Edición Especial

# Registro Oficial®

Órgano de la República del Ecuador

SAMBORONDÓN
GAD MUNICIPAL

**SUMARIO:**

**Págs.**

**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAMBORONDÓN**

**ORDENANZAS MUNICIPALES:**

- **Que expide la segunda reforma parcial a la Ordenanza que regula el catastro territorial multifinalitario, la determinación, administración y recaudación del impuesto predial urbano para el bienio 2022 - 2023..... 2**
- **Que regula el uso de medios de transporte sostenibles ..... 14**

Año I - Nº 551 - 42 páginas
Quito, jueves 13 de octubre de 2022

SAMBORONDÓN
GAD MUNICIPAL

**Segunda Reforma Parcial a la Ordenanza que regula el Catastro Territorial Multifinalitario, la determinación, administración y recaudación del Impuesto Predial Urbano del cantón Samborondón, para el Bienio 2022-2023**

**EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN SAMBORONDÓN**

**CONSIDERANDO**

**QUE**, el Art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante CRE), dispone que *"...las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y el ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución..."*;

**QUE**, el Art. 240 de la CRE, establece que: *"...los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, provincias, cantones, distritos metropolitanos y juntas parroquiales rurales tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales... "*;

**QUE**, el Concejo Municipal es el órgano de legislación y fiscalización del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Samborondón conforme lo establece el Art. 240 de la CRE; y, el Art. 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, (en adelante COOTAD);

**QUE,** el COOTAD, establece en el Art. 186 la facultad tributaria de los Gobiernos Autónomos Descentralizados al mencionar que "*...los gobiernos autónomos descentralizados municipales y distritos metropolitanos mediante ordenanza podrán crear, modificar, exonerar o suprimir, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas, por procesos de planificación o administrativos que incrementen el valor del suelo o la propiedad; por el establecimiento o ampliación de servicios públicos que son de su responsabilidad; el uso de bienes o espacios públicos; y, en razón de las obras que ejecuten dentro del ámbito de sus competencias y circunscripción, así como la regulación para la captación de las plusvalías...*";

**QUE**, el COOTAD, en su Art. 492 faculta a los gobiernos autónomos descentralizados municipales a reglamentar mediante ordenanza el cobro de tributos;

**QUE**, el Art. 264 numeral 9 de la CRE, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales, tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley: *"…Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales…";*

**QUE**, el COOTAD, en su Art. 55, literales b) e i), determina que es competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal: *"…ejercer el control sobre el uso del suelo y ocupación del suelo en el cantón…"*; y, *"elaborar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales…";*

**QUE**, el COOTAD en el Art. 139 establece: *"…la formación y administración de los catastros inmobiliarios urbanos y rurales corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, los que con la finalidad de unificar la metodología de manejo y acceso a la información deberán seguir los lineamientos y parámetros metodológicos que establezca la ley. Es obligación de dichos gobiernos actualizar cada dos años los catastros y la valoración de la propiedad urbana y rural, sin perjuicio de realizar la actualización cuando solicite el propietario, a su costa. El gobierno central, a través de la entidad respectiva financiará y en colaboración con los gobiernos autónomos descentralizados municipales, elaborará la cartografía geodésica del territorio nacional para el diseño de los catastros urbanos y rurales de la propiedad inmueble y de los proyectos de planificación territorial…";*

**QUE,** el Art. 163 del COOTAD preceptúa *"…que los gobiernos autónomos descentralizados generaran sus propios recursos financieros; y, como parte del Estado, participaran de sus rentas, de conformidad con los principios de subsidiariedad, solidaridad y equidad interterritorial…"*

**QUE**, en el Art. 171, literal a) del antes citado cuerpo de ley, dispone que entre los tipos de recursos financieros, están *"los ingresos propios de la gestión".*

**QUE**, el Art. 172 ibídem, define que el gobierno autónomo descentralizado municipal es beneficiario de ingresos generados por la gestión propia.

Son ingresos propios los que provienen de impuestos, tasas, los de venta de bienes y servicios.

La aplicación tributaria se guiará por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad y suficiencia recaudatoria.

**QUE,** el Art. 489 del COOTAD, establece que son fuentes de la obligación tributaria municipal:

a) Las leyes que han creado o crearen tributos para la financiación de los servicios municipales, asignándoles su producto, total o parcialmente.
b) Las leyes que facultan a las municipalidades para que puedan aplicar tributos de acuerdo con los niveles y procedimientos que en ellas se establecen; y,
c) Las ordenanzas que dicten las municipalidades, en uso de la facultad conferida por la ley.

**QUE,** en el Art. 491, literal a) ibídem, establece**,** sin perjuicio de otros tributos que se hayan creado o se crearen para la financiación municipal se considerará el impuesto sobre la propiedad urbana.

**QUE,** en el Art. 493 del COOTAD señala que *"…los funcionarios que deban hacer efectivo el cobro de los tributos o de las obligaciones de cualquier clase a favor de la municipalidad o distrito metropolitano, serán personal y pecuniariamente responsables por acción u omisión en el cumplimiento de sus deberes..."*

**QUE**, en el Art. 494 del mismo cuerpo normativo, respecto de la Actualización del Catastro, se señala que *"…las municipalidades y distritos metropolitanos mantendrán actualizados en forma permanente, los catastros de predios urbanos y rurales. Los bienes inmuebles constarán en el catastro con el valor de la propiedad actualizado, en los términos establecidos en este Código…";*

**QUE,** en el Art. 495 del COOTAD, se determina que *"…el valor de la propiedad se establecerá mediante la suma del valor del suelo; y, de haberlas, él de las construcciones que se hayan edificado sobre el mismo. Este valor constituye el valor intrínseco, propio o natural del inmueble y servirá de base para la determinación de impuestos y para otros efectos tributarios, y no tributarios…"*

Con independencia del valor intrínseco de la propiedad; y, para efectos tributarios, la municipalidad podrá establecer criterios de medida del valor de los inmuebles derivados de la intervención pública y social que afecte su potencial desarrollo, su índice de edificabilidad, uso o en general, cualquier otro factor de incremento del valor del inmueble que no sea atribuible a su titular.

**QUE**, el Art. 497 del cuerpo de ley antes citado, señala que, una vez realizadas las actualizaciones de los avalúos, será revisado el monto de los impuestos prediales urbanos que regirán para el bienio; la revisión la hará el Concejo, observando los principios básicos de igualdad, proporcionalidad, progresividad y generalidad, que sustentan el sistema tributario nacional.

**QUE,** en el Art. 501, del cuerpo de ley antes citado, se establece que son sujetos pasivos del impuesto los propietarios de predios urbanos ubicados dentro de las zonas urbanas, quienes pagarán un impuesto anual, cuyo sujeto activo es la Municipalidad;

**QUE,** la normativa para la determinación del impuesto a los predios urbanos, serán valorados mediante la aplicación de los elementos de: valor del suelo, valor de las edificaciones si las hubiere, determinado por el método de reposición previstos en el Art. 502 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; el Concejo Municipal aprobará mediante ordenanza, el plano del valor de la tierra, los factores de aumento o reducción del valor del terreno por los aspectos geométricos, topográficos, accesibilidad a determinados servicios, como agua potable, aseo de calles, luz eléctrica, alcantarillado, red vial local y otros servicios de naturaleza semejante; así como los factores para la valoración de las edificaciones.

**QUE,** para fortalecer la facultad legislativa municipal, especialmente en materia de tributos, es necesario considerar los previsto en el Libro Primero, de lo Sustantivo Tributario, Título I, Disposiciones Fundamentales, del Código Tributario, artículos:

> ***"Art. 1.- Ámbito de aplicación.*** *- Los preceptos de este Código regulan las relaciones jurídicas provenientes de los tributos, entre los sujetos activos y los contribuyentes o responsables de aquellos. Se aplicarán a todos los tributos: nacionales, provinciales, municipales o locales o de otros entes acreedores de los mismos, así como a las situaciones que se deriven o se relacionen con ellos.*
> *Para estos efectos, entiéndase por tributos los impuestos, las tasas y las contribuciones especiales o de mejora.*
> ***Art. 2.- Supremacía de las normas tributarias.*** *- Las disposiciones de éste Código y de las demás leyes tributarias, prevalecerán sobre toda otra norma de leyes generales. En consecuencia, no serán aplicables por la administración ni por los órganos jurisdiccionales las leyes y decretos que de cualquier manera contravengan este precepto.*

***Art. 5.- Principios tributarios.*** *- El régimen tributario se regirá por los principios de legalidad, generalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad.*

***Art. 8.- Facultad reglamentaria de las municipalidades y consejos provinciales.*** *- Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará igualmente a las municipalidades y consejos provinciales, cuando la ley conceda a estas instituciones la facultad reglamentaria.*

***Art. 10.- Actividad reglada e impugnable.*** *- El ejercicio de la potestad reglamentaria y los actos de gestión en materia tributaria, constituyen actividad reglada y son impugnables por las vías administrativa y jurisdiccional de acuerdo a la ley.*

***Art. 11.- Vigencia de la ley.*** *- Las leyes tributarias, sus reglamentos y las circulares de carácter general, regirán a partir de su publicación en el Registro Oficial, salvo que se establezcan fechas de vigencia posteriores a la misma. Sin embargo, las normas que se refieran a tributos cuya determinación o liquidación deban* ***realizarse por períodos anuales****, como acto meramente declarativo, se aplicarán desde el primer día del siguiente año calendario, y, desde el primer día del mes siguiente, cuando se trate de períodos menores.*

***Art. 13.- Interpretación de la ley.*** *- Las normas tributarias se interpretarán con arreglo a los métodos admitidos en Derecho, teniendo en cuenta los fines de las mismas y su significación económica.*

*Las palabras empleadas en la ley tributaria se entenderán conforme a su sentido jurídico, técnico o usual, según proceda, a menos que se las haya definido expresamente.*

*Cuando una misma ley tributaria contenga disposiciones contradictorias, primará la que más se conforme con los principios básicos de la tributación.*

***Art. 14.- Normas supletorias.*** *- Las disposiciones, principios y figuras de las demás ramas del Derecho, se aplicarán únicamente como normas supletorias y siempre que no contraríen los principios básicos de la tributación.*

*La analogía es procedimiento admisible para colmar los vacíos de la ley, pero en virtud de ella no pueden crearse tributos, exenciones ni las demás materias jurídicas reservadas a la ley."*

**QUE,** el Art. 68 del Código Tributario faculta a la Municipalidad a ejercer la determinación de la obligación tributaria.

**QUE,** los artículos 87 y 88 del Código Tributario, facultan a la Municipalidad a adoptar por disposición administrativa la modalidad

para escoger cualquiera de los sistemas de determinación previstos en este Código.

**QUE,** en esta ordenanza se refleja lo previsto en el ACUERDO MINISTERIAL Nro. 017-20, emitido por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (en adelante MIDUVI), que contiene la ***"NORMA TÉCNICA PARA FORMACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CATASTRO URBANO Y RURAL Y SU VALORACIÓN",*** publicado el 12 de mayo del 2020; y el Acuerdo Nro. 032-21 ***"REFÓRMESE LA NORMA TÉCNICA PARA FORMACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CATASTRO URBANO Y RURAL Y SU VALORACIÓN, EXPEDIDA MEDIANTE ACUERDO MINISTERIAL Nro. 017-20 DE 12 DE MAYO DE 2020"*** publicado el 16 de agosto del 2021, en todo lo que fuere pertinente a la realidad del Cantón Samborondón.

**QUE**, el COOTAD en el Art. 522, dispone que *"…las municipalidades y distritos metropolitanos realizarán, en forma obligatoria, actualizaciones generales de catastros y de la valoración de la propiedad urbana y rural cada bienio. La dirección financiera o quien haga sus veces notificará por la prensa a los propietarios, haciéndoles conocer la realización del avalúo.";*

**QUE**, el COOTAD establece los parámetros técnicos y legales para el cálculo de los impuestos prediales urbano y rural, razón por la cual, la Dirección de Avalúos y Catastros del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Samborondón, por ser el departamento competente, luego del análisis respectivo, elaboró el *"Plano de Valor de la Tierra de Predios Urbanos y Rurales";* y, los cuadros que contienen los *"Rangos de Avalúos y Bandas Impositivas de los Impuestos Urbano y Rural"*, debidamente aprobado por el Pleno del Concejo Municipal.

**QUE**, el Art. 76 de la CRE, en el Numeral 1, señala que: *"En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:*

*1) Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes."*

**QUE**, el Art. 76 de la CRE, Numeral 7 literal i) y m) establecen que: literal i) *"…Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos*

*que no se encuentren debidamente motivados se considerarán nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados. [...]*
*m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos...".*

**QUE**, el artículo 57, letra b) del COOTAD establece que, en ejercicio de su facultad normativa, al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal le corresponde regular, mediante ordenanza, la aplicación de tributos previstos en la ley a su favor.

**QUE,** en aplicación de las normas dispuestas en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 790 del 5 de julio de 2016, que hace relación al capítulo Primero.

**QUE,** lo determinado en el Art. 89 ibídem, "Valoración catastral en suelos destinados a vivienda de interés social", se aplica en el presente documento para el caso de los predios municipales destinados a proyectos de vivienda de interés social.

**QUE,** lo dispuesto en el Capítulo IV, sobre CATASTRO NACIONAL INTEGRADO GEORREFERENCIADO, en su *"Art. 100.- Catastro Nacional Integrado Georreferenciado.- Es un sistema de información territorial generada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos; y, las instituciones que genera información relacionada con catastros y ordenamiento territorial, multifinalitario y consolidado a través de una base de datos nacional, que registrara en forma programática, ordenada y periódica, la información sobre los bienes inmuebles urbanos y rurales existentes en su circunscripción territorial.*
*El Catastro Nacional Integrado Georreferenciado deberá actualizarse de manera continua y permanente, y será administrado por el ente rector de habitar y vivienda, el cual regulará la conformación y funciones del Sistema y establecerá normas, estándares, protocolos, plazos y procedimientos para el levantamiento de la información catastral y la valoración de los bienes inmuebles tomando en cuenta la clasificación, usos del suelo, entre otros. Así mismo, podrá requerir información adicional a otras entidades públicas y privadas. Sus atribuciones serán definidas en el Reglamento de esta Ley. La información generada para el catastro deberá ser utilizada como insumo principal para los procesos de planificación y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos y alimentará el Sistema Nacional de Información".* En uso y atribuciones de las indicadas en el presente cuerpo legal.

Que, la ***"PRIMERA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023",*** la cual fue discutida y aprobada en primer y segundo definitivo debate, por el I. Concejo Municipal de Samborondón, en las sesiones ordinarias 49/2021 y 01/2022 realizadas los días 23 de diciembre del 2021 y 13 de enero del 2022, en su orden, tal como lo determina el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente; y, publicada en el Registro Oficial Edición Especial No. 59, del 22 de marzo de 2022.

**Que,** con Oficio No. GADMCS-DAYC-2022-543-AG de fecha 27 de junio del 2022, la Directora de Avalúos y Catastro del Gobierno Autónomo Descentralizado de Samborondón, mediante la cual solicita al señor Alcalde se realice la Segunda reforma parcial a la ordenanza que regula el catastro territorial multifinalitario, la determinación, administración y recaudación del impuesto predial urbano del cantón Samborondón, para el bienio 2022-2023, para la respectiva revisión por la comisión y su aprobación ante el Concejo Municipal.

**Que**, la Procuraduría Síndica Municipal, mediante oficio 463-AJ-GADMCS-2022 de fecha 01 de julio del 2022, emite su criterio jurídico: "…Esta Asesoría Jurídica considera procedente que el Concejo Municipal conozca debata y resuelva aprobar SEGUNDA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023".

**Que,** en ejercicio de las facultades que le confieren el Art. 264 numeral 9 de la CRE literales a) y b); y, los Art. 57 y 185 del COOTAD, se

**Expide la:**

**"SEGUNDA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023".**

**Art. 1.-** Refórmese parcialmente el Art. 31 CUADRO DE VALOR DE LA TIERRA POR METRO CUADRADO EN SUELO URBANO, de los siguientes sub-sectores en cuanto al valor de la tierra por metro cuadrado

| SECTOR: CABECERA CANTONAL DE SAMBORONDÓN | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ZONAS HOMOGÉNEAS** | **SECTOR DE VALORACIÓN** | **NOMBRE DEL SECTOR** | **NOMBRE DEL SUB-SECTOR** | **VALOR POR m2 (BIENIO 2022-2023)** |
| ZH22 | 65 | Cabecera Cantonal Noroeste | Cementerio Municipal (Antiguo y Nuevo), Estadio Municipal de Arena Samborondón, Plaza de Rodeo Montubio de Samborondón, Coliseo Humberto Andrade, Sala de Velación "Miguel Yúnez Parra", Escuela Fiscal "Elías Yúnez Simmons", Oficinas DPI, Oficina Ceyom, Parque Infantil, Oficinas Municipales, Oficinas EPMapas, Patios Municipales, Camal Municipal (antiguo), Planta de Tratamiento de AA.SS. | **$ 65,00** |
| ZH23 | 66 | Cabecera Cantonal Sur | Lotización Sucre, Lotización Santa Ana, Lote S/N, lote 1 div. A, lote 1 div. B | **$ 65,00** |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ZH23 | 68 | Cabecera Cantonal Sur | Vivienda Municipal "Lotes con Servicio" | **$ 25,00** |

Agréguese al mismo articulado, lo siguiente "Se realiza la aclaración que el valor de tierra de las lotizaciones **PARQUES DE LA ISLA (LOTE 11-A)** y **RIVER ISLAND** pertenecían a la zona homogénea # 15 (ZH15) sub-sector # 52 *(ISLA MOCOLÍ OESTE CON VISTA AL RÍO)* mantenían un valor de USD$ 312,00 hasta el bienio pasado; y, que mediante la promulgación de la ordenanza para el bienio 2022-2023 se procedió a la respectiva actualización del valor de la tierra a USD$ 105 por cada metro cuadrado, correspondiente a la zona homogénea # 3 (ZH3) sub-sector # 10 *(MACROLOTES DE MOCOLÍ)* en razón de que estos sectores no cuentan con ningún desarrollo ni infraestructura, ni tampoco se encuentran urbanizadas.

La presente Ordenanza, entrará en vigencia a partir de su sanción y promulgación en la Gaceta Municipal, en la página web www.samborondon.gob.ec. y; en el Registro Oficial, al amparo de lo señalado en el artículo 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de Samborondón a los ocho días del mes de septiembre del 2022.

JUAN JOSE YUNEZ NOWAK

Ing. Juan José Yúnez Nowak
**ALCALDE DEL CANTON**

WALTER RODRIGO TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO MUNICIPAL**

**CERTIFICO:** Que la **SEGUNDA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023,** fue discutida y aprobada en primer y segundo definitivo debate, por el I. Concejo Municipal de Samborondón, en las sesiones ordinarias **33/2022** y **34/2022** realizadas los días **01 de septiembre del 2022 y 08 de septiembre del 2022**, en su orden, tal como lo determina el Art. 322 del Código Orgánico de Organización

Territorial, Autonomía y Descentralización vigente.- Samborondón, septiembre 08 del 2022.

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

**SECRETARIA MUNICIPAL**
Que, la **SEGUNDA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023.** Envíese al señor Alcalde del Cantón, para que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente.- Samborondón, septiembre 13 del 2022.

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

**ALCALDIA MUNICIPAL.-**
Por cumplir con todos los requisitos legales y de conformidad con lo que determina el Art. 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, SANCIONO la presente Ordenanza Municipal, y ordeno su PROMULGACIÓN a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal y en la página web institucional www.samborondon.gob.ec y, Registro Oficial. Samborondón, 23 de septiembre 2022.

JUAN JOSE
YUNEZ NOWAK

Ing. Juan José Yúnez Nowak
**ALCALDE DEL CANTON**

**SECRETARIA MUNICIPAL.-**
Sancionó y ordenó la promulgación a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal y en la página web institucional www.samborondon.gob.ec y, Registro Oficial, la **SEGUNDA REFORMA PARCIAL A LA ORDENANZA QUE REGULA EL CATASTRO TERRITORIAL MULTIFINALITARIO, LA DETERMINACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL URBANO DEL CANTÓN SAMBORONDÓN, PARA EL BIENIO 2022-2023,** el Ingeniero Juan José Yúnez Nowak, Alcalde del Cantón Samborondón, en la fecha que se indica.- Samborondón 23 de septiembre del 2022

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

SAMBORONDÓN
GAD MUNICIPAL



# ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON SAMBORONDÓN

## EXPOSICION DE MOTIVOS

Una de las características más importantes de la naturaleza es la evolución, y las sociedades humanas, por ser parte de la naturaleza, evolucionan con el paso del tiempo. En este sentido, en poco más de 100 años el vehículo privado ha pasado de ser un lujo, a convertirse en una herramienta más en nuestro día a día. Debido a las consecuencias de esta nueva situación, se plantea el reto de gestionar la movilidad para encaminarla hacia una sociedad sostenible.

El tráfico está ligado a la creación de necesidades y la formación de deseos de desplazamiento. Los factores culturales y económicos estimulan la movilidad y velocidad, lo cual orienta la ocupación del territorio y la selección del medio de transporte. El modelo de ciudad, en cuanto a los usos del suelo, densidad y vías, repercute en la mayor o menor necesidad de desplazamientos, lo cual se traduce en la gestión del espacio público y de las calles. Hay que tratar en lo posible de tener una mejor ciudad con menos tráfico, menor contaminación y con una cultura de respeto hacia todos los usuarios de la vía, de manera especial a los de mayor vulnerabilidad.

Los problemas de movilidad están también relacionados con la planificación territorial. Las ciudades son cada vez más grandes, sobre todo si las edificaciones son de baja densidad (urbanizaciones en los extrarradios urbanos), incrementando la distancia entre el centro urbano, el lugar de trabajo y la residencia particular. Esto repercute en un mayor uso del vehículo privado para realizar distancias relativamente cortas; aunque el problema quedaría solventado con un sistema de transporte público eficaz combinado con el uso de la bicicleta, scoter o el hábito de caminar.

Seguir haciendo un uso abusivo del vehículo privado no es el camino para lograr una movilidad sostenible. Los problemas que genera este tipo de transporte van mucho más allá de la contaminación atmosférica,

repercutiendo, por ejemplo, en la planificación urbanística. Por esto es necesario implantar planes de movilidad sostenible que deriven en actuaciones concretas. Existen, además, experiencias previas con resultados muy positivos que deben ser referentes para integrar la variable ambiental en nuestro modo de transporte y conseguir ser más sostenibles, en nuestros desplazamientos.

Debemos señalar que el transporte motorizado es el consumidor del 60% del petróleo extraído en todo el mundo y genera diferentes tipos de emisiones contaminantes, siendo el CO2 el principal causante del cambio climático que se está produciendo en el planeta. Se calcula que los vehículos a motor son responsables del 94% de las emisiones de este gas de efecto invernadero y continúan basando su funcionamiento en el motor de combustión, que sólo aprovecha el 15% de la energía que contiene el carburante.

La conformación urbana de la Parroquia Satélite La Puntilla del Cantón Samborondón es de tipo Lineal, con una superficie aproximada de 10 Km de largo, con un importante crecimiento hacia el Este. Para el sistema de transporte de La Puntilla se ha conformado por un corredor principal, y central (paralelo al río Babahoyo y Daule)

En el cantón, durante los últimos años, su población se ha incrementado considerablemente y por lo tanto su economía se ha vuelto más dinámica, razón por la cual la demanda de vehículos particulares, unidades de transporte público y taxis va en aumento; lo que ha originado un notable crecimiento del parque automotor.

El cantón Samborondón ha dado pasos sustanciales en el cuidado y protección del medio ambiente, como: cantidad de áreas verdes, ciclo paseos, manejo de desechos, energía limpia y movilidad sostenible, motivos por los cuales nuestra ciudad es considerada como una ciudad en desarrollo sostenible.

# CONSIDERANDO

**Que,** el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;

**Que,** el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador, determina 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;

**Que,** el Art. 240, de la Constitución de la República del Ecuador, sintetiza 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 Art. 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 Art. 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 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá "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 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 57, literal c) es Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal "Crear, modificar, exonerar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute";

**Que, el artículo 231 del Código Orgánico de la Función Judicial manifiesta que;** "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados serán competentes para conocer y sustanciar las contravenciones establecidas en ordenanzas municipales e imponer las correspondientes sanciones que no impliquen privación de libertad".

**Que,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece en su artículo 2 que la referida ley, en cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables;

**Que,** la LOTTTSV en su artículo 30.4 señala 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, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar (…)"";

**Que,** el artículo 30.5 ibídem establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán competencias entre otras: "d) Planificar, regular controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;"

**Que,** el artículo 87 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que "Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.";

**Que,** el artículo 198 de la LOTTTSV establece que; "Son derechos de los peatones los siguientes:

a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;

b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;

c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;

d) 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 cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

f) 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; (...)

**Que,** el artículo 204 de la LOTTTSV, determina como derechos de los ciclistas, entre otros:

"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;

b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;

c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares;

d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; (…)"

**Que,** en su parte pertinente el Artículo 102 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: "(...)

Los GADs 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 GADs 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,** el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina lo siguiente:

Art. 103.- Los GADs, en su respectiva jurisdicción, deberán realizar estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas o ciclo vías.

Art. 104.- Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales.

Art. 105.- Los GADs 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.

Art. 106.- Los GADs deberán exigir a las entidades públicas que cuenten con áreas de estacionamientos para bicicletas y áreas de aseo para sus usuarios.

Art. 107.- Los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de ciclo vías recreativas (ciclo paseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas

**Que,** la UMTTTSV emite el estudio técnico No. 002-DT-UMTTTSV-2020 denominado "Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en la ciudad de Samborondón"

**Que**, la Procuraduría Síndica Municipal, mediante oficio 615-AJ-GADMCS-2022 de fecha 19 de agosto del 2022, suscrito por el Ab. Carlos Limongi Hanna, emite el criterio jurídico en el que manifiesta que de conformidad con las normas jurídicas invocadas, esta Asesoría Jurídica considera procedente que el Concejo Municipal conozca, debata y resuelva aprobarse el proyecto de la ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON

SAMBORONDÓN, por considerarlo factible necesario y conveniente a los intereses de la colectividad del cantón Samborondón, y así, poder gestionar la movilidad para encaminarla hacia una sociedad sostenible.

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1; y, el artículo 57 literal a) y 87, literal a) del COOTAD el concejo municipal expide la siguiente ordenanza.

## ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON SAMBORONDÓN

## CAPITULO I

## OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, FINES Y DEFINICIONES

**Art. 1. Objeto.-** La presente ordenanza tiene por objeto planificar, regular e incentivar la movilización de personas en bicicleta y monopatín (scoter eléctricos) como modalidades de transporte sostenible, saludable y ambientalmente amigable, en el marco de las competencias municipales en materia de, transporte, tránsito y seguridad vial.

**Art. 2. Ámbito de aplicación.-** La presente ordenanza será de obligatoria aplicación en todo el cantón Samborondón, la Empresa pública Municipal de Transito y Vigilancia (ATV), junto al cuerpo de Agentes de tránsito de la CTE, Policía Municipal y Comisarias de Tránsito y Municipal serán las encargadas de la implementación, ejecución, seguimiento y control de la movilidad en el cantón Samborondón.
Las resoluciones y convenios que se adopten en el marco de la presente ordenanza serán de aplicación para todo el cantón, siendo responsabilidad de la Municipalidad, a través de los órganos competentes, velar por su cumplimiento y ejecución.

**Art. 3.- Fines.-** Los fines de la presente ordenanza son:

**a.** Establecer los lineamientos para la planificación, creación, medición, implementación y mejora de la política pública de medios

de transporte sostenible como, en bicicleta, monopatín (scoter eléctricos) (scoter eléctricos) y afines.

**b.** La coordinación interinstitucional entre las diferentes entidades del GAD Municipal, sus entidades adscrita empresas públicas y organizaciones particulares para asegurar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza.

**c.** Establecer criterios para la implementación, monitoreo, medición y mejora de la infraestructura para garantizar la movilidad segura en bicicleta, monopatín (scoter eléctricos) y caminata.

**d.** Promover el uso de la bicicleta y caminata como modalidades de transporte prioritarios y la educación para generar una armónica convivencia entre los diferentes actores de la movilidad.

**e.** Organizar y regular la implementación de proyectos de bicicleta pública, ciclovías y ciclo parqueos.

**f.** Permitir la colocación de cargadores eléctricos en espacios públicos y privados que con potencias de cargas autorizadas por las empresas de energía eléctrica para la libre comercialización de venta/servicio de carga de energía para vehículos eléctricos

**g.** Motivar la participación ciudadana para el seguimiento, monitoreo y mejora de la implementación de la presente ordenanza.

**Art. 4.- Definiciones.-** Para los fines de la presente Ordenanza se entiende por:

**1. Bicicleta.-** Ciclo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan y principalmente a través de la trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s) en particular mediante pedales o manivelas.

**2. Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido.-** Bicicleta equipada con motor eléctrico auxiliar de potencia nominal contínua que no excede

de 350W, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del ciclista, ya que su tracción no es propia, sino asistida por tracción humana a través del pedaleo. Dicha potencia debe disminuir progresivamente conforme aumente la velocidad del vehículo y el motor auxiliar deja de funcionar o se suspende cuando el conductor no pedalea o el vehículo alcance una velocidad máxima de 25 km/h. No constituye vehículo motor o ciclomotor.

**3. Bicicleta eléctrica.-** Vehículo que no cuenta con motor de combustión interna o que, cuenta con motor eléctrico cuya potencia continua nominal máxima es inferior o igual a 500Kw y, cuya velocidad máxima por construcción no supera a 25 Km/h.

**4. Monopatín eléctrico (scoter eléctricos).-** Vehículo de movilidad personal, propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y 25 km/h, siempre que no tengan asiento.

**5. Ciclo.-** Vehículo no motorizado de una o más ruedas, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan y principalmente a través de la trasmisión de movimiento a la(s) rueda(s) trasera(s) en particular mediante pedales o manivelas."

**6. Ciclista.-** Persona que conduce una bicicleta.

**7. Cicloacera.-** Ciclovía segregada en la acera, según las características definidas por las normas INEN, destinado al uso exclusivo de la circulación de bicicletas y otros ciclos. Excepcionalmente, en los casos expresamente señalados, se puede permitir la circulación en esta vía de los Vehículos de Movilidad Personal.

**8. Ciclocarril.-** Carril de una calzada conformada por más de un carril que ha sido señalizado, de acuerdo a las normas INEN para permitir la circulación compartida de la bicicleta y otros vehículos, los cuales deben circular a una velocidad máxima de 30km/h.

**9. Ciclosenderos.-** Vía ciclista en parques, alamedas, senderos o espacios no urbanizados, que normalmente se comparte con el peatón.

**10. Ciclovía.-** Espacio de la vía pública, que esta segregada físicamente, según las características definidas normas INEN, destinado al uso exclusivo de la circulación bicicletas y otros ciclos. En algunas vías públicas existentes, la ciclovía se segrega de la calzada y/o acera. Excepcionalmente, en los casos expresamente señalados, se puede permitir la circulación en esta vía de los Vehículos de Movilidad Personal.

**11. Infraestructura ciclovial.-** Intervención física a través de la cual se segrega o señaliza la vía pública a fin de canalizar la circulación de bicicletas en condiciones de seguridad, minimizando su grado de vulnerabilidad y en salvaguarda de la integridad física de los usuarios de la vía.

**12. Infraestructura ciclovial complementaria.-** Infraestructura o equipamiento que de forma complementaria a las vías en las que circulan bicicletas y otros ciclos se instalan para facilitar el desplazamiento de este tipo de vehículos y favorecer su incorporación al sistema integrado de transporte a través de la intermodalidad. Integran la infraestructura complementaria ciclovial, entre otros elementos, los estacionamientos para bicicletas (cicloparqueadero cicloestación de transferencia modal), puestos de servicio técnico, surtidores de agua, estaciones de bicicleta pública, etc.

**13. Infraestructura ciclovial no segregada.-** Calzada de la vía pública en la que en ausencia de vías especialmente segregadas para la circulación de bicicletas, es posible la circulación de las mismas. Estas vías deben necesariamente contar con la señalización correspondiente el tránsito mediante bicicleta.

**14. Cargadores eléctricos.-** Infraestructura destinada a cargar vehículos eléctricos,

## CAPITULO II

## PRIORIZACIÓN Y DERECHOS DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS

## DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

**Art. 5.- Priorización.-** En el cantón Samborondón se prioriza el desplazamiento en bicicleta y otros vehículos no motorizados, como medios de transporte sostenible a través de la incorporación de la infraestructura ciclovial y complementaria en la planificación, implementación y supervisión del programas y proyectos de inversión de infraestructura vial.

En los proyectos de vialidad se considera como alternativa la utilización de medios de transporte sostenible.

**Art. 6.- Derechos y obligaciones de los ciclistas y conductores de monopatines.-** El uso de la bicicleta y/o monopatín (scoter eléctricos) como medio de transporte conlleva a que los ciclistas y/o conductores tengan derechos, obligaciones, prohibiciones e infracciones que serán sancionadas de acuerdo a lo que establece la ley y la presente Ordenanza.

**Art. 7.- Derechos.-** Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y su Reglamento, los ciclistas y conductores de monopatines tendrán además los siguientes derechos**:**

**a)** A ser atendidos inmediatamente por los agentes civiles 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;

**b)** Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;

**c)** Los ciclistas circularan por las ciclovías, ciclocarriles, cicloaceras, ciclosenderos y ciclocalles, debidamente señalizadas, en caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda.

Los monopatines circularán exclusivamente en las ciclovías, en la zona 30km/h y calles internas de urbanizaciones.

**d)** 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. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional;

**e)** Derecho a transportar su bicicleta o monopatín (scoter electricos) en el transporte público, de conformidad con el reglamento emitido por la DTTTSV;

**f)** Los conductores de monopatines tendrán derecho de estacionar sus vehículos en las diferentes áreas de estacionamiento de bicicletas.

**g)** Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.

## CAPÍTULO III

## DE LAS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

**Art. 8.- Obligaciones.-** Los conductores de bicicletas y/o monopatines tendrán las siguientes obligaciones:

**a)** En vías interurbanas y carreteras estatales los ciclistas utilizarán chaleco reflectivo o traje correspondiente para que puedan ser visibilizados con facilidad por el resto de usuarios de la vía;

**b)** Los ciclistas deben utilizar obligatoriamente el casco en todas las vías del cantón Samborondón.

**c)** En la noche los ciclistas deben utilizar ropa brillante y reflectiva por delante, por la parte posterior y por los lados para ser identificado a distancia por los conductores de los automóviles.

**d)** Respetar las señales de tránsito, peatones y ciclistas;

**e)** Cuidar la infraestructura ciclovial;

**f)** Mantener sus bicicletas y monopatines equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces posteriores y delantera en buen estado;

**g)** Mantener la bicicleta y monopatines con sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;

**h)** Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;

**i)** Circular por la derecha y por la calzada en el sentido del tránsito, nunca de contravía. Si existe ciclovía o senda para ciclistas, circular por ella, no por la calzada;

**j)** Hacer señales antes de maniobrar: al girar a la izquierda, a la derecha y para frenar;

**k)** Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;

**l)** Mantener adecuada distancia de los demás vehículos circulantes y estacionados;

**ll)** Respetar todas las señales y normas de tránsito (especialmente, no olvidar la detención ante el semáforo en rojo y el respeto a la prioridad peatonal);

**m)** El ciclista deberá portar la cédula de identidad; y,

**n)** las demás disposiciones de la ley y la presente ordenanza.

**Art. 9.- Prohibiciones:** Está prohibido para los conductores de todo tipo de bicicletas y monopatines, lo siguiente:

**a)** Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda. Conducir en sentido contrario de la señalización trazada en las vías para uso de vehículos;

**b)** Realizar maniobras que pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos;

**c)** Conducir utilizando, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción;

**d)** Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas;

**e)** Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas y monopatines;

**f)** Transportar a otra persona en bicicleta para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillas acopladas a la bicicleta de un adulto;

**g)** Soltar el volante, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra;

**h)** Realizar maniobras repentinas;

**i)** Sujetarse a otros vehículos en movimiento o para que lo remolque;

**j)** Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo;

**k)** Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión;
**l)** Transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio;

**ll)** Circular por los carriles de media y alta velocidad (para monopatines);

**m)** 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;

**n)** Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control de la bicicleta o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor; y,

**o)** Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.

## CAPÍTULO IV

## CARGADORES ELECTRICOS

**Art 10**.- Se autoriza la instalación, con previa autorización municipal para la colocación de cargadores en espacios municipales tanto en vía pública, como en urbanizaciones privadas, donde el municipio es dueño del espacio de parques, calles, veredas con el objetivo de promover y dar más opciones de carga para usuarios de vehículos eléctricos para promover el medio ambiente

**Art 11.-** Se exige que los cargadores que contemplen dar el servicio de carga bajo cobro, prevean de software que permita tener conocimientos detallados de potencias de carga, recurrencia de usuarios, funciones beneficiosas para usuarios como puntos de carga con el fin de conocer la ejerción de carga en el cantón para fines de estudios

## SEÑALIZACIÓN VIAL

**Art. 12.- Señalización de la infraestructura ciclovial**: Para efectos de la presente ordenanza se tomará en cuenta lo siguiente:

**1.** Todos los usuarios de las vías comprendidos en la presente ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.

**2.** La infraestructura ciclovial tendrá una señalización específica vertical y/o horizontal. El tipo de señalización horizontal y vertical específica está definido en la norma INEN RT 004 y la presente ordenanza:

**a)** En general, las señales verticales coinciden con el modelo de señal definido en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con un símbolo de bicicleta añadido en la parte superior que indica que la señal va dirigida a los ciclos, y dan una información adicional a los distintos usuarios de las vías públicas: conductores, ciclistas y peatones;

**b)** Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de las bicicletas, los pasos de peatones, etc. y complementan la señalización vertical;

**c)** Los pasos específicos para bicicletas se señalizarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas; y,

**d)** Los pasos específicos para bicicletas añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones. Las ciclovías que cruzan un paso de peatones pueden disponer de semáforos.

## CAPITULO V

## MEDIDAS DE PROMOCIÓN SOBRE DEL USO DE LA BICICLETA

**Art. 13.- Las medidas de promoción.-** Constituyen el conjunto de acciones que se realizan por parte del Municipio de Samborondón a través de las Dirección de Movilidad de Tránsito Transporte Terrestre, Comunicación social, Jefatura de Medio Ambiente, Departamento de Educación, Cultura y Deporte, con el propósito de fortalecer el uso de la bicicleta, afines y caminata como medio de transporte, e incrementar el número de usuarios que se desplazan a través de este medio.

Las medidas de promoción del uso de la bicicleta afines y la caminata como medio de transporte y de las jornadas de sensibilización sobre las normas de tránsito para el uso de la bicicleta son las siguientes:

**a.** Elevar la cultura de respeto y cortesía entre los diferentes usuarios de la vía.

**b.** Motivar la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;

**c.** Que la ciudadanía comprenda lo negativo del uso excesivo del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medio ambiente;

**d.** La utilización de medios de transporte en bicicleta y la caminata para reducir el sedentarismo;

**e.** El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contempladas en la legislación nacional y local vigente;

**f.** El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;

**g.** La preferencia de paso de peatones y ciclistas; debido a su vulnerabilidad; **h.** El significado y preservación de la señalización vial;

**i.** La DTTTSV, coordinará con las escuelas de conducción e instituciones educativas del cantón Samborondón, campañas y proyectos para promover el respeto al ciclista, peatones y el uso responsable de la bicicleta; y

**j.** El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.

**Art. 14.-** Con la finalidad de fomentar la caminata y el uso de la bicicleta como cultura de movilidad sostenible, todos los domingos a partir de las 09h00 hasta las 16h00 se prohibirá el ingreso de vehículos motorizados al centro histórico de la ciudad de Samborondón, en el área que técnicamente determine la DTTTSV.

**Art. 15.-** El GAD municipal de Samborondón, a través de la Dirección de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y las direcciones de Educación, Cultura y Deporte; Jefatura de Ambiente, Comunicación Social y la Jefatura de Turismo, en coordinación con instituciones públicas y privadas, realizará los eventos que motiven el uso de la bicicleta; como el Samborondón en bicicleta (Sambo en Bici), que se realiza todos los domingos del año; además realizará otros eventos que considere la administración Municipal.

## CAPITULO VI

## DE LA BICICLETA Y MONOPATÍN (SCOTER ELECTRICOS) ELÉCTRICO PÚBLICO

**Art.- 16. Bicicleta y monopatín (scoter eléctricos) público.-** Consiste en la provisión del servicio de renta de bicicletas y/o monopatines eléctricos, unipersonales, públicos municipales y/o particulares, que estarán a disposición de la ciudadanía, en diferentes sectores de la ciudad, utilizando herramientas tecnológicas.

Este sistema deberá implementar mecanismos tecnológicos que mejoren su seguridad, funcionamiento, facilidad de acceso y universalidad en la prestación del servicio con bicicletas y monopatines que se encuentren en buen estado y reciban mantenimiento periódico, garantizando la disponibilidad del servicio de acuerdo con los flujos de los viajes que se realizan en la ciudad. Podrá delegarse la operación y mantenimiento del sistema a terceros a través de los mecanismos legales correspondientes de acuerdo a la normativa vigente y previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por la DTTTSV.

**Art. 17**.- La DTTTSV será la encargada de regular, controlar y emitir las autorizaciones necesarias a las personas naturales o jurídicas que se crearan para el alquiler de los vehículos de movilidad personal como bicicletas y monopatines, deberá planificar el crecimiento de este sistema en base a la información y datos recogidos sobre el funcionamiento de este y a la proyección de intermodalidad con otros sistemas de transporte público.

Además, la DTTTSV mediante un estudio técnico, fijará los parámetros del servicio y el valor del servicio por el alquiler de bicicletas y/o monopatines eléctricos al público.

## CAPITULO VII

## DE LOS BICIPARQUEOS

**Art. 18.-** Los biciparqueos estarán ubicados en toda la ciudad de Samborondón y de manera especial y obligatoria en el casco central y en los lugares donde existan ciclovías.

Las entidades públicas y privadas que presten servicios de atención al público deben contar con estacionamientos de bicicletas en una proporción no menor al 5% del área total destinada a estacionamientos de vehículos automotores.

Los parqueaderos públicos y gratuitos deberán obligatoriamente designar el 5% de su área para biciparqueos que brinden seguridad, fácil de usar y que tengan el diseño señalado por la DTTTSV.

**Art. 19.- Criterios para la creación de estacionamientos para bicicletas.** Previo a la implantación de infraestructura de estacionamientos para bicicletas en lugares donde existan cámaras de seguridad, se deberán considerar los siguientes aspectos:

**a. Seguridad.** Los estacionamientos deberán evitar el robo o maltrato de la bicicleta, mediante una infraestructura que permita el marco/cuadro y una o ambas ruedas, permita usar cualquier tipo de candado, y estar ubicado en un lugar que ofrezca control y vigilancia, ya sea por el usuario o por un tercero.

**b. Espacio público.** Los estacionamientos deberán estar ubicados en el área del SIMERT preferentemente en plazas, parques, estaciones o paradas de transporte público que permita asegurar y desasegurar la bicicleta de manera rápida y eficaz, sin que afecte o interfiera con la circulación peatonal.

**c. Facilidad de uso.** Los estacionamientos deben ser accesibles sin que se requiera asistencia para acomodar su bicicleta, independientemente de su condición física, género, edad o estatura.

**d. Diseño.** Los estacionamientos para bicicletas deberán estar diseñados en atención a las necesidades del usuario, económicamente viable y que brinde seguridad.

**e. Durabilidad y mantenimiento.** Los materiales utilizados para la construcción de estacionamientos para bicicletas deben estar sujetas a un plan de mantenimiento y ser de fácil limpieza.

**f. Localización/georreferenciación.** La identificación de lugares estratégicos y la demanda potencial de usuarios deberán ser identificadas previo a la implementación de la infraestructura para bicicletas.

**g.** En las nuevas ciudadelas en la Ciudad de Samborondón, implementar las ciclovias como parte de recreación para niños, jóvenes.

**Art.- 20.- Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos, escuelas colegios** . Las entidades municipales, secretarías, administraciones zonales, empresas, instituciones públicas, universidades, colegios, escuelas e institutos deberán implementar en sus instalaciones parqueaderos para bicicletas, para uso de funcionarios, estudiantes y usuarios. Será la Comisaría de Tránsito la encargada de controlar el cumplimiento de esta disposición. Se promueve la gratuidad de los parqueaderos públicos.

## CAPITULO VIII

## DE LAS CICLOVÍAS EN LA CIUDAD DE SAMBORONDÓN

**Art. 21.- Las ciclovías.-** La implementación de ciclovías obedecerán a diseños técnicamente elaborados que promuevan una movilidad alternativa segura, sostenible y sustentable que no solo cubra la demanda de ciclistas que usen el transporte de bicicleta en un enfoque turístico o de actividad física, si no que posibilite la movilidad alternativa como medio de transporte rutinario.

Las ciclovías en nuestra ciudad se categorizarán de la siguiente forma:

**a) Ciclovías reservadas.-** Son las que no están segregas al tráfico vehicular y sirven para acortar caminos, atravesar parques entre otras.

**b) Ciclovías segregadas.-** Son aquellas que existen a lo largo de las vías donde también circulan vehículos, teniendo estas un carril exclusivo debidamente señalizado para su circulación.

**c) Ciclovías Integradas.-** Son aquellas vías que por su estreches no permiten ubicar un carril exclusivo y segregado para las bicicletas por lo que comparten el carril con otro tipo de vehículos, cuyo límite máximo de circulación es de 30km.

**d) Ciclosenderos.-** Son aquellos que están ubicadas en el sector urbano y rural con fines recreativos.

**e) Ciclovías en espaldón.-** Es un carril bicicleta, adaptado al espaldón de las carreteras e idealmente debe ir acompañado de bandas sonoras laterales para proporcionar mayor seguridad al ciclista. Ancho mínimo de espaldón: 1,20 m (ideal 1,50 m)

Además, existirán las calles que planificadamente el Municipio procederá a cerrar en determinadas horas y días para uso exclusivo de las familias que practiquen ciclismo y caminata en un ambiente seguro y controlado.

**Art. 22.- Parámetros para la implementación de ciclovías.** Los parámetros que se deberán considerar de carácter obligatorio para la colocación de ciclovías serán los siguientes:

**a) Seguridad** : Velocidad promedio de la vía, flujo de la vía, tipo de Infraestructura de la ciclovía, señalización, ancho de la ciclovía.

**b) Técnicos y Económicos**: Pendientes máximas de la vía, demanda de usuarios y conectividad.

**c) Sociales:** Beneficios para la salud y fortalecimiento del turismo.

**d) Ambientales**: Disminución del uso de transporte motorizado

**Art. 23.- Señalización de la infraestructura ciclovial.- La señalización de la** infraestructura ciclovial (Ciclovía, ciclocarril, cicloacera, ciclosenda y ciclocalle) Proporcionara información de los dispositivos de seguridad relacionados a la circulación y operación de

bicicletas en las vías del cantón con el propósito de proteger la vida y la seguridad de las personas. La señalización será colocada estrictamente de acuerdo a lo que establece el REGLAMENTO RTE INEN 004 "SEÑALIZACIÓN VIAL PARTE 6. CICLOVÍAS"

**Art. 24.- De la red de ciclovías del cantón Samborondón.-** En el cantón Samborondón la red de ciclovías estará integrada por circuitos debidamente implementados de acuerdo al estudio técnico denominado "**Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en el cantón Samborondón"** que desarrollara la DTTTSV y que deberá contener :

**a)** Circuito Troncal;

**b)** Ciclovías Complementarias;

**c)** Área Compartida.

## CAPITULO IX

## DE LAS SANCIONES

**Art. 25.-** La persona que incumpla las disposiciones de la presente ordenanza será sancionada por la Comisaría de Tránsito, en caso de que el infractor no porte su cédula o documento de identidad, el agente de tránsito o inspector municipal procederá a retener la bicicleta y será trasladado a los patios de retención vehicular y solo podrá retirarla previo el pago de la multa de la infracción cometida y garaje correspondiente.

**Art. 26.- Infracciones leves.-** Serán sancionados con multa del cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

a) Al ciclista que no use casco;

b) La persona que obstaculice la ciclovía y/o ubique cualquier dispositivo o material que obstruya el paso de las bicicletas;

**c)** Al ciclista y/o conductor del monopatín (scoter eléctricos) que no respete el paso cebra.

**Art. 27.- Infracciones graves.-** Serán sancionados con multa del diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

**a)** La persona que obstaculice la ciclovia y/o ubique cualquier dispositivo o material que obstruya el paso de las bicicletas;

**b)** Al propietario de un parqueadero público, ubicado en el centro histórico, que no hubiese colocado en su establecimiento los dispositivos para el biciparqueo;

**c)** El ciclista y conductor de monopatín (scoter electricos) que circule en sentido contrario a la vía o fuera de la ciclovía;

**Art. 28.- infracciones muy graves.-** Será sancionado con multa del veinte por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general:

**a)** Al conductor que circule o estacione su automotor en el carril segregado para la ciclovía;

**b)** A La institución pública o privada ubicada en zonas comerciales, que teniendo parqueo para vehículos no hubiese colocado biciparqueos, si después de tres meses haber sido sancionado continúan incumpliendo volverán a ser sancionados ilimitadamente;

**c)** A las Universidades, Institutos, colegios y escuelas que no tengan los dispositivos para el estacionamiento de bicicletas si después de tres meses a ver sido sancionado continúan incumpliendo volverán a ser sancionados ilimitadamente.

## DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.-** De conformidad con el RGLOTTTSV: en su Art. 209, 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.

**SEGUNDA.-** De las áreas de acceso para ciclistas: de conformidad con el Art. 105 del RGLOTTTSV; Los GADs 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.

**TERCERA.-** El Municipio de Samborondón, de forma progresiva y cumpliendo con las normas mínimas de seguridad, construirá pistas para la práctica de ciclismo deportivo en sus diferentes disciplinas.

**CUARTA.-** La DTTTSV, será la encarga de emitir el permiso de uso de suelo para todos las operadoras de transporte de movilidad personal como bicicletas y monopatines.

**QUINTA.-** El Municipio deberá asignar anualmente la partida presupuestaria correspondiente para el mantenimiento de la red de ciclovías y fomento de la movilidad sostenible.

La presente Ordenanza, entrará en vigencia a partir de su sanción y promulgación en la Gaceta Municipal, en la página web www.samborondon.gob.ec. y; en el Registro Oficial, al amparo de lo señalado en el artículo 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de Samborondón a los ocho días del mes de septiembre del 2022.

JUAN JOSE
YUNEZ NOWAK

Ing. Juan José Yúnez Nowak
**ALCALDE DEL CANTON**

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO MUNICIPAL**

**CERTIFICO:** Que la **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON SAMBORONDÓN,** fue discutida y aprobada en primer y segundo definitivo debate, por el I. Concejo Municipal de Samborondón, en las sesiones ordinarias **33/2022** y **34/2022** realizadas los días **01 de septiembre del 2022 y 08 de septiembre del 2022**, en su orden, tal como lo determina el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente.- Samborondón, septiembre 08 del 2022.

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

**SECRETARIA MUNICIPAL**
Que, la **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON SAMBORONDÓN.** Envíese al señor Alcalde del Cantón, para que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización vigente.- Samborondón, septiembre 13 del 2022.

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

**ALCALDIA MUNICIPAL.-**

Por cumplir con todos los requisitos legales y de conformidad con lo que determina el Art. 324 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, SANCIONO la presente Ordenanza Municipal, y ordeno su PROMULGACIÓN a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal y en la página web institucional www.samborondon.gob.ec y, Registro Oficial. Samborondón, 23 de septiembre 2022.

JUAN JOSE
YUNEZ NOWAK

Ing. Juan José Yúnez Nowak
**ALCALDE DEL CANTON**

**SECRETARIA MUNICIPAL.-**

Sancionó y ordenó la promulgación a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal y en la página web institucional www.samborondon.gob.ec y, Registro Oficial, la **ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON SAMBORONDÓN,** el Ingeniero Juan José Yúnez Nowak, Alcalde del Cantón Samborondón, en la fecha que se indica.- Samborondón 23 de septiembre del 2022

WALTER RODRIGO
TAMAYO ARANA

Ab. Walter Tamayo Arana
**SECRETARIO GENERAL MUNICIPAL**

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

IM/PC

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

*"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"*

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.