



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE IBARRA

“PUCESI”

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

**NORMA JURÍDICA PARA EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE IBARRA
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA**

LÍNEA/S DE INVESTIGACIÓN:

Derechos, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionales

AUTORA: Alejandra Ramírez Morán

ASESOR: Msc. Marcelo Calderón

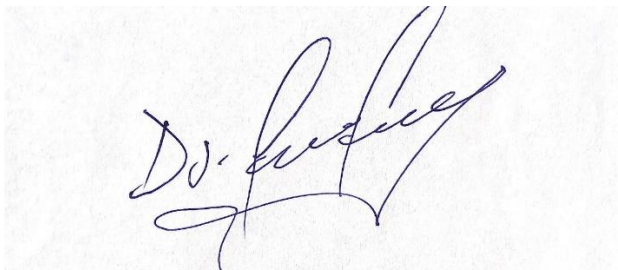
Ibarra, abril de 2022

Msc. Marcelo Calderón

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Facultad de Jurisprudencia, carrera de Derecho, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI), en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

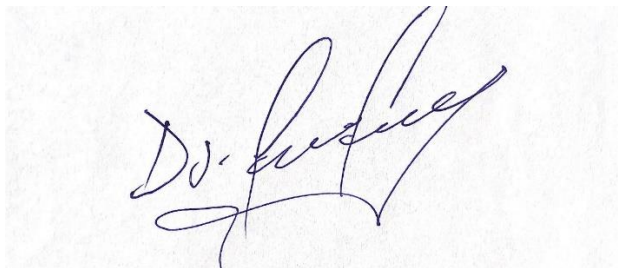
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dr. Marcelo Calderón", is centered on a light-colored rectangular background.

Msc. Marcelo Calderón

C.C: 1001713864

PAGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):



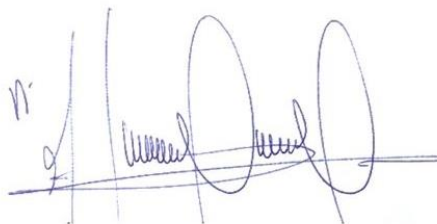
Mgs. Marcelo Calderón Terán

C.C: 1001713864



Mgs. Pedro Mauricio Arias Romero

C.C: 1002489225




Mgs. Henry Francis Franco Franco

C.C: 1002188603

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo Alejandra Ramírez Morán, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamientos o la renuncia”.

Ibarra, 06 de abril de 2022

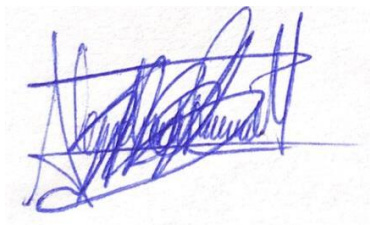


Srta. Alejandra Ramírez Morán.

C.C: 1003050414

AUTORÍA

Yo Alejandra Ramírez Morán, portadora de la cédula de ciudadanía N°1003050414 declaro que la presente investigación es de total responsabilidad de la autora, y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.



Alejandra Ramírez Morán.

C.C: 1003050414

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo Alejandra Ramírez Morán, con CC: 1003050414, autora del trabajo de grado intitulado “NORMA JURÍDICA PARA EL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE IBARRA” previo a la obtención del título profesional de Abogada de los Tribunales de la República, de la facultad de Jurisprudencia, carrera de Derecho.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de la Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través de del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 06 de abril de 2022



Alejandra Ramírez Morán.

C.C: 1003050414

DEDICATORIA

A Dios por cuidar de mí y ser mi fortaleza en cada día de mi vida.

A mi hermana María Paula por ser un ejemplo como profesional y sobre todo como ser humano, por todo su amor y cuidados, siempre para ti mis logros y todo mi amor.

A mi padre, este logro también es suyo, quien ha sido mi apoyo incondicional, por siempre confiar en mí, amarme y darme su mano para alcanzar todos mis objetivos.

A mi madre por sus oraciones y cariño constantes. Por confiar en mí y ser siempre mi amiga.

A mi hermana Andrea, mi compañerita, por ser esa dulzura y estar siempre para mí.

Sin ustedes nada de esto hubiera sido posible.

AGRADECIMIENTO

*A toda mi familia, por brindarme su amor y permitirme compartir esta maravillosa aventura
juntos.*

*A mis amigos por estar desde el primer día hasta el último por brindarme su ayuda y amistad
durante estos años.*

*A la Mgs. Marcelo Calderón, mi agradecimiento eterno por la ayuda y paciencia que
desempeñó como tutor*

*A mis queridos maestros de la PUCESI, quienes infundieron todo el conocimiento invaluable
en la carrera de Derecho.*

Índice de Contenidos

1.	RESUMEN Y PALABRAS CLAVE	xii
2.	ABSTRACT.....	xiii
3.	INTRODUCCIÓN.....	xiv
4.	ESTADO DEL ARTE	1
5.	MATERIALES Y MÉTODOS.....	9
6.	RESULTADOS Y DISCUSION	11
7.	CONCLUSIONES.....	63
8.	RECOMENDACIONES.....	65
9.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	67
10.	ANEXOS	71

Índice de Tablas

Tabla 1. Respuesta No.1 entrevistas	43
Tabla 2. Respuesta No.2 entrevistas	45
Tabla 3. Respuesta No.3 entrevistas	48
Tabla 4. Respuesta No.4 entrevistas	52
Tabla 5. Respuesta No.5 entrevistas	55

Índice de Graficas

Grafica 1. Respuestas pregunta No. 1.....	35
Grafica 2. Respuestas pregunta No. 2.....	36
Grafica 3. Respuesta pregunta No. 3	37
Grafica 4. Respuesta pregunta No. 4	37
Grafica 5. Respuesta pregunta No. 5	38
Grafica 6. Respuesta pregunta No. 6	39
Grafica 7. Respuesta pregunta No. 7	40
Grafica 8. Respuesta pregunta No. 8	41

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

Esta investigación se tituló “Norma jurídica para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra”, la cual centró su interés en el uso y reglamentación de la bicicleta en la referida ciudad a partir de la pandemia. El objetivo general fue explorar la posibilidad de justificar una ordenanza o norma jurídica que regule el uso de dicho medio de transporte en la ciudad de Ibarra. En este sentido, los objetivos específicos fueron los siguientes: a) describir la actual normativa de uso de la bicicleta en el país; b) revisar las normas jurídicas de otros cantones del Ecuador y de otros países reguladoras del uso de las bicicletas, las cuales sirvieron de referencia para la propuesta de una ordenanza para Ibarra; y c) proponer una ordenanza municipal reguladora del uso de las bicicletas en la ciudad de Ibarra, para lo cual se revisaron algunas normativas sobre la materia a nivel nacional e internacional. Esta fue una investigación documental que se apoyó en las técnicas de la entrevista y la encuesta, lo cual permitió tener la opinión tanto de las autoridades, como de la población de Ibarra, quienes manifestaron la necesidad de contar una norma reguladora del uso del referido medio de transporte. Los métodos utilizados fueron el comparado y el socio jurídico, con el apoyo del método deductivo. Esta investigación es importante para la ciudadanía de la ciudad y la ciudadanía de Ibarra, porque disciplinaría el uso de la bicicleta y obligaría a las autoridades a realizar las adecuaciones viales para su circulación. En conclusión, en virtud de la inexistencia de una normativa reguladora del uso de la bicicleta en la referida ciudad, este trabajo propuso un proyecto de ordenanza que bien podría ser considerado por las autoridades competentes, con el fin de promover una ciudad amigable y sostenible.

Palabras clave: norma jurídica, bicicletas, Ibarra, sostenible

2. ABSTRACT

This research was entitled "Legal rule for the use of bicycles in the city of Ibarra", which focused its interest on the use and regulation of bicycles in the aforementioned city since the pandemic. The general objective was to explore the possibility of justifying an ordinance or legal norm that regulates the use of said means of transport in the city of Ibarra. In this sense, the specific objectives were the following: a) describe the current regulations for the use of bicycles in the country; b) review the legal norms of other cantons of Ecuador and other countries regulating the use of bicycles, which served as a reference for the proposal of an ordinance for Ibarra; and c) propose a municipal ordinance regulating the use of bicycles in the city of Ibarra, for which some regulations on the matter at the national and international level were reviewed. This was a documentary investigation that was supported by the techniques of the interview and the survey, which allowed to have the opinion of both the authorities and the population of Ibarra, who expressed the need to have a regulatory norm for the use of the referred medium. Of transport. The methods used were the comparative and the legal partner, with the support of the deductive method. This investigation is important for the citizens of the city and the citizens of Ibarra, because it would discipline the use of the bicycle and would force the authorities to carry out road adjustments for its circulation. In conclusion, due to the inexistence of a regulatory regulation for the use of bicycles in the aforementioned city, this work proposed an ordinance project that could well be considered by the competent authorities, in order to promote a friendly and sustainable city.

Keywords: legal standard, bicycles, Ibarra, sustainable

3. INTRODUCCIÓN

El transporte es una necesidad cotidiana que ha estado siendo cubierta, por lo general, por el automóvil, el cual brinda comodidad y seguridad; sin embargo, también es un factor de contaminación ambiental tanto en las grandes, como en las medianas ciudades. Este es el caso de Ibarra, un cantón con una creciente actividad socioeconómica y un parque automotor en plena expansión que, sin duda alguna, ha generado problemas tanto de circulación, como de alta concentración de gases contaminantes. Por lo que surgió la necesidad de buscar soluciones y alternativas que cambien la realidad descrita por otra que brinde calidad de vida al ciudadano. En este sentido, las autoridades competentes debería asumir su responsabilidad y fomentar el uso de transporte sostenible como la bicicleta; estableciendo un efectivo régimen jurídico mediante una ordenanza e incorporando las adecuaciones necesarias en las vías de la ciudad para la circulación de dicho medio de transporte.

La bicicleta se ha estado utilizando en varios países del mundo, entre los cuales está Holanda. En Ibarra su uso se incrementó a partir de la pandemia del COVID-19, porque es un medio de transporte seguro para evitar el contagio; no requiere uso de energía fósil alguna; es una forma hacer deporte y, además, es un medio de transporte compatible con el principio del desarrollo sostenible y con los derechos del buen vivir, establecidos en la Constitución del Ecuador. Lamentablemente, en el país no existe una normativa regulatoria del uso de la bicicleta o Ley Pro Bici, como sí existe en Colombia, cuyas normas promueven una movilidad sostenible a toda su ciudadanía.

En nuestra ciudad de Ibarra es necesario implementar una ordenanza reguladora del uso de dicho medio de transporte y que, al mismo tiempo, fomente su utilización con la intención, como se ha dicho, de generar una movilidad sostenible, que implique acciones

afirmativas que contrarresten el daño ambiental producido por los automotores. El Consejo Municipal de la ciudad, en el ejercicio de sus competencias legislativa, tiene la facultad de aprobar ordenanzas en esta materia; pero también los ciudadanos y, concretamente, las universidades, pueden proponer proyectos de ordenanza relativas al uso de la bicicleta, tomando en cuenta la necesidad de realizar acciones urgentes que fomente la movilidad sostenible, pensando en una ciudad más limpia y segura para las nuevas generaciones.

En virtud de lo antes expuesto, este trabajo centró su interés en el régimen jurídico del uso del referido medio de transporte en Ibarra, el cual se tituló “Norma jurídica para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra”. En tal sentido, se formuló la siguiente pregunta: ¿Será necesario en la ciudad de Ibarra un instrumento jurídico “pro-bici” que regule y promueva la movilidad sostenible? En este contexto, el objetivo general fue explorar la posibilidad de justificar una norma jurídica para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra. En tanto que los objetivos específicos fueron los siguientes: a) describir la actual normativa relativa al uso de la bicicleta en el país; b) revisar las normas jurídicas utilizadas en otros cantones del Ecuador y de otros países para el uso de las bicicletas, las cuales fueron referencia fundamental para la propuesta de una ordenanza para Ibarra; y c) proponer una ordenanza municipal sobre el uso de las bicicletas para la ciudad de Ibarra, que evidencie los beneficios y ventajas que se obtendrían a partir de dicha regulación.

Entre las investigaciones relacionadas con esta investigación está “La situación de la bicicleta en Ecuador”, que expuso lo siguiente:

El desarrollo de políticas públicas de movilidad en bicicleta debe ser altamente participativo, debidamente planificado, revisado y mejorado continuamente; debe ir de la mano de programas permanentes de educación vial y sensibilización de la ciudadanía. En el plano económico, el transporte en bicicleta en Ecuador tiene un gran

potencial en el marco del cambio de la matriz productiva, pues pretende generar nuevas plazas de trabajo y opciones de formación. Adicionalmente, la bicicleta es un modo de transporte que se perfila como una de las alternativas con mayor potencial al momento de apostar por un nuevo modelo de transporte, que no involucra grandes inversiones y que además promueve la sustentabilidad, el ahorro y el mejoramiento de la calidad de vida. (Pinto, Fuentes y Alcivar, 2015,p14).

Otra investigación fue la de Sánchez (2021), cuyo trabajo se intituló “El uso de la bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador: Retos y oportunidades para una movilidad eficiente y sostenible”, el cual señaló lo siguiente:

La bicicleta, como una de estos modos de transporte, históricamente se ha posicionado dentro de las ciudades y su desarrollo como un instrumento que cumple con todos los elementos que van acorde con las necesidades de movilidad de sus habitantes, su accesibilidad, tanto espacial, económica y social les han permitido expandirse y generar facilidades de movilidad que los beneficia y que fuerzan a las ciudades a redireccionar sus paradigmas y establecer el espacio adecuado para su adecuado funcionamiento, y a su vez evolucionar social y espacialmente para el eje de su gestión como son sus habitantes (p.72).

Estos antecedentes indican que, de alguna manera, ha habido interés en la regulación del uso de la bicicleta. En este tema es importante porque es una propuesta de movilidad sostenible, el cual es un tema que debería ser prioritario para el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ibarra, en virtud de los beneficios que proporciona a la ciudadanía, porque es una práctica amigable y una excelente opción para reducir el cambio climático y mejorar la calidad de vida del ciudadano. En todo caso, esta investigación está en la línea protectora del medio ambiente, promoviendo la reducción de la emisión de gases causado por los transportes automotores. La protección ambiental es un mandato constitucional y, por consiguiente, de inmediato acatamiento legislativo, por lo que la significaría un aporte importante para el futuro de las nuevas generaciones.

La investigación se relacionó con el “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”, en el eje de “transición ecológica”, específicamente en su objetivo 11: Conservar, restaurar, proteger y hacer uso sostenible de los recursos naturales, el cual nos dice:

El presente objetivo propone avanzar las condiciones legales, económicas y de protección ambiental necesarias para lograr el funcionamiento de las actividades humanas en el marco de la transición ecológica, a través de la programación de acciones que permita la conservación de los hábitats, la gestión eficiente de los recursos naturales y la reparación de los ecosistemas. (Secretaría Nacional de Planificación, 2021, p.85)

Así como su objetivo 12: Fomentar modelos de desarrollo sostenibles aplicando medidas de adaptación y mitigación al cambio climático. El cual establece:

El cambio climático, la contaminación, la crisis energética y la inconsciente utilización de los recursos naturales son algunos de los problemas ambientales más relevantes que enfrenta el país. Esto conlleva a plantear medidas de prevención, reducción, preparación y atención de desastres de manera oportuna de parte del Estado (Secretaría Nacional de Planificación, 2021, p. 85).

De igual manera, esta investigación se relacionó con las líneas de investigación de la PUCE: “Derechos, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionales”.

El contenido de este trabajo fue organizado de la siguiente manera: la introducción, que consistió en la descripción del objeto de estudio, generalidades sobre el problema de investigación, los objetivos, relación de la investigación tanto con el actual Plan Nacional del Ecuador, como con las líneas de investigación de la PUCE-SI y, finalmente, destacó la importancia de la investigación y los beneficios para el ambiente y la ciudadanía en general. El estado del arte, que es una parte que contiene los antecedentes más significativos que se ha encontrado por medio de revisión bibliográfica. Materiales y métodos, que es una sección donde se indica el enfoque, nivel de profundidad, métodos técnicos e instrumentos utilizados

durante el proceso de investigación. Resultados y discusión, que evidenció el cumplimiento de los objetivos específicos propuestos por este trabajo y sus correspondientes comparaciones con los resultados de otras investigaciones realizadas. Las conclusiones, por su parte, dan respuesta a los objetivos cumplidos por la investigación. Las recomendaciones, son las sugerencias que surgieron a través de la investigación y son encaminadas a las nuevas investigaciones que puedan llegarse a realizar en referencia a este tema y, finalmente, están las correspondientes referencias bibliográficas.

4. ESTADO DEL ARTE

La cultura de la bicicleta ha estado en constante crecimiento en varios países del mundo, entre los que destaca Holanda y otros más. El uso de este medio de transporte se incrementó a partir de la pandemia del COVID-19, porque es un medio de transporte seguro; no requiere uso de energía contaminante; y es una forma de practicar deporte. En Ibarra era muy común ver a los ciclistas circular por las vías públicas, lo que evidenció que la bicicleta es un medio alternativo a los vehículos motorizados, los cuales ocasionan problemas ambientales y congestión urbana.

En el ámbito internacional existen varios estudios realizados sobre la materia en referencia Según Tarquino (2013), como tesis de grado “Movilidad sostenible en Bogotá. La bicicleta una opción real” presentó una investigación relacionada con la movilidad sostenible y presenta a la bicicleta como una opción, señala el autor que Bogotá al igual que otras ciudades están en desarrollo por lo tanto se ha incrementado los vehículos y la movilidad cada vez es más problemática. La solución es tomar medidas para generar conciencia que se puede usar medios alternativos de transporte, considerando a la bicicleta para un uso más allá de recreativo llegue a ser de transporte se muestra la necesidad de condicionar a la ciudad para su uso. Este trabajo investigativo concluyó lo siguiente:

Para que las personas puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte cotidiano, la ciudad debe contar con los siguientes elementos:

- Una red vial para su uso exclusivo e infraestructura anexa a la red (parqueaderos, intercambiadores, etc.).
- Un marco normativo
- Inclusión en los instrumentos de planeación a mediano y largo plazo
- Respaldo institucional
- Modificación de conductas: inclusión del uso de la bicicleta en las practicas diaria de las personas (p.106).

Existe una publicación del Banco Interamericano de Desarrollo que es relevante y se trata de “Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta” respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte, su materialización y sus beneficios nos menciona que:

En las ciudades de América Latina y el Caribe (ALC), el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano está creciendo significativamente y está ayudando a mejorar la movilidad, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas. El ciclismo urbano es una opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades.

Estos beneficios sólo pueden materializarse si se construye o adapta infraestructura ciclo-incluyente, si los ciudadanos se involucran en los procesos de planeación de movilidad, si se adoptan políticas que regulen el uso y si las secretarías de movilidad cuentan con la información necesaria para monitorear el desempeño del uso de la bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2015, p.4).

La guía cuenta con cuatro áreas que se consideran necesarias para formulación de políticas ciclo inclusivas estas son: infraestructura y servicios, participación ciudadana, aspectos normativos y regulación y operación. Se considera importante hablar del área tres que es aspectos normativos y regulación: las leyes, decretos y normativa general que regulan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

La finalidad de una regulación sobre la bicicleta y de una política ciclo-inclusiva es hacer que el uso de la bicicleta sea más seguro sin ser restrictivo. Los deberes y comportamientos de los ciclistas deben ser claros, sin olvidar que la bicicleta es un vehículo no motorizado que genera bajos riesgos de accidentes severos en comparación con los vehículos motorizados que generan mayores riesgos. La regulación debe proteger a los medios de transporte más vulnerables y darles prioridad ante los medios motorizados (transporte público y privado motorizado).

Este tema aborda las políticas generales que fomentan el uso de la bicicleta, la regulación relacionada con la definición de vehículos, el uso de la bicicleta y

accesorios, las guías de diseño de infraestructura y la operación de esquemas complementarios como bicicletas públicas y otros servicios (BID, 2015, p.16).

Otra importante investigación titulada “La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico”, que determina los beneficios de la movilidad sostenible en el turismo de las ciudades es así que menciona medidas encaminadas a la promoción y mejora del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual:

Creación de ciclo-carriles y ciclo-calles, mediante la aplicación de pintura e instalación de señalización vertical para hacer destacar que el carril de circulación es compartido por las bicicletas y por el resto de los vehículos.

Creación de un servicio público de alquiler de bicicletas, con estaciones fijas y móviles disponibles por toda la ciudad, pudiendo funcionar este servicio 24 horas al día, los 365 días del año.

Habilitación de aparcamientos para bicicletas (aparca bicis), localizándolos cerca de las áreas centrales y comerciales y en el entorno de los grandes generadores de movilidad, como centros de empleo y enseñanza, equipamientos deportivos, culturales, estaciones y paradas de transporte público, recintos municipales, centros comerciales, etc.).

Aumento de la seguridad vial ciclista, estableciendo medidas como adelanta-bicis (espacios que se disponen en los cruces semaforizados, que permiten que las bicis adelanten su posición, para salir y colocarse adecuadamente, de acuerdo a la dirección elegida según su ruta).

Creación de circuitos turísticos en bicicleta (Suárez, Verano y Gracia, 2016, p.59)

En el artículo titulado “Los sistemas de bicicleta pública y la movilidad urbana sostenible. Un análisis en la ciudad de Palma” se analizó los sistemas de bicicleta pública para incentivar los desplazamientos en este transporte siendo esta una política de movilidad sostenible. En sus conclusiones mencionó que:

El transporte no motorizado se ha convertido en uno de los factores clave a la hora de avanzar hacia un cambio modal que permita aumentar los viajes en modos no motorizados y en transporte público para disminuir la presencia del automóvil en las ciudades y fuera de ellas. La construcción de nuevas infraestructuras para el transporte motorizado como finalidad última de la planificación del transporte, va siendo

sustituida por la gestión de la demanda y del sistema de transporte. En la gestión de la demanda de transporte, el aumento de la motorización supera la capacidad de la que dispone el planificador de transporte. Sin embargo, su uso, puede disminuir en función de los diferentes usos del suelo y de las densidades demográficas en las que si inciden los planificadores. La planificación del transporte urbano sostenible y las decisiones políticas para su implementación se materializan en un conjunto de medidas e intervenciones que pueden cambiar y mejorar la habitabilidad de las ciudades. La promoción del uso de la bicicleta se acompaña, entre otras medidas, de: aparcamientos disuasorios, tráfico calmado (30 km/h), carriles prioritarios para autobuses y vehículos de alta ocupación, horarios de trabajo alternativos, coche compartido, mejora de las zonas peatonales, mejora del transporte público o la gestión de aparcamientos (Seguí, Mateu, Ruiz y Martínez, 2016, p.242).

En Perú se presentó como tesis el trabajo titulado “Regulación de la movilidad urbana sostenible en el Perú” en este trabajo indica que la movilidad sostenible es de suma importancia, su regulación debe ser prioritaria para el desarrollo humano, económico y sustentable, en este sentido debe considerarse una política de Estado. La movilidad es indispensable para el desarrollo humano por lo tanto se debe promover que este sea más sostenible, con la implementación de un sistema de transporte público eficiente y sostenible; respecto de la regulación de la movilidad sostenible esta investigación concluye:

Es imperativo que se cuente con un instrumento legal mediante el cual se regule la movilidad urbana sostenible en el Perú y se establezcan los principios y objetivos en las que debe sustentarse la gestión de la movilidad de las personas, orientados a la sostenibilidad y la seguridad. Asimismo, dicho marco legal, debe definir los instrumentos y órganos adecuados para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos fundamentales de las personas a la libertad e igualdad, a través de una movilidad digna y segura y disponer la intervención del Estado para garantizar una oferta de espacio público adaptado y sistemas de transporte sostenibles, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población, proteger el medio ambiente y lograr el desarrollo sostenible del país (Tarazona, 2017, p.88).

En la revista ciudades, estados y políticas fue publicado un artículo llamado “Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en

Colombia (1989-2017)” respecto de las bicicletas públicas y su legislación y normativa menciona que:

La legislación y normativa para la regulación de los sbp en Colombia se muestra escasa; frente a la protección al ambiente, se hace referencia a los aspectos relacionados con las emisiones, a la vez que de manera general se establece la integración del sistema de transporte mediante bicicletas compartidas al espacio público urbano. Los aspectos relativos a ruido y paisajismo no son tratados, esto bajo el entendimiento de que este tipo de medio de transporte no produce elevados niveles de presión sonora ni afecta el paisaje. Respecto de la equidad social, se establecen dentro de los principios generales las condiciones para la prestación del servicio — seguridad, protección y fomento de uso de la bicicleta—, así como acciones de capacitación y seguridad vial. La calidad del servicio no es abordada, la cual queda relegada dentro de los principios generales de implementación, a la vez que la accesibilidad es un tema que se desarrolla de forma somera (Quintero, 2017, p.13)

Un artículo publicado en la revista Derecho Público Económico nombrado “Alcances sobre el derecho a la movilidad sostenible en el Perú”. Hace un análisis referente a que la población mundial en su mayoría vive en las ciudades, requieren dirigirse a sus trabajos y actividades de ocio estos deberían ser mediante una movilidad sostenible y cuidando la seguridad e integridad. Es así como respecto de la movilidad sostenible y las normas relacionadas hizo mención que:

Existen en nuestro país normas que recogen los principios relacionados con la movilidad sostenible, lo que es concordante con algunos compromisos internacionales contraídos por el Estado Peruano, así como con sus políticas nacionales; aun cuando dichas normas se encuentran plasmadas en una serie de disposiciones de distintos sectores, diferentes ámbitos de aplicación y no necesariamente bajo una visión holística.

Las disposiciones antes mencionadas permiten la implementación de medidas relacionadas con la movilidad sostenible, como, por ejemplo: Sistemas Integrados de Transporte; modos eficientes (BRT, metros, corredores, etc.); uso de la bicicleta; medios de integración de pago; etc. Sin embargo, ello requiere de un eficaz nivel de coordinación de algunos sectores como Transportes y Vivienda, así como de distintos niveles de gobierno, en la medida que el tránsito es una competencia de los gobiernos locales (Valenzuela, 2021, p190)

En Perú se presentó una tesis de maestría titulada “Políticas Públicas en movilidad urbana sostenible para prevenir contagios por COVID-19, Trujillo 2021” sin duda la pandemia que se está viviendo ha llevado a realizar varios cambios y uno de los ámbitos fundamentales es en la movilidad pues en todo aspecto se debe velar por la salud de la población, al revisar políticas de gobierno se mencionó lo siguiente:

Se destaca que las políticas públicas relacionadas al uso de bicicleta, en el contexto de pandemia por Covid-19 tienen aspectos positivos probados, como disminución de la contaminación ambiental, la reducción de la congestión vehicular mejora la salud de las personas y reduce la posibilidad de contagio del Covid-19, en las ciudades como Barcelona, Madrid, Islas Canarias en España, Santiago de Chile, Bogotá (Colombia), Ecuador, México. - Asimismo, en el caso de Perú, a través del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encuentra promoviendo el uso del transporte no motorizado, financiando proyectos de ciclovías emergentes en 24 provincias, a fin de prevenir los contagios por Covid-19 en el transporte público (Tantaleán, 2021, p36).

En el ámbito nacional, Pinto, Fuentes & Alcivar (2015), en su análisis titulado “La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas” concluyeron lo siguiente: “El desarrollo de políticas públicas de movilidad en bicicleta debe ser altamente participativo, debidamente planificado, revisado y mejorado continuamente; debe ir de la mano de programas permanentes de educación vial y sensibilización de la ciudadanía” (p.14).

(Pinto et al., 2015) explica que en Ecuador aún no existen estímulos concretos, como en otros lugares, para preferir el uso de la bicicleta. Indica que para entregar estos incentivos se debe hacer un estudio previo de modo que sean adecuados, eficientes y las personas opten por usar la bicicleta como principal medio de transporte.

Fuentes (2020) presentó como trabajo de grado la investigación titulada “Determinantes que inciden en el no uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, en la ciudad de Ibarra”, donde supo manifestar que, por no manejarse estudios sobre movilidad en bicicleta, resulta sistemas desordenados y que no van encaminados al desarrollo sostenible. El objetivo del trabajo fue la determinación de factores que restringen el uso de la bicicleta en la zona urbana de la ciudad de Ibarra, es así que como resultado mencionó lo siguiente:

Según datos de Movidelnor al 2019 existen 4, 23 km de ciclovías cada 100 mil habitantes, a estas hay que incorporar pequeños tramos repartidos en la zona urbana de la ciudad que se han incrementado a principios del año 2020 como parte de un proyecto piloto para mejorar la seguridad de los ciclistas, y de todos los entes de la movilidad en general

Según los rangos ofrecidos por el BID, en la guía metodológica para indicadores sostenibles, la ciudad de Ibarra, en lo que refiere a kms existentes exclusivamente para bicicletas, se encuentra en una situación crítica para alcanzar un rango de sostenibilidad aceptable, dentro del indicador de infraestructura de transporte equilibrado, ya que este debería superar los 25 kms cada 100 mil habitantes.

Entre otras infraestructuras que potencia el uso de la bicicleta, se encuentran los estacionamientos. En la ciudad no existen ninguna infraestructura de estacionamientos para bicicletas que sea pública, pero si hay privadas, aunque insuficientes, estas están localizadas en la plaza Center Shopping, en el Centro Comercial Laguna Mall, en la Universidad Técnica del Norte, entre otros lugares. (p. 37).

El trabajo de maestría titulado “El uso de la bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador: Retos y oportunidades para una movilidad eficiente y sostenible”, indicó en sus resultados lo siguiente:

El desarrollo de movilidades alternativas ha evidenciado una implementación exitosa en ciudades capitales del mundo principalmente porque los habitantes han presionado hacia un cambio y los sistemas no tienen otro remedio más que adaptarse, antes que volverse obsoletos o desaparecer. La ciudad de Quito enfrenta un reto importante, su infraestructura, evidentemente consolidada debe exponerse a un cambio, en ciertos

casos radical, aunque de manera pausada a los cambios que conlleva las movilizaciones alternativas, que finalmente no solo mejora la calidad de vida de sus habitantes, sino a la ciudad y su sistema de movilidad, caduca, limitada y obsoleta. (Sánchez, 2021, pág. 51)

La movilidad sustentable en un medio de transporte como la bicicleta, es un traslado saludable y beneficioso en varios aspectos que tiene como prioridad mejorar la calidad de vida humana y el bienestar de la sociedad., para ello se debe tomar en cuenta la necesidad de una infraestructura adecuada y de educación cultural para que la sociedad considere este tipo de movilidad de manera que se pueda adaptar a nuestro diario vivir.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

Esta investigación documental tiene un enfoque cualitativo, porque revisó, describió, comparó, analizó e interpretó las normas jurídicas de algunas ordenanzas de otros cantones y la legislación de otros países, en función de cumplir los objetivos propuestos. El nivel de profundidad fue exploratorio, porque se indagó y recopiló información que permitió hacer una propuesta de ordenanza municipal reguladora del uso de la bicicleta en el Ibarra. En efecto, aunque no es abundante la información nacional sobre este tema, se revisó y comparó la necesaria con la finalidad de conocer las necesidades que existe en la ciudad de una normativa sobre movilidad sustentable, así como también un análisis de las normas que están rigiendo en otros países para de esa así saber cuáles son las mejores alternativas para la ciudad.

Este trabajo utilizó el método comparado y el socio jurídico, con el apoyo del método inductivo, que permitió lograr conclusiones particulares a partir de consideraciones generales. El problema estudiado es de carácter social que, obviamente, amerita una solución jurídica

Esta investigación utilizó la técnica documental, la cual permitió la revisión bibliográfica y la indagación legislativa, cuyo instrumento por excelencia fueron las fichas bibliográficas, tanto textuales, como de resumen. La técnica documental se utilizó para analizar información necesaria respecto de la normativa aplicada en otros países como Colombia, Perú y Holanda respecto de la movilidad sostenible, para así establecer la normativa necesaria para la ciudad de Ibarra. Así como también analizar aspectos importantes en la investigación como normativa para el uso de bicicletas, movilidad sostenible, bicicletas públicas, uso de la bicicleta en otros países por medio de tesis, publicaciones y artículos.

También se utilizó la entrevista y la encuesta, que permitió obtener información referente a la movilidad sostenible y uso de la bicicleta en Ecuador y en especial la ciudad de

Ibarra para establecer la necesidad de una normativa sobre todo lo que interviene en la movilidad sostenible con el uso de la bicicleta. En cuanto a la encuesta aplicada a la ciudadanía ibarreña, fue realizada en línea y con ocho preguntas, la cual suministró información sobre la necesidad de una normativa referente a la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta. Las entrevistas se realizaron a la alcaldesa de la ciudad de Ibarra Andrea Scacco, al concejal Leonardo Yépez y al coronel Edgar López, quien fue gerente de Móvil del Norte, que es la entidad encargada de toda la movilidad del norte del país. Las encuestas fueron realizadas en línea a la ciudadanía ibarreña, la cual constaba de ocho preguntas, que permitió recolectar información sobre la necesidad de esta normativa referente a la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como para determinar las falencias actuales en la ciudad.

6. RESULTADOS Y DISCUSION

Tener una normativa para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra es indispensable en la actualidad; por lo tanto, debe ser prioridad para las autoridades el análisis y creación de la normativa. En esta sección de resultados, se evidenció el cumplimiento de los objetivos específicos de esta investigación, a partir de argumentaciones, apoyo documental y fundamentación jurídica. Así como de aplicación de las técnicas de la entrevista y la encuesta. Finalmente, se realizó la correspondiente discusión.

Análisis documental

El objetivo general de este trabajo fue explorar la posibilidad de justificar una norma jurídica para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra. En tanto que los objetivos específicos fueron los siguientes: a) describir la actual normativa relativa al uso de la bicicleta en el país; b) revisar las normas jurídicas utilizadas en otros cantones del Ecuador y de otros países para el uso de las bicicletas, las cuales fueron referencia fundamental para la propuesta de una ordenanza para Ibarra; y c) proponer una ordenanza municipal sobre el uso de las bicicletas para la ciudad de Ibarra, que evidencie los beneficios y ventajas que se obtendrían a partir de dicha regulación.

El primer resultado se refirió a la descripción de la actual normativa relativa al uso de la bicicleta en el país.

Es así como el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ibarra tiene la potestad legislativa y puede dictar una ordenanza municipal para el uso de la bicicleta, con la respectiva aprobación de su consejo municipal mientras se sujete a las leyes y normas, esta ordenanza será obligatoria para los ciudadanos del cantón, al ser un tema de interés social se considera de gran relevancia esta expedición de normativa.

Ecuador en su marco normativo respecto del transporte terrestre ha expedido el “REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”; indica que los GADS son encargados de que este medio de transporte tenga las facilidades necesarias para su correcto funcionamiento en la ciudad, contiene prohibiciones, derechos y obligaciones para los usuarios de este transporte sostenible. Así vamos a mencionar los siguientes artículos del mencionado reglamento:

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. (Republica de Ecuador, 2012, p.26)

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. (Republica de Ecuador, 2012, p.26)

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. (Republica de Ecuador, 2012, p.26)

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. (Republica de Ecuador, 2012, p.26)

Art. 173.- Se prohíbe la circulación de los vehículos automotores, bicicletas, motos y similares en las playas del país, con las siguientes excepciones:

1. Cuando las Unidades Administrativas o los GADs lo autoricen, ante una necesidad de comunicación y por no existir otra vía alterna en condiciones de circulación aceptable; 2. Para sacar o introducir embarcaciones al mar; 3. En caso de emergencia o en las que se requieran acciones para proteger vidas humanas; 4. En el caso de los vehículos que ingresan a la playa, con la finalidad de cargar productos provenientes de la pesca o para desarrollar otras actividades laborables; y, 5. Los cuadrones y bicicletas de las autoridades de control.

(Republica de Ecuador, 2012, p.37)

Art. 291.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 201 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: 6. Exigir del operador transportar sus bicicletas en las unidades de transporte público intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional, sin ningún costo adicional, para lo cual las unidades deberán estar dotadas de estructuras portabicicletas. (Republica de Ecuador, 2012, p.55)

Art. 302.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos: A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública; Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;

Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. 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; Y tendrán las siguientes obligaciones:

Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y 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 trasera y delantera en buen estado; Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas; Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno; 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; Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad; Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella; Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento; Abstenerse de realizar maniobras repentinas; Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias; 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; Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y, Abstenerse transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor (Republica de Ecuador, 2012, p.58)

En el mismo sentido, también se cuenta con la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en relación a las bicicletas reglamenta los derechos y deberes de los bici usuarios en concordancia con los dictados en el reglamento mencionado con anterioridad, contiene un artículo sobre la red de bici parqueaderos que son

los Gobiernos Autónomos Descentralizados encargados de la respectiva implementación, es así que mencionamos los siguientes artículos de la ley:

Art. 204.- Derechos de los biciusuarios. - Los biciusuarios tendrán los siguientes derechos: 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 biciusuarios, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo; Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares; Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares; Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; A tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, que favorezcan e impulsen el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos; y, A ser atendidos por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública. (Agencia Nacional de Tránsito, 2008,p.76-77)

Art. 204A.- Deberes de los biciusuarios.- Los biciusuarios, tienen los siguientes deberes: Usar los equipos de seguridad determinados en el Reglamento General de la presente Ley, así como mantener sus bicicletas equipadas con aditamentos de seguridad establecidos en las regulaciones de tránsito, el transporte y la movilidad en el país; Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico; No usar artículos o elementos distractores que impidan una correcta visualización y audición del entorno; Respetar la prioridad de paso de los peatones; Circular por carriles seguros en vías de media y alta velocidad; No 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; No asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento; Respetar las señales de tránsito y disposiciones de los servidores encargados del control del tránsito, así como a peatones y usuarios de otros medios de transporte; No conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas o sujetas a fiscalización; y, Los demás que determinen los reglamentos, ordenanzas y otras normativas. (Agencia Nacional de Tránsito, 2008,p.77)

Art. 214 W.- Red de Bici-Parqueaderos. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados implementarán redes de ciclo parqueaderos públicos de corta y larga estancia seguros y visibles, en sitios estratégicos de su jurisdicción, cuya ubicación será difundida a la ciudadanía. (Agencia Nacional de Tránsito, 2008,p.87)

La legislación ecuatoriana contiene normativas referentes a el uso de la bicicleta que buscan normar y facilitar el uso de la bicicleta en el territorio nacional es así como presenta derechos y deberes para los usuarios, exige una adecuada infraestructura como lo son las ciclovías, los estacionamientos especiales y contiene algunas las normas de transito para un correcto funcionamiento con todos los medios de transporte. Sin embargo, la normativa existente en el país no es suficiente para las necesidades reales de los bici usuarios; en especial, porque lo establecido no se ve plasmado en la realidad del país y no se incentiva el uso de este medio de transporte.

En el segundo resultado se revisaron las leyes implementadas en otros países y en otras ciudades del Ecuador: Holanda es un país conocido como el paraíso para los ciclistas, leyes implementadas en países Latinoamericanos como lo es Perú y Colombia. En Ecuador se analizó un proyecto implementado en la ciudad de Cuenca y también ordenanzas expedidas en Tulcán y Quito.

Holanda es conocido como “el paraíso de las bicicletas” y esto es gracias a las maravillosas políticas públicas que el país ha implementado en la búsqueda de una movilidad sostenible, el uso de las bicicletas se ha convertido en parte de su cultura hasta el punto de que tiene su propia embajada conocida como Dutch Cycling Embassy.

Holanda es un gran ejemplo en cuanto a una movilidad sostenible en este país incluso se realiza un examen para poder manejar bicicleta en sus calles, tiene bicicletas eléctricas, un país ideal para recorrerlo en este transporte ya que se cuenta con rutas seguras, la infraestructura adecuada para las bicicletas, en muchas carreteras hay vías especiales con sus propias señales de tránsito, semáforos y controles, se da un buen control de seguridad, en casi todos los centros urbanos se alquilan bicicletas siendo esta una excelente manera de que se

fomente su uso. Cuenta con varias normas generales para las bicicletas como es no permitir uso de dispositivos electrónicos mientras se maneja, en ciclovías no se puede ir más de dos ciclistas juntos a cada lado, se pueden llevar niños menores de 8 años únicamente si tienen un lugar seguro, los ciclistas deben adelantarse entre sí por la izquierda otro tipo de vehículos los puede adelantar por la derecha, en las noches las luces delanteras y traseras de la bicicleta deben permanecer encendidas, entre otros.

En el ámbito internacional, mencionaremos algunas leyes que han sido creadas e implementadas en algunos países, es así como en Perú se cuenta con la ley N.º 30936 expedida en el 2019 conocida como “ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible” contiene artículos interesantes que deberíamos considerar como es: el objeto de la ley que presenta medidas de promoción y regulación del uso de la bicicleta; expedir políticas públicas en relación al uso de este medio de transporte por medio de obras de infraestructura vial dedicadas a la bicicleta; la educación vial que es indispensable para el correcto funcionamiento y uso esto se presentara dentro de instituciones educativas; adecuar otros medios de transporte para que se puedan interconectar con la bicicleta; lugares de estacionamiento en puntos estratégicos de la ciudad; un sistema de bicicletas públicas para facilitar el uso a toda la ciudadanía. También se presentan medidas para promocionar el uso de la bicicleta en los lugares de trabajo esto depende de los empleadores, pero hay varias maneras para incentivar como lo son flexibilidad de horarios o jornada libre remunerada (Congreso de la República, 2020).

En la ley también se nombran algunos derechos de los ciclistas como es el derecho a transitar en las vías públicas del país, circulación preferente en las ciudades, disposición de lugares de estacionamiento, preferencia del ciclista, gratuidad en los estacionamientos, en la

normativa también se encuentra presente las obligaciones, infracciones y sanciones de los conductores de bicicletas (Congreso de la República, 2020).

En Colombia fue expedida para el año 2016 la ley 1811 en la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. La senadora Claudia López inicio con esta idea en el país e indico que busca con la implementación de la ley el promover una cultura de sostenibilidad ambiental, como sabemos los seres humanos somos seres de costumbre y si de alguna manera logramos acostumbrarnos a usar la bicicleta como primordial medio de transporte será una excelente practica que se llevará por generaciones y que trae enormes beneficios. Para obtener éxito con la ley se tuvo que implementar cierta infraestructura para el correcto funcionamiento como son las ciclorrutas, así como los estacionamientos e implementos necesarios en los transportes públicos para un traslado fácil y seguro.

Al observar cómo se ha dado la implementación de la Ley Pro-Bici en algunos países como lo es en Colombia donde Juan Manuel Santos en su presidencia, inició la Ley Pro-Bici en la cual el objetivo que busca es incentivar el uso de este medio de transporte. Una de las finalidades es que la bicicleta sea el principal medio de transporte utilizado por los ciudadanos y de esa manera mitigar el impacto ambiental que es un gran problema, de igual manera aprovechar este medio para mejorar la movilidad en las ciudades donde el transporte es en ocasiones insoportable.

Un elemento innovador que tiene la ley es otorgar incentivos y es una creativa manera de hacer un llamado a la ciudadanía del uso de este medio, la ley nos indica que por cada 30 veces que se ingrese al sistema de transporte publico el uso de la bici se recibe un pasaje

gratis. De la misma manera se incentiva a funcionarios públicos que lleguen a su trabajo en bicicleta por 30 ocasiones recibe remuneración por medio día laboral.

Para abril del 2020 en Ecuador fue presentada una guía de movilidad urbana sostenible frente al COVID-19 con el objetivo de generar accesibilidad a medios de transporte seguros, eficientes y óptimos, aplicada para todo el territorio nacional mientras dure el estado de emergencia y donde se sujeta a los GADS a las disposiciones emitidas. Se presentaron lineamientos para transporte público urbano es decir inter cantonal, peatones y para el uso de la bicicleta. Para el uso de la bicicleta se presenta la implementación de ciclovías temporales, repotenciar la infraestructura, zonas de desinfección de bicicletas estacionamientos seguros, entre otras.

Las bicicletas en el Ecuador no tienen una destacada participación en cuanto a su uso como transporte tal como lo indica el Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos:

Es relevante la realidad ecuatoriana frente a las bicicletas su uso en realidad es bastante reducido puesto que como medio de transporte diario solo seduce al 1,42% de los ecuatorianos, según las cifras del Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta 2017 era el cuarto medio de transporte más usado después de los buses, caminar y los vehículos particulares. Los datos no son alentadores. El Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC), hasta 2017, dice que apenas el 1,42% de la población mayor a 5 años la usa para trasladarse en su rutina diaria. El transporte público (50,68%) es el principal, seguido de la caminata (25,33%) y el auto particular (21,68%). Los datos del INEC también reflejan que tres de cada 10 hogares en Ecuador cuentan con, al menos, una bicicleta. Del 1,42% que usa la bicicleta, las personas de entre 45 y 64 años son quienes más la utilizan. Los niños de 5 a 14 constituyen el grupo etario que menos la usa. (Primicias, 2020, p. En línea)

Entre los programas del Ministerio de Salud Pública esta la estrategia *agita tu mundo* de la movilidad sostenible de las estrategias presentadas encontramos “al trabajo en bici” la cual busca fomentar el uso de la bicicleta al ser un transporte no motorizado para llegar hasta

su lugar de trabajo y acudir a reuniones. El utilizar la bicicleta como medio de transporte habrá un significativo aporte al cuidado de la naturaleza y a la construcción del Buen Vivir.

La movilidad sostenible busca que los desplazamientos cotidianos tengan el menor impacto ambiental y territorial. Además, a través del uso de formas de movilización sostenibles, se busca reducir el consumo de petróleo, carbón y gas, y así mismo, que las personas se movilen de forma activa con el fin de mejorar la salud de las personas a través de la actividad física y espacios libres de contaminantes.

En la ciudad de Cuenca se maneja un proyecto nombrado “bici publica Cuenca” el cual se ha convertido en una opción sostenible para transportarse, saludable y no contaminante. El sistema cuenta con estaciones inteligentes repartidas alrededor de la ciudad es así que el usuario retira la bicicleta en cualquiera de las estaciones por medio de la aplicación en el teléfono y puede devolverla en cualquier otro de los puntos, después de utilizarla. Este es un proyecto del Municipio de Cuenca y es interesante saber cómo se maneja todo el sistema, las estaciones se alimentan por energía solar y conectadas a una central vía inalámbrica, así se monitorea todo en tiempo real y a través de la aplicación sus usuarios puedes saber dónde encontrar estaciones o bicicletas.

Los objetivos de este proyecto han sido muy buenos como: introducir la bicicleta como medio de transporte público sano y no contaminante, combatir el sedentarismo de la población y promover la práctica de hábitos saludables, reducir los atascos y la contaminación ambiental, promover la humanización del ambiente urbano y la responsabilidad social de las personas.

EL gobierno autónomo descentralizado municipal de Tulcán en su administración 2019-2023 expidió la ordenanza que planifica, regula, socializa e incentiva el uso de la bicicleta y vehículos de micro movilidad en respuesta a la solicitud realizada por colectivos de

Tulcán quienes presentaron su preocupación por la contaminación ambiental y no contar con lugares seguros para transitar en este medio de transporte sostenible solicitaron la creación de ciclovías, construcción de espacios adecuados y seguros y el amparo en un cuerpo legal, el objetivo de la mencionada ordenanza es:

[...]planificar, regular, controlar, gestionar e incentivar la movilización de las personas a través del uso de la bicicleta y vehículos de micro movilidad como; patines, longboard, scooters, patinetas, entre otros, procurando una movilidad sostenible que permita mayor actividad física de las personas, generando de este modo nuevos hábitos saludables para las personas, disminuyendo la contaminación del aire, ruido y reduciendo la congestión vehicular mediante el mejoramiento del aspecto de la ciudad; así como la reducción en el consumo de energía y de combustibles fósiles, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles (Alcaldía de Tulcan, 2019,p.4)

En el distrito metropolitano de Quito se expidió la Ordenanza Metropolitana que prioriza, regula, facilita y promociona la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles. El objetivo de esta ordenanza ha sido:

Planificar, regular, gestionar e incentivar la movilización de las personas en bicicleta y caminata por ser modos de transporte sostenibles que promueven una vida activa, saludable y un ambiente sano, sin perjuicio de la existencia de otros modos de transporte sostenibles. Esta ordenanza garantizará el derecho al efectivo desplazamiento de las personas en bicicleta y caminata de manera segura, igualitaria y con infraestructura de calidad (Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito, 2018, p.2)

Recapitulando, podemos decir que hay varios países alrededor del mundo que han apostado por la movilidad sostenible y sin duda han tomado iniciativas creativas, beneficiosas y exitosas para que la bicicleta cumpla un papel protagónico en la movilización de sus ciudadanos tomando en consideración todos los beneficios que presenta el uso de este transporte en la calidad de vida y en la responsabilidad que se tiene ante el medio ambiente, han creado una normativa adecuada y segura para los ciclistas de igual manera en algunas

ciudades de Ecuador como Quito y Tulcán se han expedido ordenanzas que contienen normas en este sentido y Cuenca ha optado por un proyecto de bicicletas publicas para que se tenga acceso a este medio de transporte, son pequeños pasos para conseguir que la bicicleta sea el medio de transporte principal y gracias a la normativa sus usuarios tengan toda la seguridad y facilidad para usar este medio de transporte.

El tercer resultado correspondió a la propuesta de una ordenanza municipal sobre el uso de las bicicletas para la ciudad de Ibarra, que evidencie los beneficios y ventajas que se obtendrían a partir de dicha regulación. Esta propuesta se basó tanto en la Ley Pro-bici expedida en Colombia en el año 2016, como en la Ordenanza Municipal que planifica, regula, socializa e incentiva el uso de la bicicleta y vehículos de micro movilidad en el cantón Tulcán:

Ordenanza Municipal para el Uso de la Bicicleta en el Cantón Ibarra

EXPOSICION DE MOTIVOS

Durante el año 2019, en el marco de la pandemia, hubo un incremento del uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra, lo que evidenció la necesidad tanto de una normativa reguladora de su circulación urbana, como de una infraestructura adecuada y segura.

La regulación del uso de la bicicleta ha tenido impacto positivo tanto en otras ciudades del Ecuador, como en otros países, porque se ha demostrado que el uso de la bicicleta es un transporte amigable con el medio ambiente y, al mismo tiempo, es una opción para mejorar la movilidad y la calidad de vida urbana, reduciendo la contaminación y cuidando la salud de los habitantes

Las actuales vías de circulación de bicicleta en la ciudad de Ibarra no son adecuadas y, por lo tanto, se tornan inseguras para los usuarios; además, no se cuenta como una norma que

regule, adecuadamente, el uso de este transporte alternativo de movilidad en la ciudad, el cual es compatible con el principio del desarrollo sostenible.

En virtud de lo expuesto, el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Miguel de Ibarra ha considerado la necesidad de dictar la presente ordenanza con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta, dar seguridad a los usuarios mediante normas y adecuar la infraestructura necesaria.

**EL CONSEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO
DE SAN MIGUEL DE IBARRA**

CONSIDERANDO:

Que, la constitución de la República del Ecuador en el capítulo del Derecho al buen Vivir en su artículo 14 establece que: *“Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumak kawsay. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”*

Que, la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 240 determina 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. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”*

Que, el artículo 395 de Constitución de la República del Ecuador en el numeral 1 *“El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y*

respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.” En el numeral 2 señala: “Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.”

Que, la Constitución de la República en su artículo 264 numeral 6, otorga a los gobiernos Municipales las competencias para: *“planificar, regular, controlar el tránsito y el transporte terrestre público dentro de su territorio cantonal;”*

Que, el artículo 396 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que *“el Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos;”*

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 415. señala que *“los gobiernos autónomos descentralizados incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial, mediante el establecimiento de ciclo vías;”*

Que, el Código Orgánico Integral Penal, en su capítulo Octavo señala las infracciones de Tránsito, principalmente en la sección tercera de las Contravenciones de Tránsito, se despliega siete tipos de conducta que son sancionadas como contravenciones para ciclistas y peatones.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo

30.5 dispone: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: literal d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las*

parroquias rurales del cantón; literal e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;”

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 204, literal “b) de la Ley antes señalada contempla el derecho de los ciclistas a disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares; literal f) dispone el derecho de los ciclistas a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos;”

Que, el Art. 209 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su inciso segundo contempla; “*Los municipios, consejos provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas con una anchura que no deberá ser inferior a los dos metros por cada vía unidireccional. Las entidades municipales deberán hacer estudios para incorporar en el casco urbano vías nuevas de circulación y lugares destinados para estacionamiento de bicicletas para facilitar la masificación de este medio de transporte”*

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Disposición General Segunda señala: “*En los Planes Reguladores de Desarrollo Físico y Urbanístico, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales deberán contemplar obligatoriamente espacios específicos para la construcción de ciclovías.*”

Que, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 del Concejo Nacional de Competencias, publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012, se resuelve transferir 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.

EXPIDE:

**ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN EL CANTÓN
IBARRA**

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Art. 1.- Objeto. - La presente Ordenanza tiene por objeto planificar, regular e incentivar la movilización de las personas a través del uso de la bicicleta para que llegue a ser el principal medio de transporte utilizado, teniendo una movilidad sostenible que permita mayor actividad física de las personas, disminuyendo la contaminación del aire y mejorar la movilidad urbana.

Art. 2.- Ámbito de Aplicación. - Esta Ordenanza es de aplicación obligatoria en todo el cantón de Ibarra y por lo tanto vincula a las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas.

Art. 3.- Son aspectos fundamentales en la presente ordenanza: el desarrollo sostenible del cantón, los métodos alternativos de movilidad, el derecho de las personas a acceder a medios de transporte no contaminantes en condiciones seguras y adecuadas, el disfrute de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el libre y seguro ejercicio del ciclismo.

CAPÍTULO II

DEFINICIONES

Art. 4.- Definiciones. – Para efectos de aplicación de la presente Ordenanza se

entenderá por:

Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera separada del tráfico motorizado pero integrada en la acera o espacio peatonal y presentando algún tipo de señalización y/o elemento físico o visual que la segrega del espacio propiamente peatonal.

Acera o vereda: Parte de la vía reservada para el uso exclusivo de los peatones ubicado a los costados de la vía.

Bicicleta: Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas dispuestas en línea.

Calzada: Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

Calle: Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

Carril de circulación: Espacio delimitado en la calzada destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes sin impedir la visión periférica.

Chaleco: Prenda sin mangas que permite la identificación y rápido avistamiento del conductor al contener material retro reflectivo y colores llamativos del cual se recomienda su uso en horario nocturno.

Ciclista: Es la persona que conduce una bicicleta y como tal responsable de la movilización de la misma.

Ciclo vía: Espacio público destinado al tránsito en patinetas, bicicletas, triciclos, entre otros similares, adaptada en forma exclusiva y segregada de cualquier forma de la vía principal. Este término es también conocido como ciclo ruta.

Ciclo vías recreativas: Espacio público cerrado temporalmente al tráfico motorizado de ciertas calles para formar un circuito de vías libres y seguras, en las cuales peatones, bicicletas y vehículos de micro movilidad pueden circular para deporte, paseo o participación en actividades recreativas

Ciclo vías compartidas: Son aquellas vías que corresponden al espacio público, que no están segregadas del tráfico a motor: los usuarios de bicicleta y los de vehículos de motor circulan por el mismo espacio, de acuerdo con las normas del tráfico comunes a todos los vehículos.

Bici parqueadero: Son componentes del sistema de tránsito que incluyen la infraestructura y equipamiento para habilitar el estacionamiento seguro de bicicletas y vehículos de micro movilidad.

Circulación: Movimiento del tránsito por vías urbanas y rurales.

Movilidad sostenible: Es la articulación de procesos, medidas y políticas para satisfacer las necesidades de movilidad y transportación de forma eficiente, adecuada a los retos mundiales actuales y sin afectar las condiciones del medio ambiente, respetando así el derecho que tenemos todos a vivir en un ambiente sano.

Parabici: Espacio destinado en las unidades de buses para el almacenamiento y transportación de bicicletas.

Peatón: Es la persona que transita por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras a pie o a través de vehículos especiales manejados por ellos o por terceros (personas con discapacidad).

Rebasar: Maniobra efectuada para sobrepasar a otro vehículo que circula en una misma dirección o se encuentra estacionado en un carril distinto.

Vía Pública: Vía destinada al libre tránsito vehicular y peatonal.

CAPÍTULO III

NORMAS DE CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Art. 5.- Normas de circulación. - Las bicicletas deberán circular atendiendo las siguientes normas:

5.1 Las bicicletas podrán circular en los lugares en los que existen las ciclovías, o aquellos en los que esté específicamente diseñado o señalizado para tal efecto.

5.2 Cuando la circulación sea en la calzada o vía pública y no esté señalizada, la circulación para bicicletas será en el mismo sentido en el que circulan los vehículos.

5.3 Los ciclistas tendrán el derecho preferente de vía o circulación

5.4 Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

5.5 Las bicicletas deberán transitar ocupando un carril

5.8 No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él.

Art. 6.- Estacionamientos. - En todo proyecto, construcción o edificación nueva en la que se requiera estudio de impacto vial, deberá considerarse un espacio destinado para el estacionamiento de bicicletas

6.1 Se analizará la implementación de una red de bici parqueaderos para bicicletas adicional a los actualmente instalados en espacios públicos, especialmente en parques, estaciones de buses y terminales terrestres

Toda Institución Privada o Pública que requiera la autorización del permiso

construcción de sus instalaciones, áreas de acceso público u otras, deberá establecer en sus planos el espacio proyectado para la instalación de bici parqueaderos previa aprobación.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, solicitará y realizará un estudio a todas las instituciones públicas que no cuenten con bici parqueaderos. Estos deberán habilitarse en sitios preferenciales y cercanos a los ingresos.

Art. 7.-Exclusividad en parqueo de bicicletas - La infraestructura específicamente diseñada para bicicleta en los espacios públicos serán de uso exclusivo para éstos.

CAPÍTULO IV

DERECHOS, OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

Art. 8.- Uso de la bicicleta. - Todos los ciudadanos gozan del derecho al libre tránsito. Sin embargo, el uso de vehículos para transportarse no está exento de las responsabilidades sobre la circulación, normas de tránsito, seguridad y normas viales que todos debemos cumplir.

Art. 9.- Obligaciones de los conductores de bicicleta. - Son obligaciones de los usuarios de bicicletas los siguientes:

9.1 Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado

9.2 Respetar la prioridad de paso de los peatones

9.3 Conocer la normativa de tránsito y movilidad, con el fin de circular respetando las señales de tránsito

9.4 Utilizar todas las medidas de seguridad como el casco, guantes, gafas, luces y ropa reflectiva, a fin de salvaguardar su integridad física.

Art. 10.- Prohibiciones. - Queda totalmente prohibido para conductores bicicletas los

siguientes:

10.1. Circular conduciendo la bicicleta por las aceras o lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones.

10.2. Conducir bicicletas en estado etílico o bajo efectos de estupefacientes, psicotrópicos u otra sustancia análoga.

10.3. Sujetarse a otros vehículos en movimiento.

10.4. Realizar maniobras o piruetas en la vía pública.

Art. 11.- Derechos de los conductores de bicicleta. - Los usuarios de bicicletas tienen los siguientes derechos:

11.1.- Utilizar los parqueos o estacionamientos para bicicletas que se vayan adecuando de forma progresiva en espacios públicos.

11.2.- Tener preferencia de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.

11.4.- Tener días de circulación preferente para bicicletas en el cantón, con determinación de sectores, favoreciendo e impulsando el desarrollo de movilidad sostenible.

CAPÍTULO V

PLAN ESTRATÉGICO DEL USO DE LA BICICLETA

Art. 12.- Se implementará el plan estratégico del uso de la bicicleta se tratarán los ejes de acción descritos a continuación:

12.1. Se programarán un presupuesto especial destinado la implementación de infraestructura y equipamiento vial, el mantenimiento de estas, señalética, parqueaderos, electrolíneas y/o puntos de carga para bicicletas que beneficie a estos usuarios viales.

12.2. Se fomentará el acceso al Transporte Público Intermodal, en coordinación con la transportación pública de la ciudad.

12.3. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte.

12.4. Se implementará programas educativos especializados sobre los derechos y obligaciones de los usuarios viales de bicicleta mediante campañas audiovisuales, radiofónicas y en redes sociales.

12.5. Se estudiará la factibilidad de implementar, el funcionamiento de bicicletas públicas.

12.6 Se implementará ciclovías adecuadas en la ciudad de Ibarra con un estudio técnico para que se interconecte entre las principales zonas y estén sean seguras para los usuarios

Art. 13.- Adecuación de obras de infraestructura. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, en conjunto con las jefaturas competentes realizarán los estudios de factibilidad respectivos, para la crear y adecuar progresivamente la infraestructura urbana y de transporte.

Art. 14.- Señalización. - Las ciclovías tendrán una señalización específica

CAPÍTULO VI

PROMOCIÓN DE CULTURA VIAL

Art. 15.-Promoción conjunta. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra dentro del ámbito de sus competencias, en coordinación con personas naturales y jurídicas, promoverán el uso adecuado de la bicicleta respeto a las señales de tránsito y al ciclista. También se apoyará la planificación y ejecución de ciclo paseos dirigidos

a la comunidad.

Se promoverá campañas denominadas “al trabajo en Bicicleta” y “Al colegio en bicicleta”, con la finalidad de educar y promover el uso del vehículo alternativo de movilidad con las empresas públicas, privadas, universidades, colegios y escuelas.

CAPÍTULO VII

INCENTIVO DE USO PARA FUNCIONARIOS PÚBLICOS

Art. 16.-Incentivo de uso para funcionarios públicos. - Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

16.1 Cada entidad en un plazo no mayor a 6 meses deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

16.2 Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ordenanza podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Disposiciones Generales

Disposición General Primera. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra de forma progresiva impulsarán la implementación de espacios de parqueos para bicicletas.

Disposición General Segunda. - La entidad encargada de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, será la autoridad habilitada para regular los requisitos técnicos y condiciones de

seguridad vial que deberán cumplir las bicicletas para la circulación. Estos requisitos constarán en un reglamento acorde a la presente ordenanza y se publicarán en la página web de la Municipalidad, mismos que serán de obligatorio cumplimiento.

Disposición General Tercera. - Para las sanciones emitidas a las o los ciclistas se aplicará lo establecido en el capítulo VIII de las infracciones de tránsito del Código Orgánico Integral Penal.

Disposición General Cuarta. - La persona que cause algún daño o destrucción a la ciclo vía o a su señalización, será responsable de la reparación total del perjuicio ocasionado. Dejando a salvo las acciones penales, civiles o administrativas que pueda seguirse.

Disposición Transitoria

Primera. - El contenido de la presente ordenanza, los derechos y las obligaciones de los usuarios viales, en especial las normas de circulación y uso de herramientas de seguridad para bicicletas será socializado a través de campañas comunicacionales y educación vial por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, en un plazo máximo de tres meses, contados a partir de la entrada en vigor de la presente normativa.

Disposición Final

La presente Ordenanza se publicará en la Gaceta Oficial Municipal, en el dominio web de la Municipalidad de Ibarra y en el Registro Oficial.

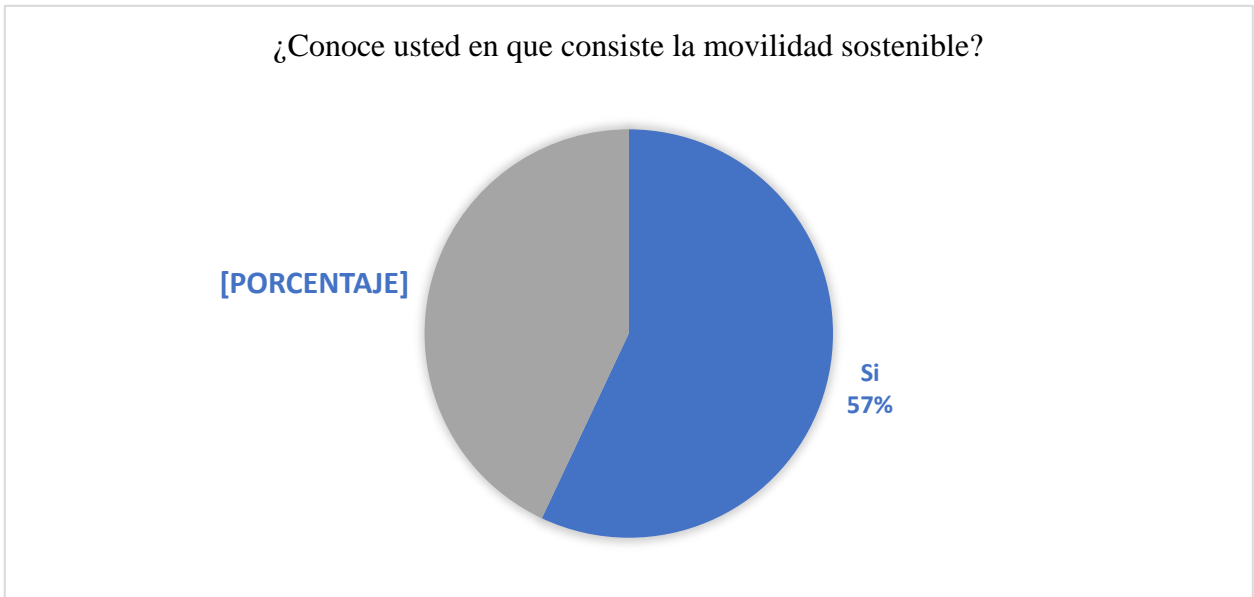
Se debe presentar un reglamento en el máximo de 90 días a la expedición de la Ordenanza.

En síntesis, la ordenanza propuesta contiene varios aspectos para que la movilidad sostenible dentro de la ciudad de Ibarra funcione adecuadamente y, además, para que la bicicleta sea promovida como principal medio de transporte. La idea es que exista una adecuada legislación en concordancia con el ordenamiento vigente en el país, que contenga derechos y obligaciones para los ciclistas, para que circulen de manera segura con los otros medios de transporte por vías adecuadas, que implique la promoción una cultura sostenible del transporte público.

Análisis encuestas

Resultados de la encuesta realizada a 100 personas que residen en la ciudad de Ibarra, la encuesta consta de 8 preguntas en referencia a la movilidad sostenible, ausencia de normativa para el uso de la bicicleta, infraestructura adecuada, a continuación, analizaremos las respuestas obtenidas:

La primera pregunta planteada fue ¿Conoce usted en que consiste la movilidad sostenible? Esta pregunta fue realizada con el objetivo de determinar si la ciudadanía Ibarreña tiene conocimiento de lo que es la movilidad sostenible. De los 100 encuestados 57 personas respondieron si y 43 personas no.

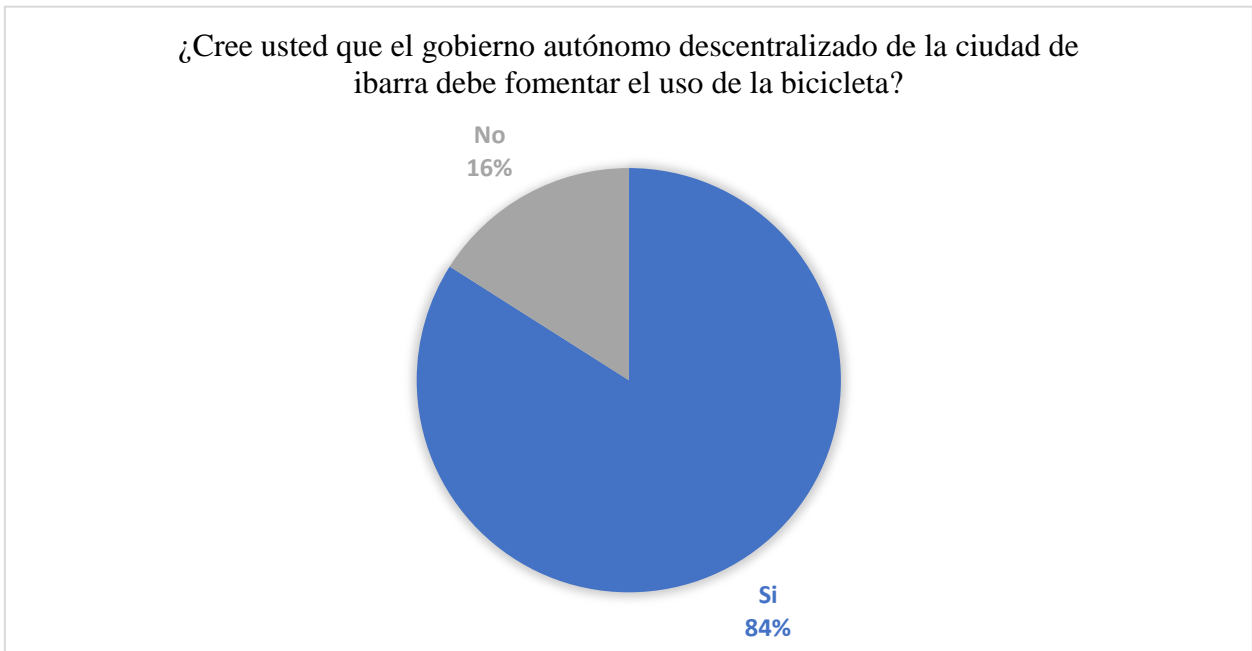


Grafica 1. Respuestas pregunta No. 1

Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos determinar que hace falta conocimiento de lo que es la movilidad sostenible que es un tema que en realidad no se tiene un conocimiento previo de lo que trata este importante tema tanto para las personas como para el medio ambiente. De tal manera podemos decir que falta cultura de sostenibilidad y se debe hacer algo para cambiar esta situación

La segunda pregunta planteada fue ¿Cree usted que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ibarra debe fomentar el uso de la bicicleta? Esta pregunta fue realizada con el objetivo de determinar si el GAD de Ibarra debería tomar acciones en pro de una movilidad sostenible. De los 100 encuestados 84 personas respondieron que sí y 16 personas que no.

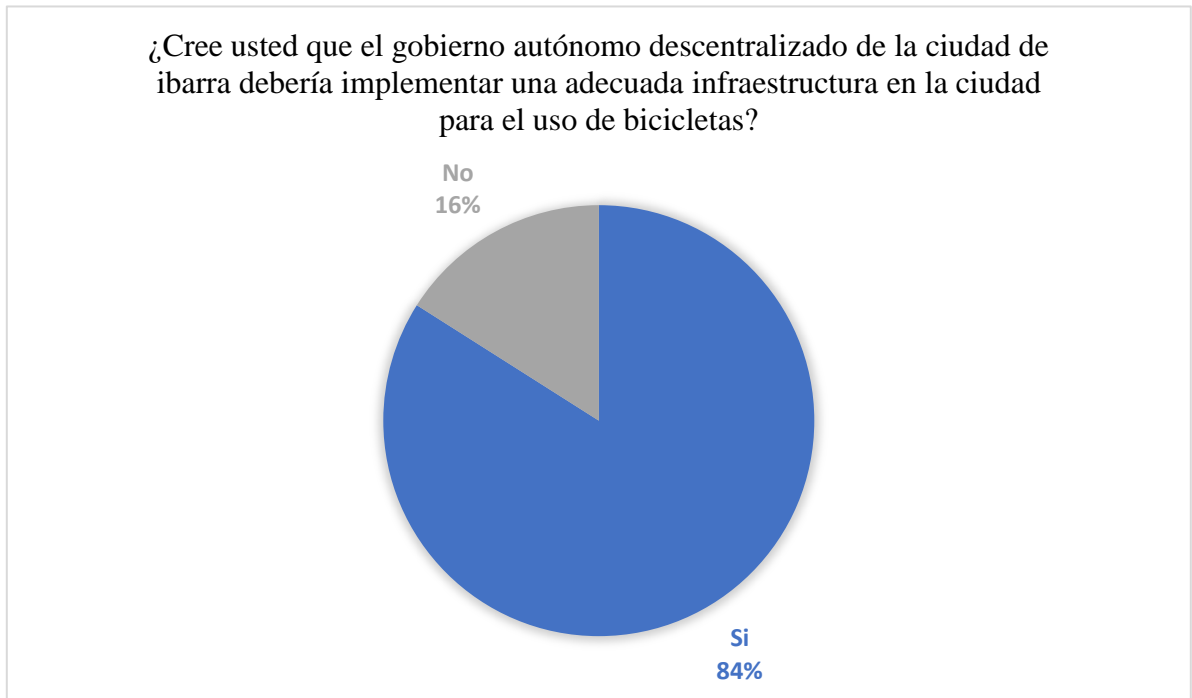


Grafica 2. *Respuestas pregunta No. 2*

Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos determinar que en su mayoría la ciudadanía considera que hace falta el fomentar el uso de la bicicleta en la ciudadanía, es un deber del GAD el fomentar el uso de este transporte por todos los beneficios que presenta en distintos ámbitos.

La tercera pregunta planteada fue ¿Cree usted que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ibarra debería implementar una adecuada infraestructura en la ciudad para el uso de bicicletas? Esta pregunta fue realizada con el objetivo de determinar si existe la necesidad de una infraestructura en Ibarra para el uso de la bicicleta, de los 100 encuestados 84 personas respondieron que sí y 16 personas que no.



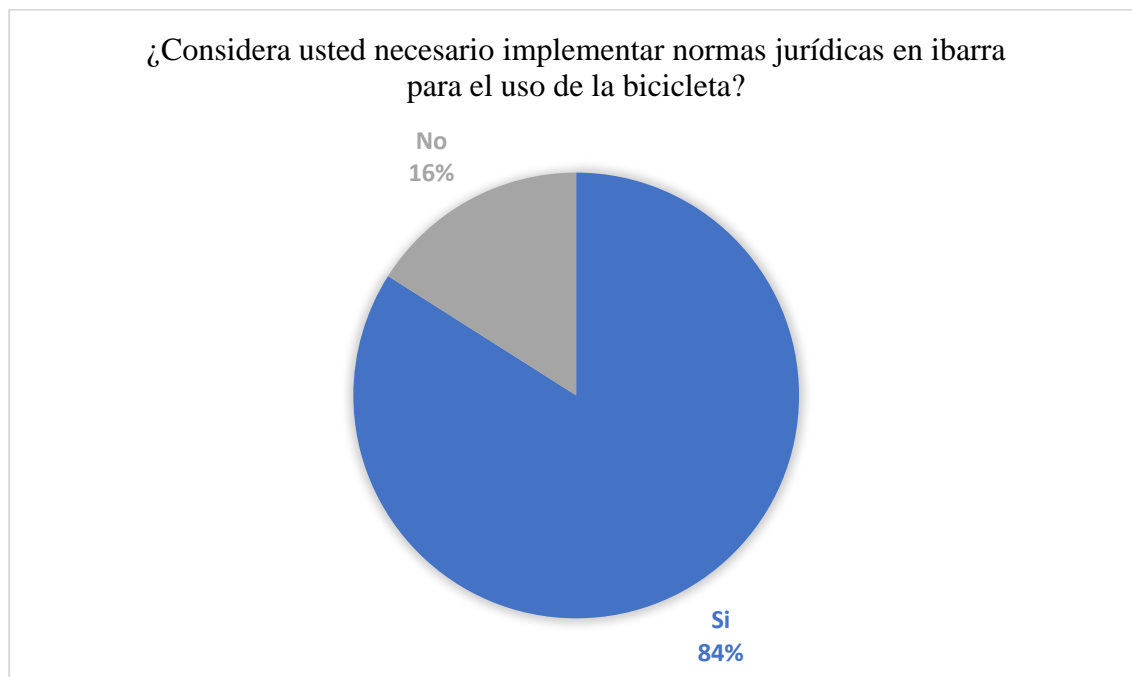
Grafica 3. Respuesta pregunta No. 3

Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos afirmar que la mayor parte de la ciudadanía considera que hace falta una adecuada infraestructura para el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Ibarra por lo tanto el GAD debe realizar estas adecuaciones

La cuarta pregunta planteada fue ¿Considera usted necesario implementar normas jurídicas en Ibarra para el uso de la bicicleta? Esta pregunta fue realizada con el objetivo de conocer si a consideración de la ciudadanía hace falta una normativa que regule el uso de la bicicleta, de los 100 encuestados 84 personas respondieron que sí y 16 personas que no.

Grafica 4. Respuesta pregunta No. 4

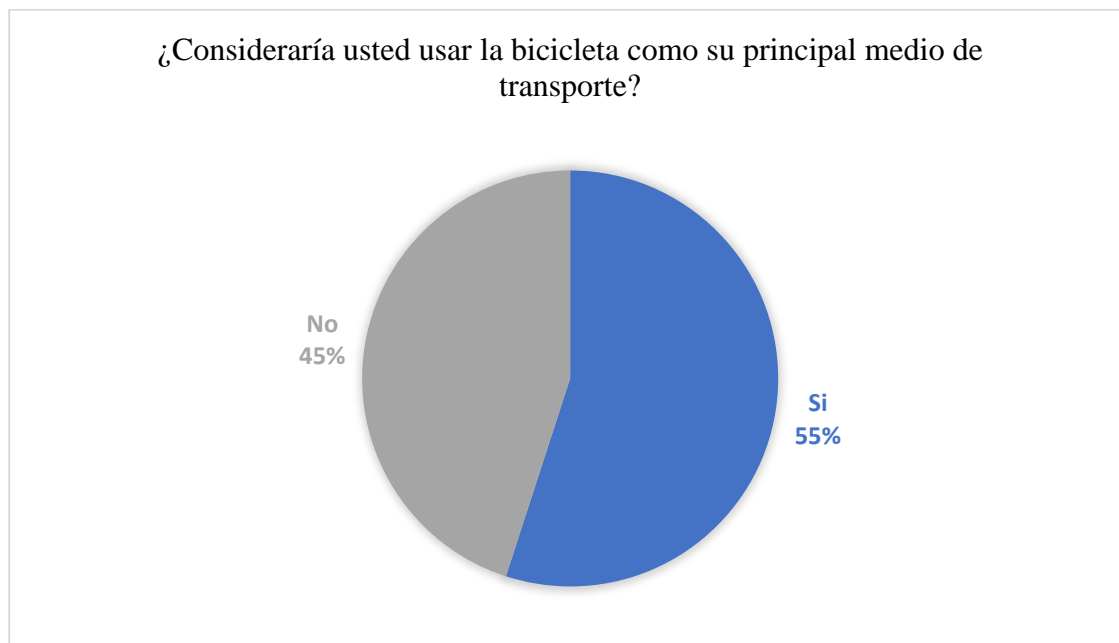


Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida se puede determinar que efectivamente a la ciudad de Ibarra le hace falta una ordenanza donde se regule el uso de la bicicleta esto se considera necesario para la ciudadanía Ibarreña en vista de todas las falencias que existen para el correcto uso y funcionamiento de este medio de transporte.

La quinta pregunta planteada fue ¿Consideraría usted usar la bicicleta como su principal medio de transporte? Esta pregunta fue realizada con el objetivo de conocer si la ciudadanía Ibarreña estaría dispuesta a cambiar su medio de transporte por la bicicleta y que este podría llegar a ser el principal medio, utilizado de los 100 encuestados 55 personas respondieron que sí y 45 personas que no.

Grafica 5. *Respuesta pregunta No. 5*

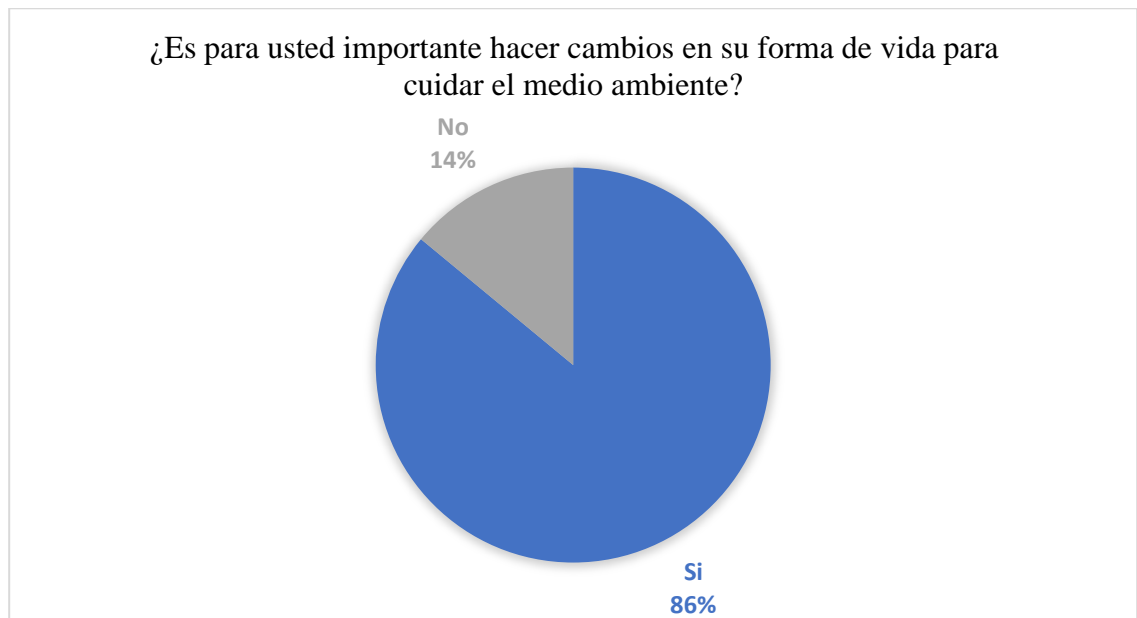


Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos decir que la decisión de usar la bicicleta como principal medio de transporte es muy dividida, pues es un 55% de los encuestados quienes no están dispuestos a usar la bicicleta como su medio de transporte a pesar de ser en un pequeño porcentaje es la mayoría por lo tanto podemos decir que se deben presentar beneficios para incentivar a las personas a usar este medio sostenible de transportarse. Y que existe un problema en la cultura sostenible en la ciudadanía la cual debe ser promovida.

La sexta pregunta planteada fue ¿Es para usted importante hacer cambios en su forma de vida para cuidar el medio ambiente? Esta pregunta fue realizada con la intención de conocer si la ciudadanía está dispuesta a realizar acciones para el cuidado del medio ambiente, de los 100 encuestados 86 personas respondieron que sí y 14 personas que no.

Grafica 6. Respuesta pregunta No. 6

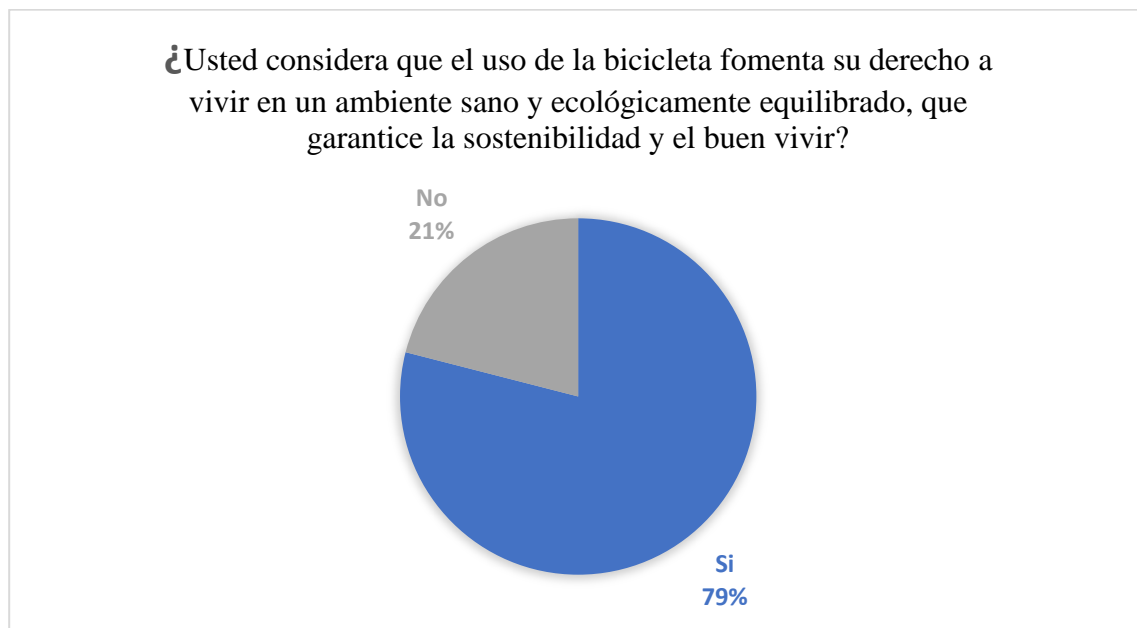


Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos determinar que para la ciudadanía ibarreña es importante el medio ambiente, si están dispuestos a realizar acciones en búsqueda del cuidado y protección del medio ambiente

La séptima pregunta planteada fue ¿Usted considera que el uso de la bicicleta fomenta su derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir? Esta pregunta fue realizada con la intención de conocer si las personas conocen de sus derechos y si consideran que esta es una buena forma de fomentarlo, utilizado de los 100 encuestados 79 personas respondieron que sí y 21 personas que no.

Grafica 7. *Respuesta pregunta No. 7*

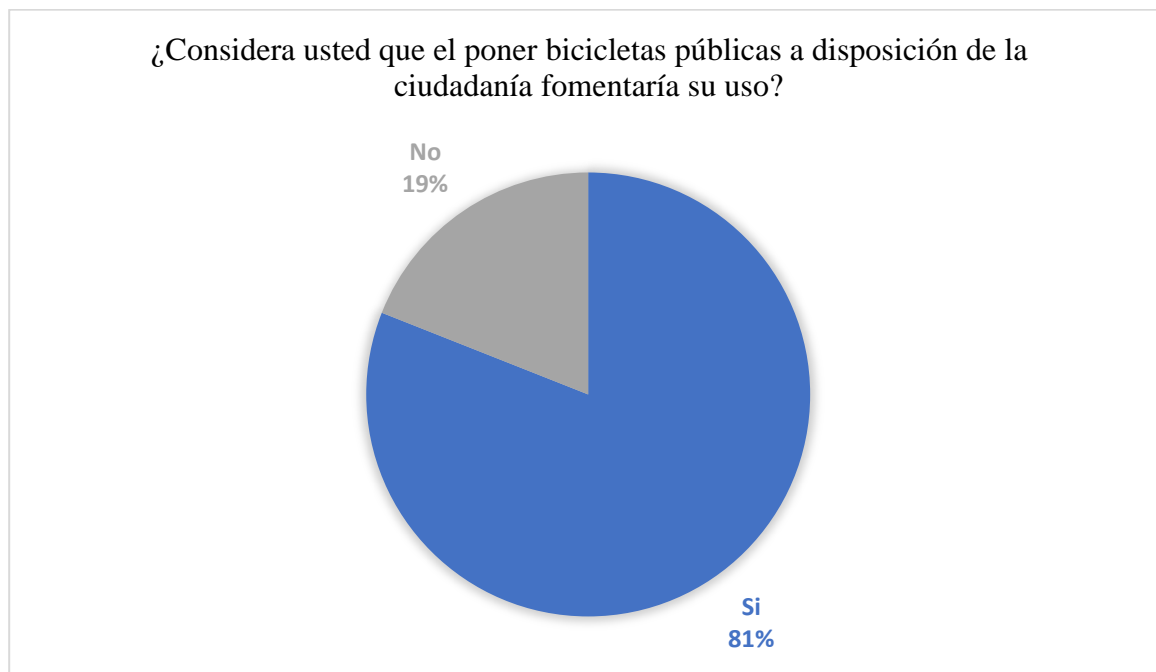


Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos determinar que las personas en su mayoría con un 79% si consideran que el uso de la bicicleta si es una de las formas de fomentar su derecho constitucional a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado

La octava pregunta que es la última planteada fue ¿Considera usted que el poner bicicletas públicas a disposición de la ciudadanía fomentaría su uso? Esta pregunta fue realizada con la intención de conocer si la posible ordenanza debería contener u apartado en donde se implemente bicicletas publicas puestas a disposición por parte de la municipalidad para que así los ciudadanos puedan dar uso de estas y así fomentar su uso, de los 100 encuestados 81 personas respondieron que sí y 19 personas que no.

Grafica 8. *Respuesta pregunta No. 8*



Nota. Elaboración Propia

En base a la respuesta obtenida por los encuestados podemos determinar si el municipio de la ciudad de Ibarra implementara un sistema de bicicletas públicas que estén a disposición de la ciudadanía sería una excelente opción para fomentar el uso de las bicicletas, debemos tomar en cuenta que hay muchas personas que no cuentan con una bicicleta para transportarse y esta opción les permitiría optar por la movilidad alternativa.

Análisis entrevistas

Los entrevistados fueron la alcaldesa de la ciudad de Ibarra Andrea Scacco, concejal de Ibarra Leonardo Yépez y ex gerente de Móvil del norte coronel en servicio pasivo Ingeniero Edgar William López Mejía, existiendo un solo modelo de cuestionario con cinco preguntas que se aplicaron por igual a los entrevistados. Mediante la aplicación de las entrevistas se pudo recolectar los siguientes resultados.

La primera pregunta que se planteo fue: ¿Considera usted necesario elaborar una normativa u ordenanza para el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible en la ciudad de Ibarra? Esto con el objetivo de determinar si efectivamente existe la necesidad de normar esta actividad, en base a las respuestas de los entrevistados se concluye que es importante que para el correcto funcionamiento de esta alternativa sostenible de movilidad exista una normativa u ordenanza, todo conductor de los distintos vehículos deben tener una normativa tal como lo estipula la ley de transito

Tabla 1. *Respuesta No.1 entrevistas*

1. ¿Considera usted necesario elaborar una normativa u ordenanza para el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible en la ciudad de Ibarra?

Andrea Scacco Alcaldesa de Ibarra	Si me parece fundamental más allá de la voluntad que tenemos como autoridades promover el uso de la bicicleta tendría que estar normado para que pueda ser también un espacio seguro para los ciclistas en el espacio público a veces nos sentimos un poco invadidos y también muchas personas que usan el vehículo irrespetan el ciclista entonces deberían también haber normas claras, sanciones en caso de incumplimiento del uso del carril que nos corresponde y me refiero a sanciones tanto para el ciclista que haga mal uso, el peatón y como para el que usa el vehículo.
--------------------------------------	--

Leonardo Yépez
Concejal de Ibarra

Esta norma y esta política pública debe ser urgente en estos últimos años y sobre todo en la ciudad de Ibarra a raíz de la emergencia sanitaria la utilización de la bicicleta se ha vuelto una prioridad sobre todo por el tema de vida y necesitamos acorde a necesidad de nuestra ciudad normar para que todos tengamos derecho a espacios públicos en cuanto a bicicleta, peatones y también al sistema de transporte público y del sistema de transporte en la ciudad de Ibarra por eso creo que es imperante, necesario y urgente crear esa norma jurídica o esa política pública

Edgar William López Mejía
Ex gerente de Móvil del Norte

Por supuesto todo tiene que estar normado, no olvidemos que dentro de la ley de tránsito estipula claramente que todo conductor de vehículos sea tracción humana como son vehículos y carretas como también son tracción a motor como son los vehículos en todas sus categorías y como son los de tracción animal que son alados por animales tienen que tener una normativa, en este caso hablando de los conductores de bicicleta tiene que haber una normativa que yo conozca no existe la normativa y eso lo regula las ordenanzas a través de los consejos municipales de cada cantón o GAD de todo el país de los veinte uno tendrían que tener sus normativas propias

Análisis	Es urgente la implementación de una norma u ordenanza para el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible para la ciudad de Ibarra, para dar seguridad a los ciclistas, sancionar a quienes tengan un mal uso de los distintos espacios, también se debe tomar en cuenta la situación de pandemia y como el uso de la bicicleta aporta en el distanciamiento necesario.
----------	---

Nota. Elaboración Propia

La segunda pregunta fue: ¿Considera usted necesario tomar acciones encaminadas en la movilidad sostenible? la posible normativa a ser aplicada para el uso de la bicicleta en la ciudad trae consigo varias acciones que deben ser tomadas por las autoridades como por ejemplo la implementación de espacios, ciclovías, infraestructura y adquisición de bicicletas, por otra parte, se buscaran mecanismos para crear una cultura de movilidad sostenible en toda la ciudadanía. Se quería verificar si se estuviese dispuesto a adecuar a la ciudad para el correcto funcionamiento de la normativa. Los tres entrevistados concuerdan en si es necesario tomar acciones para el correcto uso de la bicicleta y la movilidad sostenible están son urgentes para a la ciudad de Ibarra tomando en cuenta el constante crecimiento en la que se encuentra

Tabla 2. *Respuesta No.2 entrevistas*

2. ¿Considera usted necesario tomar acciones encaminadas en la movilidad sostenible?

Andrea Scacco	Si, absolutamente importante ahora hemos retrocedido en
---------------	---

Alcaldesa de Ibarra Ibarra porque la actual administración de móvil del norte borro algunas de las ciclovías que nosotros las incorporamos anteriormente entonces nosotros necesitamos en la ciudad tener este cuerpo normativo, estamos trabajando con unos colectivos sobre este tema, ellos se han comprometido en hacernos llegar una propuesta espero que lo hagan este caso está el chico Arias al frente.

Leonardo Yépez
Concejal de Ibarra

Por supuesto que si hoy las ciudades sobre todo Ibarra que ha crecido en forma poblacional en los últimos años necesita reorganizarse y necesitamos espacios sostenibles en el tiempo sobre todo cuando estamos hablando de ciudades verdes donde se prioriza sobre todo al ser humano y ceo que nuestra ciudad si bien es cierto es una ciudad ya intermedia a nivel de otras ciudades del país pero si debemos organizarnos para que sobre todo la utilización de la bicicleta y un sistema de movilidad nos permita mejoramientos urbanísticos, nos permita mejoramiento de productividad y desarrollo pero sobre todo el tema de vida para que las presentes y futuras generaciones puedan disfrutar de una ciudad diferente con aire diferente con movilidad diferente y sobre todo que no

	<p>sea solo por un periodo de administración en el caso nuestro que estamos próximos a terminar en un año cuatro meses sino que las futuras administraciones, por eso decía que necesitamos una política pública para que seas sostenible y posiblemente mejorarlo en el tiempo pero que sea sostenible</p>
<p>Edgar William López Mejía Ex gerente de Móvil del Norte</p>	<p>La movilidad sostenible es importante porque esto nos da permanencia en el tiempo, no olvidemos que hay la movilidad alternativa que es la bicicleta esta también nos permite netamente para cuidar el medio ambiente, cambiar también la actividad del ser humano como de sedentario a actividad física y también el uso de la movilidad alternativa en este caso la bicicleta nos permite también reducir el uso del vehículo y evitar la congestión vehicular en las grandes ciudades especialmente en los centros poblados o en los centros donde las vías también ya no abastecen la cantidad de vehículos</p> <p>La movilidad sostenible es importante mantenerle, pero siempre y cuando se le tenga claro el concepto de que se trata este tipo de movilidad</p>
<p>Análisis</p>	<p>Actualmente se está trabajando con colectivos para tomar este tipo de acciones, se han presentado retrocesos para la</p>

movilidad sostenible pues varias ciclovías han sido retiradas, la sostenibilidad en la ciudad es importante por todas las mejoras que trae consigo para la movilidad, el desarrollo, pero en especial la calidad de vida de las personas estas acciones deben ser algo que perdure en el tiempo y siempre vaya en avances. Por lo tanto, se deben tomar acciones en pro de la movilidad sostenible.

Nota. Elaboración Propia

La tercera pregunta fue: 3. ¿Cree usted que es adecuada la infraestructura existente en la ciudad para el uso de las bicicletas?, con el objetivo de determinar si la infraestructura con la que se cuenta en la ciudad de Ibarra es adecuada y segura para el funcionamiento de este medio de transporte sostenible. De las respuestas obtenidas se puede concluir que la infraestructura no es la adecuada e incluso considerado peligroso el uso de las ciclovías.

Tabla 3. *Respuesta No.3 entrevistas*

3.	¿Cree usted que es adecuada la infraestructura existente en la ciudad para el uso de las bicicletas?
Andrea Scacco Alcaldesa de Ibarra	No y la que teníamos ya la borraron y es terrible para nosotros como ciclistas el no tener el carril de la ciclovía si uno corre riesgo la vida, si antes con el carril había gente que interrumpía ahora sin el carril los vehículos son los dueños de toda la calle y a uno le toca orillarse, tratar de

estar sorteando ahí la movilización

Leonardo Yépez

Concejal de Ibarra

No actualmente tenemos mucha deficiencia, algo se pretendió hacer en la administración con la creación de las ciclo rutas por las calles céntricas de la ciudad de Ibarra no ha dado los resultados necesarios porque no se realizó en forma técnica creemos que la ciudad se presta para un mejoramiento pero sobre todo con un proyecto técnico donde todos podamos disfrutar del espacio público como había señalado hace segundos el peatón, el ciclista y el sistema de transporte privado y público que tenemos acá en la ciudad de Ibarra pero nuestra ciudad tiene características diferentes a otras ciudades por eso es importante que busquemos espacios adecuados para las ciclorrutas o ciclovías como se las quiera llamar en el proyecto para que podamos compartir estos espacios sobre todo con realidades , el centro de la ciudad de Ibarra nuestra característica es colonial por ejemplo donde está el centro colonial de la ciudad las calles son estrechas apenas tienen ocho metros y compartir entre parqueo como para las vías de los ciclistas se va a volver un poco conflictivo, en todo caso si podemos buscar espacios exclusivos para la utilización de la bicicleta donde todos podamos ser

corresponsables.

Edgar William López Mejía	No de acuerdo a mi experiencia y por haber sido jefe de tránsito en la policía nacional en algunas provincias y
Ex gerente de Móvil del Norte	también de igual manera como ex gerente de móvil del norte, no porque a para mi entender no hubo una planificación completa en el sentido de que técnicamente fue diseñada pero no olvidemos que los principios de las ciclovías declaro las partes técnicas las ciclovías deben tener un carril exclusivo, de las ciclovías que he visto en la ciudad hablando de la Jaime Rivadeneira también de la calle Salinas y de la Avenida el Retorno las ciclovías están en el centro de la lazada entiéndase de calzada es desde el bordillo de la acera o vereda hasta e bordillo del parterre, es decir esa calzada está dividida en tres, un carril de parqueo, a continuación viene el carril de la ciclovía que lo han diseñado y a continuación viene el ultimo carril que viene cerca al parterre que es de la movilidad o sea de circulación esto quiere decir que la ciclovía está en la mitad del parterre entre el carril de parqueo y el carril de movilidad y nunca le puedes hacer sanduche a una ciclovía que va un ser humano que esta desprotegido en el tema netamente de carrocería no podemos compararnos con un

vehículo y prácticamente esa ciclovia está permanentemente invadida por vehículos tanto para los carros que quieren parquearse como los carros que salen a incorporarse a la vía de movilidad es decir siempre esta invadida entonces de que seguridad hablamos cuando la norma técnica dice que debe haber un carril exclusivo y cuando hablamos de un carril exclusivo quiere decir que no puede ser invadida por ningún automotor en este caso.

Análisis

Las ciclovias implementadas fueron retiradas, ya que no fueron puestas técnicamente por lo tanto eran deficientes, no prestaban el servicio y seguridad necesarios, se deben adecuar ciclovias con un buen proyecto y desde la realidad de la ciudad de tal manera la infraestructura actual no es adecuada ni segura.

Nota. Elaboración Propia

La cuarta pregunta planteada fue: ¿Considera usted una buena alternativa para fomentar el uso de bicicletas la implementación de bicicletas públicas?, esto con el objetivo de determinar si las bicicletas publicas fomentarían el uso de este medio alternativo de movilidad. Los entrevistados están de acuerdo en que es una excelente idea para fomentar el uso de la bicicleta tomando en cuenta que en otras ciudades del país se ha implementado este proyecto y ha tenido una buena acogida sin embargo no hay corresponsabilidad de parte de la ciudadanía para el cuidado de estos bienes públicos.

Tabla 4. *Respuesta No.4 entrevistas*

4.	¿Considera usted una buena alternativa para fomentar el uso de bicicletas la implementación de bicicletas públicas?
Andrea Scacco	Si me parece fundamental, me gusta de hecho la iniciativa
Alcaldesa de Ibarra	si ustedes pudieran presentar a la municipalidad una propuesta en este sentido de mi parte sería muy bien acogida y pienso que podríamos también destinar recursos para esto
Leonardo Yépez	Yo creo que si en otras ciudades como la capital de la Republica ha dado resultados positivas pero ahí vemos un problema la falta de la corresponsabilidad de los ciudadanos, nosotros podemos a través de la política pública y a través de recursos incrementar estos espacios estacionamientos y la entrega como en la capital de bicicletas para la utilización de la ciudadanía, yo tuve una experiencia precisamente en el año anterior cuando estábamos hablando de estos temas visitar la capital de la Republica no tengo el dato exacto pero me parece que se compraron una cosa de setecientas a mil bicicletas pero esas ya están inservibles el sesenta por ciento por la falta justamente de corresponsabilidad de los ciudadanos de la

utilización yo creo que debemos trabajar en esa política pública misma de concientización, de socialización, de responsabilidad y de respeto al bien público porque esa bicicleta no es ni del alcalde, ni de la alcaldesa ni del concejal va a ser de todos los ciudadanos que debemos ser corresponsables lógicamente con la utilización de la bicicleta que nos sirve de experiencia para mejorar, buscar un sistema adecuado, no sé si esa bicicleta se podría entregar por ejemplo a instituciones públicas para que ellos puedan ser los custodios y quienes mantengan juntamente la bicicleta y ser corresponsables para que pueda darse la utilización respectiva se podría hacer a través de las mismas instituciones públicas o de empresas privadas que sean las corresponsables de la mantención de esta bicicleta

Edgar William López Mejía	Si yo creo que eso también es una buena alternativa y
Ex gerente de Móvil del Norte	tenemos como ejemplo la ciudad de Quito donde la movilidad alternativa es la bicicleta, como en las grandes ciudades especialmente Europeas cuentan con el tema de la bicicleta publica esto nos permite que en ciertos puntos estratégicos de la ciudad exista un puesto de abastecimiento o enganche y desenganche de la bicicleta

publica es decir de dejar o recoger y todas las bicicletas tienen chip por el tema de robos, esto nos permite también movilizarnos y evitar que los usuarios que necesitan ir hacia el centro tengan o no tengan vehículo vayan con el tema netamente hacia el centro de la ciudad donde están la mayoría de instituciones públicas que necesita el ciudadano hacer sus gestiones, deja la bicicleta pública y se traslada a pie a hacer sus distintas actividades a buena hora Ibarra es una ciudad que no es una metrópoli que nos permite tener la bicicleta pública y evitaríamos también la contaminación emitida por vehículos, no hay zonas de parqueo que la ciudad es a la antigua y el tema que el usuario haría actividad física por salud

Análisis

Es una buena iniciativa el tener a disposición bicicletas públicas esta sería acogida y se destinarían recursos para poder hacerlo realidad, tomando en cuenta que en muchas otras ciudades ha tenido buenos resultados esta implementación sin embargo tomar en cuenta que se debe estar pendiente de su cuidado y mantenimiento. De tal manera la bicicleta pública es una excelente alternativa para fomentar el uso de la bicicleta siempre y cuando se realice todas las adecuaciones necesarias para que sea

seguro y no exista problemas.

Nota. Elaboración propia

La quinta pregunta que se formulo fue: ¿Fomenta el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD), de alguna manera, la movilidad sostenible?, esto con el objetivo de determinar si en el GAD fomenta la movilidad sostenible durante la presente administración. Tomando en cuenta que los objetivos de gobierno deben ir encaminados cumplir y promover los derechos de la ciudadanía. Aquí obtenemos respuestas divididas. Ya que la alcaldesa Scacco supo manifestar que si se buscaba promover junto a móvil del norte con el ingeniero Juan Manuel Mantilla y que se tiene previstos proyectos para esto. El concejal Leonardo Yépez manifestó que no se cuenta con una política pública y que es complejo tomando en cuenta que se delegó esa competencia a la empresa de movilidad. Por último, coronel Edgar López, manifestó que no hay unas leyes municipales de los GADS sobre la movilidad sostenible en todo caso son proyectos que debe presentar la empresa pública de movilidad.

Tabla 5. *Respuesta No.5 entrevistas*

5. ¿Fomenta el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD), de alguna manera, la movilidad sostenible?

Andrea Scacco Alcaldesa de Ibarra	Si cuando estábamos con Juan Manuel en la empresa de movilidad quienes tienen la competencia si se promovía mucho aquello y logramos identificar en varias calles de la ciudad ciclovías, pero ahora lo que estamos nosotros haciendo es rediseñar un proyecto que tenemos en la
--------------------------------------	--

avenida el Retorno de la ciclovía va a estar al acera y dentro de la inversión que se va que es con soterramiento de cables y algo muy lindo en la avenida pues también vienen una ciclovía muy bien hecha, no solamente una pintura por ahí sino una ciclovía muy bien establecida que será como el ejemplo para todo el resto de las ciudades pero las siguientes autoridades también sigan invirtiendo, incorporando en las ciclovías y la gente usando más las bicicleta porque es un transporte que ayuda al medio ambiente, ayuda en tu salud que es amigable con el ambiente con los seres humanos que te enseña mucho realmente el uso de la bicicleta porque puedes ver muchas cosas que en la parte de ciudad que no las verías nunca si vas en un vehículo, se aprende se hace un mejor ser humano más sensible, más respetuoso, ocupas menos espacio es muy muy interesante el uso de la bici.

Leonardo Yépez

Concejal de Ibarra

Estamos trabajando en eso, no tenemos política pública en estos instantes ha sido un tanto complejo porque las competencias de los municipios hoy están en el caso de la ciudad de Ibarra de la provincia de Imbabura y de la zona norte del país se delegó a la empresa móvil del norte a la mancomunidad, como municipio administrativamente no

tenemos injerencia sino un directorio y la gerencia a través de la empresa pública de móvil del norte ahí también tenemos ciertas complicaciones porque no se ha permitido de que desde las administraciones en este caso los municipios le pongo el ejemplo Otavalo, Cotacachi, Ibarra que se ha entregado esta competencia de tránsito a móvil del norte al menos seamos un equipo asesor técnico de acuerdo a las necesidades de la ciudad están tomando decisiones a priori que no son acorde a la realidad por ejemplo Otavalo es diferente a la realidad de Ibarra se me ocurre Rio Verde, San Lorenzo, San Gabriel, Huaca, Mira son ciudades un poco más pequeñas y tenemos realidades diferentes a la ciudad de Ibarra que es la ciudad más grande de la zona norte del país, en base a esto creo que si se debe haber un equipo técnico asesor tanto desde la administración municipal de la parte política pública como de la parte técnica de la empresa móvil del norte en este caso por eso creo y exhorto, doy por hecho que desde el campo concejal y del consejo municipal que se debe articular el trabajo para crear una hija de ruta adecuada de acuerdo a las ciudades que tienen las ciudades

Ex gerente de Móvil del Norte

unas leyes municipales de los GADS hablando de aquí de la ciudad de Ibarra que tenga una movilidad sostenible en todo caso son proyectos que debe presentar la empresa pública de movilidad para que esto sea también netamente socializado e incorporado en el diario vivir de la ciudadanía ibarreña.

Se buscó promover con la alcaldía y la empresa de movilidad donde se implementó ciclovías y se está promoviendo un proyecto con ciclovías adecuadas, sin embargo, el municipio permite conocer que la empresa encargada hoy en día de todos los asuntos de la movilidad es la empresa móvil del norte, se considera necesaria normativa que fomente la movilidad sostenible y con proyectos encaminados a estos importantes objetivos.

Nota. Elaboración propia

Discusión

Esta sección corresponde a la discusión de los resultados o su comparación con los alcanzados por otras investigaciones y también con las opiniones tanto de los entrevistados como de los encuestados.

Al describir la normativa de uso de bicicleta en Ecuador dentro de esta investigación en Ecuador en cuanto a normativa sobre la bicicleta se cuenta con la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y con el Reglamento a la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial sin embargo no se cuenta con una Ley Pro Bici que vaya enfocada en incentivar el uso de este medio de transporte, reducir el impacto ambiental y mejorar la movilidad como si se ha encontrado en otros países. En concordancia con lo manifestado por los entrevistados al mencionar la necesidad de tomar acciones encaminadas en la movilidad sostenible podemos afirmar que se requiere una amplitud de normativa en este aspecto ya que con la existente no es suficiente para llegar a ver todos los beneficios que contiene la movilidad sostenible.

En la tesis “Políticas Públicas en movilidad urbana sostenible para prevenir contagios por COVID-19” se menciona las políticas públicas para el uso de la bicicleta presentan beneficios como disminución de la contaminación ambiental, reducción en congestión vehicular, distanciamiento adecuado por Covid-19 y mejora la salud de las personas. En las entrevistas realizadas en la presente investigación concuerdan con Trujillo al manifestar que una normativa que fomente el uso de la bicicleta trae consigo innumerables beneficios para la ciudadanía, así como para el medio ambiente. En la tesis “Regulación de la movilidad urbana sostenible en el Perú” nos dice que es imperativo contar con un instrumento legal para que se regule la movilidad urbana sostenible en relación con la investigación sabemos que la

normativa en el país es precaria no se cuenta con un cuerpo normativo para la movilidad urbana sostenible el cual puede ser de gran utilidad y beneficio.

Revisando las normas jurídicas se pudo corroborar que hay normativas nacionales para una movilidad alternativa dentro del Ecuador como en Tulcán, Quito y Cuenca que en realidad benefician a las personas que optan por este medio de transporte, les brinda varios derechos, así como obligaciones, por otra parte, también se presenta el proyecto de bici pública que en realidad fomenta el uso de esta. En países vecinos Perú y Colombia se han dictado leyes con el mismo objetivo, han traído resultados positivos para la ciudadanía y sobre todo para los usuarios de este transporte, de igual manera en Holanda se maneja la movilidad sostenible para incluso atraer el turismo y sin duda beneficia al medio ambiente que es uno de los derechos constitucionales reconocido en nuestro país.

En el trabajo “El uso de la bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador: Retos y oportunidades para una movilidad eficiente y sostenible” nos indica que el desarrollo de movilidades alternativas ha tenido una implementación exitosa en varias ciudades del mundo, del mismo modo en la actual investigación pudimos constatar que en países como Colombia, Perú y en algunos lugares de Ecuador como Tulcán, Quito y Cuenca el uso de la bicicleta ha tenido una gran acogida por las ciudadanía y la normativa ha sido adecuada.

Por último, otro aporte importante para la investigación fue la realización de la propuesta de ordenanza para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra al saber que es una normativa que puede ser aprobada por las autoridades municipales correspondientes y puede ser expedida para Ibarra es un proyecto que puede funcionar y cumplir con todos los objetivos

y beneficios necesarios para contar con una movilidad sostenible, al ser inspirada en la Ley Pro Bici que pudo ser acogida en Colombia y en la ordenanza expedida en Tulcán que ha sido un éxito podemos esperar buenas reacciones antes esta propuesta. Debemos mencionar que la ciudadanía Ibarreña tiene la necesidad que existan normas que regulen el uso de este medio de transporte en todos los aspectos que se necesitan como es normas para su uso, seguridad, infraestructura, ciclovías, así como también promover el uso de este, crear una cultura para que se pueda transmitir en generaciones y saber que esta no es una lucha para unos cuantos años, sino que es algo que debe perdurar e ir mejorando. Esto se pudo constatar con las entrevistas realizadas a distintas autoridades que están al tanto del tema donde supieron manifestar que existen demasiadas falencias y que es indispensable una normativa que regule todo esto con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y de procurar la conservación del medio ambiente. También lo pudimos constatar por medio de la encuesta realizada a la ciudadanía donde se manifiesta que existe la necesidad de una normativa.

Tarquino indica en su investigación que para la adecuada utilización de la bicicleta en la vida cotidiana de las personas se necesita de varios elementos como red vial exclusiva, marco normativo, entre otras y en concordancia con los resultados obtenidos con la presente investigación a través de las encuestas y entrevistas se menciona la necesidad de una normativa para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra, así como la adecuación de infraestructura y ciclo rutas. En la investigación “La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico” se propone la creación de un servicio público de alquiler de bicicletas y en nuestra ordenanza se propone este aspecto y los resultados obtenidos a través de entrevistas tenemos opiniones divididas la alcaldesa Andrea Scacco considera que

las bicicletas públicas son una excelente opción para promover el uso de este medio de transporte a diferencia del Concejal Leonardo Yépez que considera que no es una buena idea tomando en cuenta que no ha traído varios problemas en otras ciudades donde se ha implementado. Se evidencia una falta absoluta de normativa que regule, al no existir ordenanza, a pesar de que las autoridades han tomado algunas medidas para un buen funcionamiento como creación de ciclovías y algunos puntos de estacionamiento no es suficiente ya que las ciclovías están mal ubicadas y no se dicta una ordenanza al respecto. Este es un problema que afecta a toda la ciudadanía y su buen vivir.

En el trabajo “La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas” se concluye que el desarrollo de las políticas públicas debe ser planificado, mejorado continuamente así como presentarse programas de educación vial y sensibilización, en relación a la propuesta de ordenanza que se presenta en la investigación se manifiesta buscar que la ciudadanía vaya adquiriendo una cultura sostenible por medio de charlas organizadas por los entes estatales, también se deberán realizar estudios pertinentes para la correcta adecuación de infraestructura y posibilidad de adquirir bicicletas públicas.

7. CONCLUSIONES

1. Se describió la normativa actual del uso de la bicicleta en el país y contamos con el Reglamento a Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y con la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, por lo cual se pudo constatar que es insuficiente, trata de temas generales de uso, así como normas de tránsito para este medio de transporte. Es decir, no es suficiente para tener una movilidad sostenible y para que la bicicleta sea un medio de transporte usado por los ciudadanos.
2. Se revisó las normas jurídicas expedidas en otros países así como distintos cantones de Ecuador para el uso de las bicicletas, las cuales fueron de gran utilidad para la creación de una norma para la ciudad de Ibarra tomando en cuenta que han tenido una gran acogida en otros países y han funcionado de excelente manera, gracias a la implementación se da cumplimiento al derecho a vivir en un ambiente sano, se busca solucionar en parte los problemas ambientales, crear una cultura sostenible, mejorar la movilidad en la ciudad entre otros varios beneficios. Además, permite saber la falta de este tipo de normativa en la ciudad de Ibarra y tanto la legislación nacional como internacional nos proporcionó información útil para la propuesta de ordenanza.
3. Este trabajo propuso un modelo de ordenanza municipal para el uso de la bicicleta y movilidad sostenible la cual es muy útil para que se llegue a expedir la ordenanza esta

se basó en otras leyes aplicadas en otros países, así como otras ciudades del país y han funcionado de manera adecuada y con gran acogida.

4. Efectivamente, en la ciudad de Ibarra se justifica la creación de una ordenanza o norma jurídica que regule el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible, ya que el desarrollo sostenible debe ser prioridad tomando en cuenta todos los daños ambientales que se están presentando actualmente, más aún cuando dentro de los derechos reconocidos en el Ecuador se encuentran tanto el derecho a la salud como a un ambiente sano.

8. RECOMENDACIONES

1. Considero que la falta de movilidad sostenible es un tema que nos afecta diariamente, de tal modo se debería dar mayor interés al estudio de este tema, como se evidencio hay muy poca información. Incluso los entes estatales deben tener más información para poder normar y regular este aspecto para beneficio de la ciudadanía. Considero necesario que se realicen más estudios sobre este tema que puedan servir de sustento para que el órgano legislativo promulgue una normativa que lo regule.
2. Es importante que los concejales de Ibarra propongan una ordenanza que abarque todas las falencias que se ha podido evidenciar con este trabajo, así como todos los puntos en cuanto seguridad, infraestructura y promoción para que la bicicleta llegue a ser un medio de transporte más utilizado en Ibarra. Considero que es esencial que se establezca una disposición legal que promueva el uso de la bicicleta y regule su uso.
3. Es recomendable plantear ante la Asamblea Nacional un proyecto de ley referente a la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como ha sido la Ley Pro Bici el Colombia. Tomando en cuenta que el desarrollo sustentable hoy en día es un tema de importancia en todo el mundo por lo tanto considero indispensable que se tome en cuenta el problema ambiental por el que atravesamos y con estos cambios como lo es un medio de transporte sostenible representa una ayuda.
4. Tomar en consideración el funcionamiento y regulación de la movilidad sostenible en otros países para de esa manera poder adecuarlo en la ciudad de Ibarra y pueda traer consigo todos los beneficios para la ciudadanía y el medio ambiente.

5. Crear una cultura sostenible en la ciudadanía por medio de charlas educativas en las escuelas, colegios, universidades y distintas instituciones públicas y privadas donde se explique la importancia de desarrollar nuestra vida con una movilidad sostenible indicando todos los beneficios que se presentan con la misma.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Nacional de Tránsito. (2008). *Ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Ecuador. Obtenido de <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>
- Alcaldía de Tulcan. (2019). *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Tulcan Administracion 2019-2023. Exposicion de Motivos*. Tulcan. Obtenido de <https://www.gmtulcan.gob.ec/documentos/ordenanzas/2020/ORDENANZA%20QUE%20PLANIFICA,%20REGULA,%20SOCIALIZA%20E%20INCENTIVA%20EL%20USO%20DE%20LA%20BICICLETA%20Y%20VEHICULOS%20DE%20MICROMOVILIDAD%20EN%20EL%20CANTON%20TULCAN.pdf>
- Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito. (2018). *Dirección Metropolitana de Modos de Transporte Sostenibles*. Resolución No. A022. Obtenido de https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Resoluciones%20de%20Alcald%3%A Da/A%3%B1o%202018/RA-2018-022-DIRECCION%20METROPOLITANA%20DE%20MODOS%20DE%20TRANSPORTE%20SOSTENIBLE%20-CREACION.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo [BID]. (2015). *Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe. Guia para Impulsar el Uso de la Bicicleta*. BID. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Ciclo-inclusi%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Gu%C3%ADa-para-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta.pdf>

- Congreso de la República. (2020). *Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible*. Decreto supremo LEY N° 30936. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-reglamento-de-la-ley-n-30936-decreto-supremo-no-012-2020-mtc-1867296-1/>
- Fuentes, C. (2020). Determinantes que inciden en el no uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, en la ciudad de Ibarra. *Trabajo de titulación pregrado*. Universidad Técnica del Norte, Ibarra, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/11139/2/02%20IEF%20266%20TRABAJO%20GRADO.pdf>
- González, H. D. (2009). *Metodología de la Investigación: Propuesta, Anteproyecto y Proyecto*. Bogotá: ECOE EDICIONES.
- Pinto, N., Fuentes, F., & Alcivar, D. (2015). *La situación de la bicicleta en Ecuador avances, retos y perspectivas*. Quito: Friedrich-Ebert-Stiftung. Obtenido de <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>
- Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025. (2021). Secretaría Nacional de Planificación. Quito, Ecuador.
- Primicias. (12 de Feb de 2020). *La bicicleta, como medio de transporte diario, solo seduce al 1,42% de los ecuatorianos*. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/bicicleta-medio-transporte-ecuador/>
- Quintero, J. (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017)". *Revista Ciudades, Estados y Política*, 4(3), 17-35. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/66296/65396>
- República de Ecuador. (2012). *Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. Decreto Ejecutivo 1196. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012->

REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-
SEGURIDAD-VIA.pdf

Republica de Ecuador. (2015). *Código Orgánico de Organización Territorial COOTAD*.
Obtenido de <https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-10/CODIGO-ORGANICO-DE-ORGANIZACION-TERRITORIAL-COOTAD.pdf>

Sánchez, B. (2021). El uso de la bicicleta en el Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador: Retos y oportunidades para una movilidad eficiente y sostenible. *Trabajo Final del Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental*. Universidad de Barcelona, Quito. Obtenido de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/176400/1/TFM_S%c3%a1nchez%20Auz_Bryan%20Paul.pdf

Secretaría Nacional de Planificación. (2021). *Plan de Creación de Oportunidades*. Quito-Ecuador: Republica de Ecuador. Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/Plan-de-Creacio%CC%81n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación. (2021). *Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025*. Secretaria Nacional de Planificación. Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/Plan-de-Creacio%CC%81n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado.pdf>

Seguí, J., Mateu, J., Ruiz, M., & Martínez, M. (2016). los sistemas de bicicleta pública y la movilidad urbana sostenible. Un análisis en la ciudad de Palma (Mallorca, Islas Baleares). *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles*, 227-245. Obtenido de <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2281/2171>

Suárez, H., Verano, D., & Gracia, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, 29(2), 48-62. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/view/57205/56834>

- Tantaleán, G. (2021). Trabajo de Grado en Maestría en Gestión y Políticas Públicas, Universidad César Vallejo, Perú. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/64903/Tantalean_OGM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tarazona, E. (2017). *Regulación de la movilidad urbana sostenible en el Perú*. Universidad de Huánuco, Perú. Obtenido de http://200.37.135.58/bitstream/handle/123456789/353/1704%2011_Tesis%20Ellioth%20Tarazona%20Alvarez.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tarquino, J. (2013). Movilidad Sostenible en Bogotá. La Bicicleta una Opción Real. *Trabajo de Titulación como Magister en Gestión Urbana*. Universidad Piloto de Colombia, Bogotá, Colombia. Obtenido de <http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00001104.pdf>
- Valenzuela, H. (2021). Alcances sobre el derecho a la movilidad sostenible en el Perú. *Revista de Derecho Público Económico*, 175-191. Obtenido de <https://mktposgrado.ucontinental.edu.pe/hubfs/10.%20Alcances%20sobre%20el%20de%20recho%20a%20la%20movilidad%20sostenible%20en%20el%20Per%C3%BA.pdf>

10. ANEXOS

MODELO DE ENCUESTA



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

Facultad de Jurisprudencia

Encuesta dirigida para los habitantes de la ciudad de Ibarra con relación al uso de bicicleta como medio de transporte

Objetivo: Establecer la opinión de la ciudadanía ibarreña respecto a movilidad sostenible, uso de la bicicleta y falta de normativa e infraestructura

Instrucciones: Lea detenidamente las preguntas y marque la alternativa de acuerdo con su criterio.

1. ¿Conoce usted en que consiste la movilidad sostenible?

Si No

2. ¿Cree usted que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ibarra debe fomentar el uso de la bicicleta?

Si No

3. ¿Cree usted que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ibarra debería implementar una adecuada infraestructura en la ciudad para el uso de bicicletas?

Si No

4. ¿Considera usted necesario implementar normas jurídicas en Ibarra para el uso de la bicicleta?

Si No

5. ¿Consideraría usted usar la bicicleta como su principal medio de transporte?

Si No

6. ¿Es para usted importante hacer cambios en su forma de vida para cuidar el medio ambiente?

Si No

7. ¿Usted considera que el uso de la bicicleta fomenta su derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir?

Si No

8. ¿Considera usted que el poner bicicletas públicas a disposición de la ciudadanía fomentaría su uso?

Si No

MODELO DE ENTREVISTA



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

Facultad de Jurisprudencia

Entrevista realizada a la alcaldesa de la ciudad de Ibarra Andrea Scacco, el concejal Leonardo Yépez quien es de las personas encargadas de dictar ordenanzas en este sentido y el coronel Edgar López ex gerente de móvil del norte que es la entidad encargada de toda la movilidad del norte del país, se tomó en consideración su criterio en base al tema

Tema: Norma jurídica para el uso de la bicicleta en la ciudad de Ibarra

1. ¿Considera usted necesario elaborar una normativa u ordenanza para el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible en la ciudad de Ibarra?
2. ¿Considera usted necesario tomar acciones encaminadas en la movilidad sostenible?
3. ¿Cree usted que es adecuada la infraestructura existente en la ciudad para el uso de las bicicletas?
4. ¿Considera usted una buena alternativa para fomentar el uso de bicicletas la implementación de bicicletas públicas?
5. ¿Fomenta el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD), de alguna manera, la movilidad sostenible?

