

# COMISIÓN DE LA CIUDAD

---

Mesa de Gestión  
y Planificación  
Urbana

Colegio de Arquitectos  
del Ecuador Provincial  
de Pichincha

---

## COMISIÓN DE LA CIUDAD

### Mesa de Gestión y Planificación Urbana

#### Introducción

El presente documento lo ha elaborado el Colegio de Arquitectos del Ecuador, Provincial de Pichincha, CAE-P, como una contribución gremial que sirva de base para la discusión de la problemática de la gestión territorial y la definición de líneas de acción que alimenten los programas y proyectos que contribuyan a la construcción de una Agenda de Quito. El CAE-P lo ha preparado en su calidad de líder de la Mesa de Gestión y Planificación Urbana, conformada por la Comisión de la Ciudad para la elaboración de dicha agenda.

#### ANTECEDENTES: La Comisión de la Ciudad

La Comisión de la Ciudad, conformada por ciudadanos representantes de organizaciones de la sociedad civil, tiene como objetivo construir una Agenda de Ciudad que incluya proyectos, compromisos y acciones que permitan recuperar y promover a Quito, la capital del país, definiendo un norte de largo plazo y despertando el sentido cívico y de pertenencia de sus habitantes, resguardando los valores éticos, la transparencia y la adecuada planificación que deben imperar en la administración y promoviendo el desarrollo sustentable de la ciudad, en coordinación con el gobierno local y el gobierno nacional.

Para la construcción de la Agenda de Ciudad se ha establecido una metodología participativa e inclusiva, y se han organizado 7 mesas de trabajo sectoriales, las que han realizado diagnósticos y analizado problemáticas y retos a abordar, para luego identificar sus posibles soluciones o proyectos. En este contexto el Colegio de Arquitectos del Ecuador, Provincial de Pichincha, fue designado como la entidad líder de la Mesa de Gestión y Planificación Urbana.

#### CONTEXTO GENERAL

Toda ciudad es, en esencia, un gran mercado laboral. De su mayor o menor dinámica depende la prosperidad de la población. Para garantizar condiciones adecuadas para que ese mercado opere, las ciudades han adoptado específicas formas de organización institucional: los gobiernos locales. Tales instancias deben formular políticas públicas y desarrollar estrategias de planificación y de gestión, mediante las cuales esas políticas se materializan.

Los municipios en Ecuador, herederos de los cabildos coloniales, han sido formas específicas de ejercicio del poder ciudadano, en contraposición al poder central. Sin embargo, en períodos recientes, esa concepción fue sustituida por otra, por la que los municipios, y de manera particular Quito, fueron considerados como extensiones y representaciones del poder central en el territorio.

Según esa nueva orientación, aunque se mantiene la elección de las autoridades locales a través del voto popular, la esencia del municipalismo se altera, al desplazarse el mandato del poder local de la ciudadanía hacia el gobierno central. Que la mayor parte del financiamiento de los municipios proceda del Estado es uno de los argumentos que sustentan tal concepción.

Esa es una de las razones para la fractura que se percibe en Quito entre la gestión del Municipio y la realidad cotidiana de los habitantes de la ciudad, considerando además al menos cuatro factores que aportan en esa misma dirección:

- **El crecimiento físico y demográfico.** En los últimos 30 años la población urbana casi se ha triplicado y, en el mismo período, la superficie de la ciudad se ha multiplicado por 4. (Entre 1988 y 2013, la población pasó de 850 mil a 2.2 millones de habitantes, con una tasa de casi 3% anual; en tanto que la superficie ocupada de Quito pasó de 9.300 Has. a 38.300 Has, con una tasa anual del 6.7%);
- La condición de Quito como **Capital de la República** y sede del Gobierno Nacional, que desdibuja el papel del gobierno local;
- El formal establecimiento del **Distrito Metropolitano de Quito** hace 40 años, sin un marco legal específico y una estructura adecuada para operar este nuevo modelo y, finalmente,
- El deterioro del sistema democrático, por el debilitamiento de los casi inexistentes partidos políticos.

Estas circunstancias han incidido negativamente y de modo progresivo en el funcionamiento general de la ciudad y han generado la situación de crisis actual, que se expresa en términos físicos, ambientales, económicos, productivos, sociales y políticos.

Que al municipio de Quito se le provea de más recursos, que se incremente el número y la complejidad de sus competencias y responsabilidades o que se modifique el número de los integrantes del Concejo Metropolitano es indiferente y no altera el resultado final. En lugar de ser el motor del desarrollo local y el regulador de las discrepancias y conflictos entre los diversos actores sociales en atención al interés común, el Municipio, -como institución, más allá de sus representantes, y por su compleja y caduca estructura-, se ha tornado en un obstáculo para el desarrollo local.

Frente a esa situación, se plantea la necesidad de **recuperar para la ciudadanía la capacidad de formular las políticas públicas locales** y conducir las estrategias de planificación y gestión.

Para ello, se propone consolidar la figura del cuerpo colegiado que representa la **Comisión de la Ciudad**, conformada por todos los sectores de la sociedad civil y que, en representación de la colectividad, aporte con las estrategias de planificación y gestión que el Municipio debe ejecutar pero que sean las que la Comisión formule y apruebe.

Para concretar esa posibilidad, es preciso que la Comisión de la Ciudad considere elaborar, debatir y aprobar el Estatuto Autonómico que Quito debe tener en su condición de Distrito Metropolitano, tal y como está contemplado en la Constitución y el COOTAD, aunque el Municipio de Quito no haya podido formularlo desde hace más de 20 años, a pesar de haber emprendido varios procesos fallidos con ese propósito.

En ese estatuto es posible concretar una redefinición de los roles y competencias para que sea la ciudadanía, a través de sus representantes organizados en la Comisión de la Ciudad, con las debidas asesorías técnicas independientes de la estructura municipal, la que establezca las políticas y estrategias que el alcalde debe ejecutar y el Concejo Municipal debe supervisar y fiscalizar.

Aunque para cumplir este gran objetivo se requiera de un complejo proceso de orden técnico y legal y por lo tanto no sea de inmediato cumplimiento, es indispensable tenerlo presente y dar los pasos necesarios para consolidarlo en el futuro. El Estatuto Autonómico será clave para establecer una forma estructuralmente distinta de gestión del territorio del Distrito Metropolitano Capital.

En esa perspectiva, como acción inmediata, es importante restablecer las **estructuras decisorias** que están contempladas en el **Instituto de la Ciudad** y en el **Instituto Metropolitano de Planificación Urbana IMPU**, y

trasladar a esas dos entidades las competencias de **formulación de las políticas y los instrumentos estratégicos de planificación y de gestión urbana** que se encuentran dispersos en múltiples dependencias y secretarías de la estructura municipal.

Se deben incluir en ese conjunto las políticas y estrategias relacionadas con:

- Ambiente y cambio climático
- Riesgos y resiliencia
- Seguridad y convivencia
- Movilidad y transporte
- Desarrollo económico y productivo
- Ordenamiento territorial y vivienda
- Infraestructura y servicios
- Otros aspectos de significación política y estratégica

## LÍNEAS DE ACCIÓN A CORTO PLAZO

### EN RELACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

#### VISIÓN DE QUITO 2040 Y SU NUEVO MODELO DE CIUDAD COMO EL MARCO CONCEPTUAL DEL DESARROLLO

Desde el punto de vista formal-teórico, Quito cuenta con varios instrumentos de planificación. Sin embargo, su aplicación práctica es deficitaria ya sea por desconocimiento, falta de voluntad política y el contexto socio-económico estructural complejo que ha propiciado altos niveles de informalidad.

La VISIÓN DE QUITO 2040 Y SU NUEVO MODELO DE CIUDAD, constituye el marco declarativo y aspiracional del Quito del futuro; una suerte de “ideal común” que proporciona de manera suficiente el marco referencial de desafíos y objetivos para el desarrollo orgánico y sostenible de Quito y el modelo de ciudad que se aspira construir. Con este instrumento se delineó una hoja de ruta para la ciudad y en su construcción se involucraron expertos de la academia, representantes de gremios y organizaciones sociales, del sector privado, comunicadores y líderes de opinión, de organismos de asistencia técnica, de instituciones estatales y de la municipalidad.

Su enfoque esencial parte de las directrices de la planificación territorial municipal, así como considera las recomendaciones de la Nueva Agenda Urbana (Conferencia de Hábitat III, Quito, 2016) y contempla el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible determinados por Naciones Unidas.

Por lo expuesto, se recomienda que la Comisión de la Ciudad respalde la adopción de este instrumento como la base para la generación de la política pública en relación a la gestión y planificación del Distrito Metropolitano de Quito.

## REVISIÓN, DEPURACIÓN Y APLICACIÓN REAL DE LAS PREVISIONES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO, ESTABLECIDOS EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN APROBADOS POR EL MUNICIPIO: PMDOT Y PUGS

Las políticas de ordenamiento territorial deben ofrecer soluciones pragmáticas al constante proceso de transformación y crecimiento que atraviesa la ciudad. Los planes de ordenamiento deben alinearse a un fin ulterior, con una visión integral de desarrollo de la ciudad, tanto para la parte consolidada, como para la que está en proceso de desarrollo: un marco general de acción que de manera transversal acoja todos los ámbitos que inciden en el desarrollo de la ciudad, donde si bien la administración del uso del suelo es uno de ellos, no es el que de manera exclusiva debe determinar el rumbo de la ciudad, pues es solamente uno de los instrumentos, dentro de un ámbito mayor. Por ello, es preciso definir la instancia que establece las políticas y, de otra parte, la que debe instrumentarlas.

El foro de pensamiento y discusión de los actores de la ciudad debe ser fortalecido en el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, IMPU, que por su naturaleza, al no ser una secretaría municipal, sino un instituto de puertas abiertas, mediador entre el Municipio y la ciudadanía; debe ampliar su poder de acción y ser el espacio donde se formulen, y luego se evalúen y cuestionen, los procesos de aplicación del PMDOT y PUGS a lo largo del tiempo.

El PUGS aprobado en 2021, en sus conceptos, se basa en la Visión Quito 2040 y su nuevo modelo de ciudad. Si bien establece las condiciones de uso del suelo a regir durante la próxima década para el Distrito Metropolitano y es un instrumento que refleja una aspiración de un modelo de desarrollo urbanístico global para la ciudad, debe incorporar mecanismos que permitan una consolidación acorde a las condiciones y necesidades particulares de los barrios, sectores o zonas.

El PUGS y las políticas de desarrollo instrumentadas en él deben ser evaluadas, revisadas y actualizadas continuamente para adecuarse y responder a las características particulares del territorio y a su temporalidad. Deben estar abiertas y conectadas a la realidad de los habitantes que ocupan cada zona de la ciudad y convertirse en un termómetro del desarrollo social y urbanístico para adaptarse a la realidad de sus pobladores inmediatos, para no convertirse en postulados teóricos de limitada aplicabilidad.

La planificación prevista en el PMDOT -a ser implementada a través del PUGS- debe darse, siempre y cuando el Municipio pueda dar una respuesta técnica adecuada a través de mecanismos eficientes que estén acorde a sus capacidades administrativas y operativas. Son evidentes las deficiencias del propio Municipio en la gestión de sus procesos operativos y administrativos por lo que su implementación ordenada y eficiente deberá superar las dificultades.

Por tanto, es pertinente evaluar la capacidad institucional antes de contemplar la idea de ponerlo en aplicación plena, siendo necesario establecer una línea base para reformular una serie de ineficientes procesos y engorrosos trámites que el municipio debe reestructurar, previo a implementar su aplicación.

La implementación del PUGS requiere además de un estricto seguimiento de su correcta aplicación a través de un **adecuado control urbano**, que actualmente es muy deficiente en la ciudad. La aplicación del PUGS y el control urbano deben ir de la mano para que su aplicación sea de orden general, y no solamente para quienes sí se enmarcan dentro la formalidad. La velocidad de crecimiento de la ciudad, históricamente ha rebasado la capacidad reguladora del Municipio, creando escenarios paralelos donde por un lado la informalidad reina sin control, y, por otro, la formalidad debe superar una serie de trabas, resultando en una aplicación parcial de la

planificación prevista en estos instrumentos.

Finalmente es imperante comunicar lo que establece el PMDOT y PUGS con un lenguaje y forma que sean fáciles de entender y adoptar por la ciudadanía, a nivel barrial y zonal, para que se fortalezca el valor de estos instrumentos y se genere el apoyo social indispensable para su aplicación exitosa.

## **OPTIMIZACIÓN Y EFICIENCIA DE TRÁMITES Y PROCESOS VINCULADOS AL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN**

Uno de los objetivos principales que se ha planteado la Comisión de la Ciudad con la formulación de la Agenda de Ciudad es mejorar la competitividad y el clima de negocios de Quito, facilitar la creación de nuevos emprendimientos e incrementar la capacidad de atraer nuevas inversiones en la ciudad. En este marco, uno de los sectores claves de la economía local es el de la construcción, que requiere de un ambiente normativo y regulatorio propicio y adecuado.

A pesar de los avances parciales que se han dado en los últimos años, -como la creación de las Entidades Colaboradoras para la certificación de proyectos-, los trámites para llevar adelante un proyecto inmobiliario de cualquier tipo, suponen un largo y complejo camino, con normativas técnicas, requerimientos, procedimientos y trámites engorrosos y demorados, lo que ocasiona el diferimiento de las inversiones con el consiguiente efecto negativo sobre la generación de empleo y la reactivación económica.

Al mismo tiempo, esa complejidad de las normativas, regulaciones y procedimientos municipales sumadas a las constantes modificaciones y los relativamente altos estándares urbanísticos exigidos y consecuentemente los costos de urbanización, limitan el acceso a suelo apto para vivienda especialmente a los sectores sociales de menores ingresos, incidiendo en la ocupación informal del territorio, al margen de esas reglas y normativas.

Como se mencionó, los procesos de Certificación Técnica delegados por el Municipio de Quito a las Entidades Colaboradoras, constituyen un ejemplo exitoso de alianza público-privada, para otorgar servicios de calidad a la ciudadanía del Distrito Metropolitano de Quito, DMQ. Este sistema ha contribuido significativamente a los procesos de formalización de la construcción, basada en el cumplimiento de la normativa urbana, arquitectónica; y, garantizando, a la vez, la seguridad de la población al habitar en inmuebles edificados que cumplen las normas de sismo resistencia.

Sin embargo, aún persisten algunos nudos críticos que afectan el desarrollo de los proyectos y que básicamente son aquellos que deben cumplirse de manera previa al ingreso de los proyectos a las Entidades Colaboradoras, y que son requisitos y documentos complementarios que se emiten desde diferentes dependencias y secretarías del Municipio de Quito, sobre los que las entidades colaboradoras no tienen responsabilidad. A partir de la experiencia de la Entidad Colaboradora, ECP, el CAE-P ha identificado los siguientes informes y trámites:

- Informe de Regularización de excedentes y diferencias de áreas
- Informe de Bordes de Quebrada (Accidentes Geográficos)
- Replanteos viales
- Informes de Aviación civil
- Informes de afectación por líneas de alta tensión
- Informes de afectación por poliductos

- Informes de afectación por oleoductos
- Informe de factibilidad de servicios: agua potable, alcantarillado, luz eléctrica
- Cambios de Zonificación
- Determinación de zonificación cuando hubiere en el predio más de una zonificación
- Informes de Movilidad
- Informes de Juntas de Agua
- Informes Preceptivos
- Informes de Riesgos
- Certificado de Gravámenes
- Informe de bomberos Medios de Egreso
- Visto bueno del proyecto por Cuerpo de Bomberos

Indudablemente, la obtención de estos documentos por parte de los profesionales constituye el problema fundamental de la tramitología y obliga al usuario a un tortuoso y agotador recorrido por las dependencias municipales involucradas en estos procesos.

De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador y la Ley para la Optimización y eficiencia de trámites administrativos, se plantea en el Art. 314 (entre otros):

Consolidación. - Todas las entidades reguladas por esta Ley deberán propender a reunir la mayor actividad administrativa en la menor cantidad posible de actos. Además, impulsarán la consolidación de trámites de naturaleza similar o complementaria en un solo proceso administrativo.

Se propone: consolidar en un solo departamento o en un solo proceso todos los requisitos que el usuario debe presentar y que aparecen como observaciones en el IRM, incorporando el concepto de VENTANILLA ÚNICA.

A través del servicio del web service, se puede implementar un sistema eficiente de intercambio de información entre los profesionales y el Municipio, con las entidades colaboradoras como puente.

Alternativamente se plantea la conveniencia de ampliar la delegación por parte del Municipio hacia las Entidades Colaboradoras, para que realicen algunos trámites que el Municipio o sus Administraciones Zonales, no puede asumir con la celeridad que los usuarios requieren -por problemas internos de orden físico, administrativo o técnico-. Entre estos trámites están replanteos viales, bordes de quebrada, regularización de área y otros.

## **PARTICIPACIÓN PERMANENTE Y CONTÍNUA DE LA COMISIÓN DE LA CIUDAD EN LA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LA POLÍTICA PÚBLICA Y PLANIFICACIÓN**

El Colegio de Arquitectos de Pichincha forma parte de la Comisión de Áreas Históricas del Municipio de Quito desde el año 1984, durante los primeros años con voz y voto y en los últimos 8 años solo con voz. Es el representante de la sociedad civil en dicha comisión, siendo asesor permanente de las discusiones y decisiones que se hace en dicha comisión sobre el patrimonio y el perímetro patrimonial de la ciudad.

Esta práctica debe ser replicada y ampliada, incorporando un representante de la Comisión de la Ciudad en cada una de las comisiones del Concejo Metropolitano para lograr de este modo una participación efectiva y

sostenida, desde las múltiples capacidades y experticias de los miembros y sectores que conforman la Comisión de la Ciudad. De este modo se superarán los procesos parciales y tardíos de socialización que constituyen mecanismos participativos insuficientes.

Si bien existe la herramienta de la “silla vacía” en el Concejo, la participación a través de este mecanismo se da en las últimas discusiones, por lo que la intención de la Comisión de la Ciudad, es aportar desde la construcción de la política pública y la planificación.

## **ADOPCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS QUE PROMUEVAN LA INCORPORACIÓN AL MERCADO DE LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL**

Tanto en el contexto global como en el de América Latina, existe un consenso de que la intervención directa del sector público en el sector de la vivienda ha sido costoso, prolongado y extremadamente ineficiente.

El propio municipio de Quito tiene un acumulado de intervenciones con tales características. No se han hecho evaluaciones ni balances de los costos financieros, económicos, sociales y políticos que han significado programas como los de Quitumbe o Ciudad Bicentenario, o proyectos como los de la Calle Manuel Larrea. Tampoco hay una clara evaluación de lo que ha representado la intervención municipal en el tema de la vivienda para el centro histórico.

Por ello debe definirse con claridad el papel que debe tener el Municipio en el sector. Como se mencionó anteriormente, urge la revisión y adecuación del marco normativo y regulatorio, con un enfoque facilitador, que integre los recursos y capacidades del sector privado y el sector público y que supere las restricciones que provocan el desarrollo de procesos informales de acceso a la tierra y a la vivienda.

Debe ser la sociedad civil, a través de diversos canales como son los de los sectores privado, profesional liberal, inmobiliario, cooperativista, académico, participativo, mutualista, bancario y otros, la que intervenga de modo directo en el sector, dejando al sector público las responsabilidades relacionadas con el establecimiento de las condiciones para que esos procesos puedan operar de modo eficiente. Se proponen las siguientes acciones:

- Desarrollar esquemas de zonificación de usos de suelo, para integrar áreas adecuadas para programas habitacionales producidos por el sector privado para familias de bajos ingresos.
- Consolidar el modelo de gestión con la aplicación de las herramientas de suelo ya existentes en la normativa nacional y local: poner en el mercado lotes baldíos de propiedad del estado o del municipio con precios competitivos para generar proyectos de vivienda social.
- Actualizar y generar data libre sobre el mercado de vivienda (venta, arrendamiento, etc) que permita tomar decisiones de política pública (Por ejemplo: en Bogotá, se hace una encuesta distrital de vivienda, sin esperar a contar con el Censo ni con información de entidades estatales para generar la información sectorial requerida.)
- Concluir con los procedimientos pendientes requeridos para la aplicación de la ordenanza de reconocimiento y/o regularización de edificaciones existentes, aprobada por el Concejo Metropolitano en mayo de 2019.
- Buscar una salida legal al stock de vivienda social que mantiene la Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda, EPMHV y el IMP, explorando la posibilidad de subsidiarlas y venderlas a precios asequibles a familias que por sus ingresos y necesidades cumplan con los requisitos que se determinen.

- Impulsar la generación y ejecución de planes de vivienda social en las áreas que en la actualidad experimentan deterioro y en las que es evidente el desdoblamiento por múltiples factores, como son varios sectores ubicados en el hipercentro, dotados de infraestructura adecuada y cercanía de transporte público, que han sido paulatinamente abandonados por sus originales residentes y que, al no tener otra alternativa, se destinan a actividades comerciales o de bodegaje, o permanecen clausurados.

## **EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS**

En consideración de la magnitud de las carencias habitacionales en las extensas áreas urbano-marginales de la ciudad, que en su mayoría están ubicadas en zonas de riesgo; es urgente diseñar y ejecutar un programa de mejoramiento integral de barrios. Hay experiencias exitosas en varias ciudades de la región, como Medellín por ejemplo, que podrían servir de base para su adaptación a las circunstancias locales.

Estos programas permiten el aprovechamiento más eficiente de las inversiones ya incurridas por las familias y por el propio municipio en la dotación parcial de servicios. De este modo apoyan los propósitos de consolidar las áreas urbanas ya ocupadas previniendo el uso innecesario y extensivo de áreas periféricas.

De otra parte, estos programas tienen la virtud de involucrar a los moradores de los barrios fomentando sus capacidades de gestionar la resolución de sus problemas y crear mecanismos para organizar el ahorro de las familias, recibir los aportes estatales y supervisar obras. Asimismo, en términos ambientales contribuyen a la eliminación de situaciones de riesgo y vulnerabilidad.

Este programa de Mejoramiento de Barrios, debería contemplar los siguientes elementos:

1. programas de legalización y titularización de terrenos informales;
2. programas de dotación o extensión de servicios básicos como agua potable y saneamiento ambiental;
3. programas de mejoramiento de las unidades de vivienda;
4. mejoramiento espacial y funcional del asentamiento, con el ordenamiento y regularización de la trama urbana, los espacios públicos y su sistema vial.
5. construcción de viviendas nuevas, especialmente en aquellos casos en que es necesaria una relocalización.

## **EVALUACIÓN DE LA INCORPORACIÓN DE OPERADORES URBANOS EN LA GESTIÓN TERRITORIAL QUE PROMUEVAN LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA, PRIVADA Y COMUNITARIA**

El sistema de operadores urbanos constituye una experiencia exitosa en varias ciudades de la región, lo que ha servido para inducir a que recientemente el Municipio cree una figura institucional de este tipo para Quito.

Así, la Empresa Municipal de Hábitat y Vivienda se convertiría en el operador urbano público con capacidad de gestión y manejo de los ingresos por las capturas de plusvalía derivadas de lo previsto en el PUGS en cuanto a las zonas donde se permitirán mayores alturas bajo la norma de edificabilidad básica y máxima, en los sectores definidos como Unidades de Actuación Urbanística con el objetivo de consolidar centralidades definidas.

Se prevé que estas unidades se desarrollen a través de la gestión asociada entre el municipio de Quito y los propietarios del suelo, aplicando las herramientas de gestión de suelo según el tratamiento urbanístico asignado (renovación, consolidación, mejoramiento). El cálculo de las cargas y beneficios no debe ser discrecional y los recursos generados mediante las herramientas de gestión de suelo y captura de valores por revalorización deben ser re-invertidos en la ciudad.

Los usos de estos recursos están definidos en el PUGS. Así, por ejemplo, los ingresos por concesión onerosa de derechos deben servir para el incremento del banco de suelo que debe ser administrado y gestionado por el operador urbano.

En la práctica la consolidación de este modelo de gestión es incipiente, puesto que requiere de la aprobación del Régimen de Suelo, aún pendiente. Asimismo, está en marcha el diseño de procesos y la reforma de la estructura interna en la EPHMV requeridos para poder asumir el nuevo rol.

En este contexto se recomienda la evaluación detenida de las implicaciones que conlleva la adopción de esta estructura de gestión de tal manera que se establezcan con claridad los conceptos y modelos que guiarán su gestión y campos de intervención, los que tendrán que enmarcarse en políticas claras que reconozcan el papel exclusivamente gestor y facilitador que le corresponde al sector público.

## AVANZAR HACIA UN MODELO SOSTENIBLE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Más allá de los complejos y múltiples debates específicos sobre la movilidad y el transporte, existe un elemento estratégico que es indispensable adoptar: **la movilidad y el transporte del Distrito Metropolitano de Quito debe estar en manos de una única entidad con la autoridad y la capacidad técnica de normar, regular, planificar y operar todos los sistemas y modalidades de transporte existentes.** En la actualidad son al menos siete las instancias y dependencias municipales relacionadas de manera directa con el transporte.

De otra parte, Quito es una ciudad espacialmente compleja por su topografía y morfología. Su altitud aumenta los efectos de la contaminación y el cambio climático. La contaminación existente y las condiciones que origina el cambio climático -que se prevé que se agravará en las próximas décadas- determinan que se requieran medidas y soluciones urgentes.

- **Disponibilidad de estudios:** Es posible avanzar hacia una movilidad sostenible en Quito. Se cuenta con los elementos proporcionados por la propuesta elaborada por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, que fuera contratada por el Municipio del DM de Quito en 2018. Está vigente, es válida y su implementación puede lograrse con medidas de muy bajo costo.

Se fundamenta en el concepto de las supermanzanas que se articulan y generan una red que mejora la eficiencia en los sistemas urbanos. Este concepto permite la reordenación de líneas periféricas de buses y produce la reducción del número de vehículos.

Se calcula que una disminución del 15% de automóviles libera el 70% del espacio, que permitiría que en las áreas con vehículo privado restringido pueda existir el distanciamiento social que se demanda en el corto y mediano plazo, al mismo tiempo que posibilita convertir las calles en plazas y la generación de espacios públicos donde la gente pueda caminar y los niños andar en bicicleta por la calle. Además de enriquecer el espacio público, con esta solución la contaminación atmosférica y el ruido se reducen de manera drástica.

- **Impulsar la movilidad sostenible:** El transporte público es la piedra angular de una movilidad segura. Con una distribución eficiente de líneas se podría redistribuir 900 buses hacia los valles circundantes, sin afectar el servicio.

Otro elemento clave es la construcción y consolidación urgente de la red de ciclovías en toda la ciudad, asegurando su continuidad. Se debe estimular más el uso de la bicicleta, caminar y usar el transporte público, disponiendo de rutas segregadas y seguras que inviten a que las personas las utilicen. Para ello no es necesario construir infraestructuras nuevas y costosas, sino acondicionar la existente.

- **Sostenibilidad del Metro:** La inminencia de la operación del Metro vuelve urgente la redistribución y reordenamiento del transporte, puesto que sin ello no se podrán lograr los 400.000 viajes/día, indispensables para su sostenibilidad.
- **Sistema Tarifario Único:** Es ineludible y urgente la organización del sistema tarifario integrado único. La posibilidad de integrar el sistema de transporte público solo puede lograrse si se integra económicamente a través del sistema tarifario que incluya el Metro, el Trole y el transporte convencional.
- **Reorganización del transporte:** Debe implementarse la reestructuración de rutas y frecuencias a partir de reconocer que éstas son del Estado y que la ruta “histórica” como propiedad de grupos privados no existe y, por lo tanto, pueden reestructurarse en beneficio de la sociedad. El núcleo del problema y su origen está en que las operadoras de transporte no tienen ni visión ni gestión empresarial, por la que cada propietario de una unidad de transporte se considera dueño de “su territorio”.
- **Aprobación de Ordenanza “Sistema Integrado de Transporte Público”:** Es tarea fundamental acelerar el tratamiento y aprobación de la ordenanza para el “Sistema Integrado de Transporte Público” que permitirá avanzar hacia la seguridad vial o movilidad segura. Este instrumento posibilitará la reorganización del transporte, el control y la gestión del tránsito.

La ordenanza reivindica el principio de que las rutas y frecuencias son del Estado y que, por lo tanto, puede reestructurarlas. Incluye la redistribución de rutas y frecuencias, los nuevos contratos de operación con parámetros de calidad de servicio e indicadores de medición. Su aplicación posibilitará reestructurar los espacios públicos para que éstos sean de los ciudadanos, y por consiguiente, aplicar las pautas y directrices establecidas en los estudios disponibles, ya comentados.

- **Integración con la planificación territorial:** La movilidad debe estar integrada con los instrumentos que el Municipio del DMQ ha elaborado, como el PUGS y el PMDOT.

\* \* \*