milagro, 14 de octubre de 2022**

f) Ing. Francisco Asan Wonsang, **ALCALDE GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**

Sancionó y Ordenó la promulgación a través de su publicación en el Registro Oficial, la Ordenanza "**ORDENANZA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LA MOVILIDAD DENTRO DEL CANTÓN SAN FRANCISCO DE MILAGRO**", el Ing. Francisco Asan Wonsang, Alcalde del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón San Francisco de Milagro, el catorce de octubre de dos mil veintidós. **LO CERTIFICO.**

**Milagro, 14 de octubre de 2022**

f) Ab. Pilar Rodríguez Quinto, **SECRETARIA DEL I. CONCEJO Y GENERAL (E)**



**ALCALDÍA DE MILAGRO**