



## PLAN DE TRABAJO 2023 - 2027

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



**OMAR CEVALLOS**

## TABLA DE CONTENIDO

1. Diagnóstico Situacional del DMQ .....	3
2. Objetivos General y Específicos .....	9
3. Actividades .....	10
4. Estrategias de articulación .....	11
5. Plan de trabajo plurianual: propuestas y estrategias .....	12
5.1 Ejes del Plan .....	12
5.1.1 Desarrollo Económico .....	12
5.1.1.1 Turismo .....	14
5.1.2 Movilidad integrada y sostenible .....	15
5.1.2.1 Metro de Quito .....	17
5.1.2.2 Sistema Integrado de Recaudo (SIR) .....	19
5.1.2.3 Rutas y Frecuencias .....	19
5.1.3 Planificación y escala urbanística .....	20
5.1.3.1 Seguridad ciudadana y riesgos .....	21
5.1.3.2 Reestructuración institucional .....	22
5.1.3.3 Sistema Policéntrico .....	23
5.1.4 Ambiental .....	24
5.1.4.1 Manejo de residuos sólidos .....	25
5.1.4.2 Fauna Urbana .....	27
5.1.5 Social .....	28
5.1.5.1 Educación, salud y deporte .....	28
5.1.5.2 Desnutrición infantil en el DMQ .....	28
5.1.5.3 Cultura: Crisis patrimonial .....	29
5.1.5.4 Garantía de Protección de Derechos .....	30
5.2 Actores estratégicos .....	30
5.3 Metas .....	33
5.4 Viabilidad legal .....	35
6. Mecanismos periódicos y públicos de rendición de cuentas en su gestión .....	36
7. Visión de la ciudad al 2027 .....	37
8. Referencias Bibliográfica .....	37

## 1. Diagnóstico Situacional del DMQ

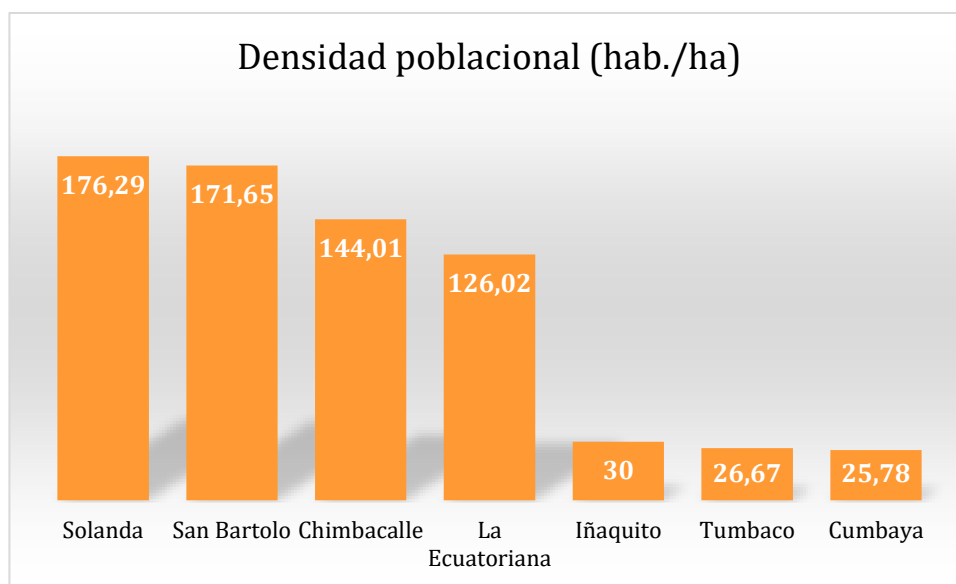
La planificación en el DMQ ha sido un problema de larga data que se evidencia en la porosidad existente en la mancha urbana, procesos de urbanización no regularizados y el déficit de la función social de la propiedad, cuya aplicación sería una forma óptima de consolidación mitigando la presión de ocupación sobre zonas de protección ecológica y de riesgo.

Nos hemos enfrentado como ciudad a una ausencia constante de políticas que controlen el valor del suelo en zonas de alta concentración de equipamientos, que cuentan con servicios y una importante actividad económica, lo que ha generado problemas de control de los asentamientos de hecho en zonas periféricas subutilizando el suelo en zonas equipadas, pero con bajas densidades edificatorias.

Es necesario tener presente que las parroquias urbanas con mayor densidad poblacional son Solanda (176,29 hab/ha.), San Bartolo (171,65 hab/ha.) y Chimbacalle (144,01 hab/ha.), La Ecuatoriana (126,02 hab/ha.), mientras que, en el hipercentro, la parroquia de Ñaquito (principal polo de comercio y finanzas de la ciudad) cuenta con una densidad poblacional bruta baja (30 hab/ha.). De igual manera, las parroquias conurbadas de Tumbaco y Cumbayá tienen una densidad poblacional urbana baja, con 26,27 hab/ha. y 25.78 hab/ha respectivamente. Esta población está asentada sobre una extensa superficie de territorio, lo que evidencia una baja densidad edificatoria y dispersión<sup>1</sup>, conforme se muestra en la figura siguiente:

---

<sup>1</sup> Tomado del diagnóstico utilizado para la elaboración del PMDOT

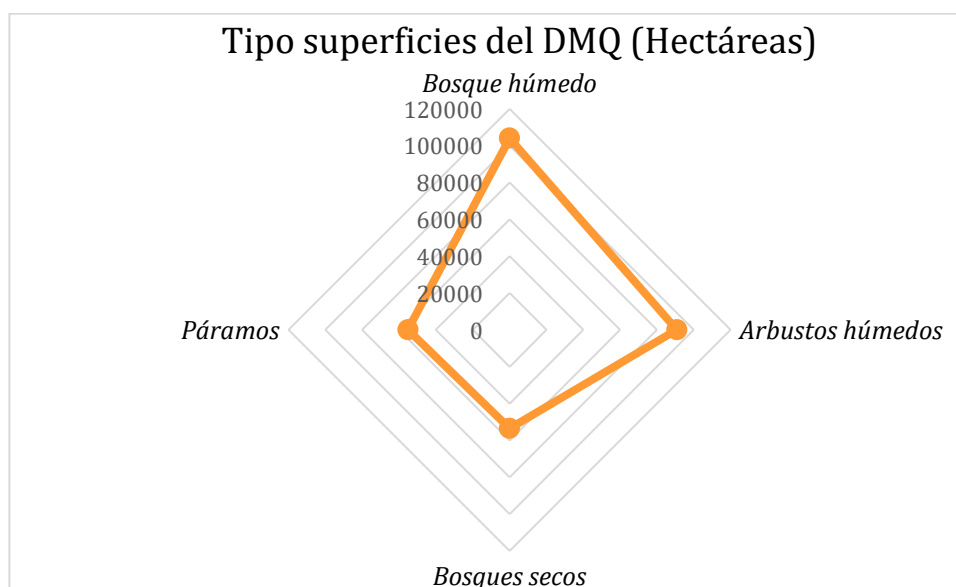


En el DMQ se han identificado desde el año 2010 aproximadamente 2.153 asentamientos de hecho, con un área de 2569 ha., que se ubican en suelo urbano, rural y áreas protegidas. Hasta el año 2020 se han regularizado el 20% y el 80% restante se mantiene en la informalidad. En el flanco occidental en las parroquias de El Condado, Cochapamba, Chilibulo, Chillogallo, La Ecuatoriana y Guamaní se evidencia que se han regulado 11 asentamientos con un área aproximada de 113 ha dentro del Área de Intervención Especial y Recuperación (AIER) Pichincha-Atacazo y los asentamientos restantes están en el AIER Quebradas Vivas. El 77% de asentamientos humanos de hecho se ubican en área urbana y podrían ingresar a un proceso de regularización sin necesidad de expandir la mancha urbana.

Es así que la morfología capitalina es cada vez más discontinua y dispersa, lo que termina por afectar al rico patrimonio natural que poseemos, perdiendo paulatinamente el cinturón verde de la ciudad consolidada. Esto implica una alta inversión municipal para proveer de servicios y equipamiento en las periferias y congestión e insuficiencia en la red vial de conexión. De esta manera, se producen diferencias en el territorio que se manifiestan de manera más sensible en la ruralidad.

Para precautelar nuestro patrimonio natural es necesario aplicar las medidas necesarias para mantenerlo y recuperarlo si es el caso, actualmente contamos con

las siguientes clasificaciones y superficies: bosques húmedos con 104 000 hectáreas, arbustos húmedos con 90 800 hectáreas, arbustos y bosques secos con 53 500 hectáreas, y páramos con 55 200 hectáreas. Este patrimonio es un activo dentro de los bienes naturales de Quito, donde solo los bosques húmedos generan el servicio ambiental de almacenar más de 11 millones de toneladas de carbono.



Al territorio de Quito DM, que cubre cerca de 4 231.83 km<sup>2</sup>, lo atraviesan, de norte a sur, los dos principales ramales de la cordillera de los Andes ecuatorianos, con sectores entre los 4 000 y 4 800 m s. n. m., con un valle intermedio que puede llegar a los 1 500 m s. n. m. y las estribaciones occidentales hasta cerca de los 550 m s. n. m. En esta amplia gradiente altitudinal convergen una gran diversidad de microclimas, tipos de suelo y relieve, así como una amplia red hidrográfica que es parte de las cuencas de los ríos Guayllabamba y Blanco. En ese marco fisiográfico se desarrollan 17 ecosistemas que albergan una gran riqueza biológica: 111 especies de mamíferos, 542 especies de aves, 92 de anfibios y 53 de reptiles, y 2 330 especies de plantas vasculares.<sup>2</sup>

La expansión de la ciudad sin tomar en cuenta los usos y ocupación del suelo, la poca integración interna de la gestión municipal, la necesidad de acciones coordinadas y oportunas en el territorio, disminuyendo los procesos burocráticos nos obliga a

<sup>2</sup> Tomado de la Visión al 2040

replantearnos la estructura institucional del Municipio de Quito, empezando desde las Administraciones Zonales reflexionando sobre su rol, funciones y competencias, que deben manejarse bajo los principios de descentralización, eficacia y eficiencia frente a las necesidades ciudadanas.

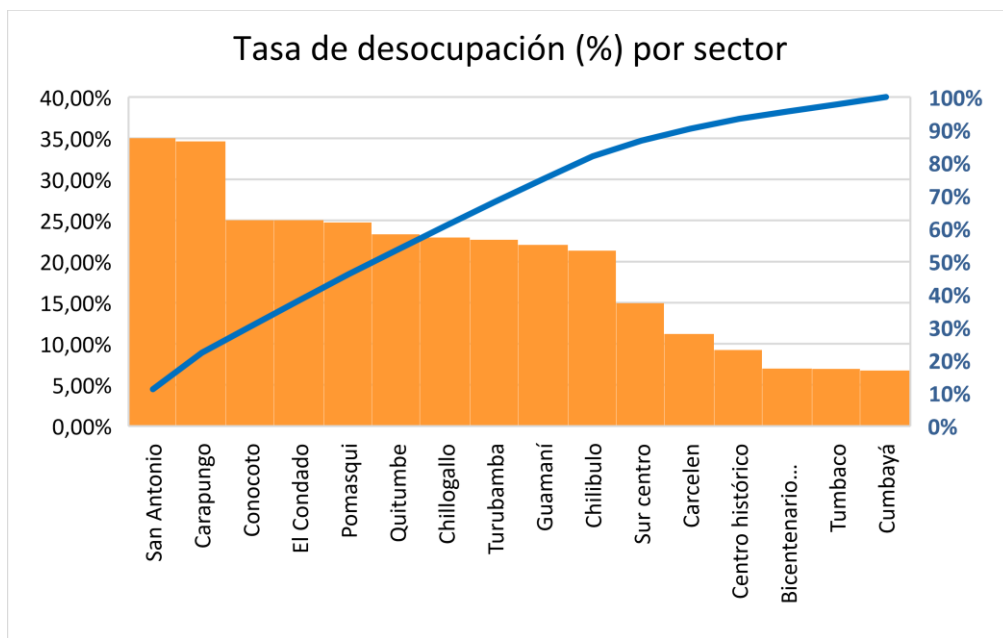
Quito crece de tal manera que el tratamiento de residuos sólidos es una cuestión prioritaria, debido a que hoy por hoy estos no son aprovechados de ninguna manera, así mismo nos enfrentamos a la existencia de botaderos a cielo abierto y escombreras no autorizadas, lo que genera contaminación de ríos y quebradas aumentando la vulnerabilidad del territorio ante eventos naturales.

Actualmente el DMQ es la ciudad con la mayor población del país alcanzando la cifra estimada de 2.781.641 habitantes (INEC 2020), esto se debe también al incremento del volumen de movimientos migratorios y particularmente al creciente saldo de ciudadanos extranjeros que permanecen en el país, lo cual representa un desafío particular para la planificación de la ciudad. Hay que tener presente que la condición de capitalidad plantea ciertos retos, por ser un territorio de interés para la población nacional e internacional en el caso migratorio.

Si bien la economía del Distrito se caracteriza por ser diversa en su composición, ésta todavía es muy dependiente del gasto público del estado central, y, por lo tanto, muy vulnerable a los ciclos económicos y la estabilidad de los ingresos fiscales. Actualmente Quito presenta una tasa de pobreza mayor que hace doce años y la más elevada del país.

Es importante considerar el enfoque territorial incluso en el ámbito económico, de emprendimiento y empleo, como hemos dicho antes, existen fuertes inequidades en la ciudad que se pueden evidenciar en el mapa de Tasa de Desocupación por Sector Censal, el cual muestra que esta tasa va de 0% a 35% en el DMQ. Las tasas más bajas están en Cumbayá y Tumbaco, con menos de 7%, y también en los alrededores de Pomasqui, Calderón, La Carolina y Los Chillos. De forma general, el restante de la ciudad (Carcelén y Bicentenario al norte, centro histórico y todas las centralidades del Sur) presenta tasa de 7% a 15% de desocupación con algunos puntos críticos de

tasas de hasta 25% en los extremos norte (El Condado, Pomasqui, Carapungo) y sur (Quitumbe, Turubamba, Guamaní, Chilibulo, Chillogallo), además de Conocoto, La Merced y Pintag. Finalmente, poquísimos casos muy puntuales llegan a 35% de desocupación en el extremo norte de la ciudad en Carapungo y San Antonio.



Adicionalmente, la Tasa de Empleo Bruto del DMQ presenta principalmente porcentajes entre 56% y 62% en el sur, Bicentenario y Valle de los Chillos, y entre 66% y 75% en el Centro Histórico, Cumbayá, Tumbaco, La Mariscal, La Carolina, Tababela y en el norte de la ciudad, al oriente del Bicentenario. Los casos puntuales de empleo bruto alrededor de 76% están en El Condado, Tababela, Nayón, Cumbayá y Turubamba. Por otro lado, en áreas específicas del mismo Condado y de Quitumbe presentan tasas inferiores a 55%. Por tanto, se observó que el mapa de empleo bruto y el mapa de desocupación son relativamente complementarios.<sup>3</sup>

Tomemos en cuenta que los datos expuestos corresponden a un promedio histórico anterior a la pandemia, hay que tener presente que la crisis económica actual es de carácter multidimensional y multicausal, así mismo a nivel país y a nivel ciudad es una de las principales causas del aumento de la criminalidad. Esto se ve agravado por las desigualdades de género y étnico – raciales. Incluso la deficiencia de

<sup>3</sup> Tomado del diagnóstico utilizado para la elaboración del PMDOT

planificación en nuestra topografía fomenta las condiciones estructurales de desigualdad socioeconómica y espacial.

Según la percepción social de las principales problemáticas por Administración Zonal, observamos el siguiente cuadro:

Administraciones Zonales	Problemáticas
Calderón	-Crecimiento Urbano -Legalización de tierras -Problemas con la Administración Zonal
Eloy Alfaro	-Gestión de residuos y saneamiento -Desarrollo Económico -Transporte Público -Vialidad
Eugenio Espejo	-Gestión de Residuos -Legalización de tierras -Transporte Público
La Delicia	-Comercio Informal -Problemas con parroquias rurales -Trámites -Vialidad
Los Chillos	-Legalización de tierras -Movilidad -Gestión de ríos y quebradas
Manuela Sáenz	-Comercio Informal -Espacio Público -Seguridad
Quitumbe	-Crecimiento Urbano -Legalización de tierras -Movilidad -Presupuesto Participativos
Tumbaco	-Acceso a servicios -Contaminación -Trabajo con Juntas Parroquiales

4

En resumen, vemos que la planificación de la ciudad se debe entender más allá de un requerimiento o actividad administrativa, incluso más allá de un concepto es un principio fundamental. Hay que planificar, en gran medida, para los moradores de espacios informales que aún son segregados, porque más allá de tener vivienda, el acceso a los servicios básicos y la incongruencia con la vocación del terreno en parroquias establecidas como rurales, no permite una adecuada administración y limita la gestión de las intervenciones como se da en el espacio urbano. La informalidad es la principal condicionante para ocasionar una situación de extrema vulnerabilidad, dado que las zonas no habilitadas para construcción, son espacios

---

<sup>4</sup> Ibid



que no cuentan con servicios ni con proyecciones a ser servidos, y en muchos casos son espacios que se encuentran amenazados por causas naturales, es decir, los asentamientos en zonas precarias son los más vulnerables a ser afectados por deslizamientos de tierra durante la temporada de lluvias y contaminación ambiental por impacto de la industria.

Hay que planificar para el emprendimiento y desarrollo productivo, pensando en un enfoque de territorio debido a nuestra heterogeneidad, que como hemos visto no se traduce en una sola problemática, sino, más bien en varias. Hay que pensar en circuitos cortos y la justa repartición de recursos económicos para el productor rural del DMQ. En relación, el trabajo para la erradicación de la desnutrición infantil es premisa fundamental bajo los principios que asume mi proyecto.

Resalto la importancia del eje cultural en este proyecto rumbo a la alcaldía de Quito, en especial si asumimos que hoy por hoy existe una real crisis del patrimonio, y que desde la cultura podemos abordar la problemática de la capitalidad de manera transversal. La cultura que se reproduce dentro de una sociedad influye en la construcción de identidad y pensamiento de la quiteñidad, reconstituyendo maneras de hacer y de ser. Desde mi propuesta planteamos hacer de la cultura un eje vivo y ser desde la cultura un polo de ejecución, que se materialice a nivel social y de infraestructura, mueble e inmueble, haciendo énfasis en nuestra condición de Quito, Patrimonio Cultural de la Humanidad.

## **2. Objetivos General, Específicos y por Eje de Trabajo**

### **Objetivo General**

Consolidar una ciudad capital inteligente, competitiva, con un eficiente sistema integrado de movilidad, que precautela su patrimonio y que a partir de un sistema policéntrico impulsa la productividad con una fuerte gestión ambiental.

## **Objetivos Específicos**

- Promover una gobernabilidad transparente, bajo los criterios de eficiencia y eficacia de la estructura municipal
- Mantener un enfoque cultural transversal estrechamente ligado a la educación y a la creación de oportunidades productivas.
- Estructurar un modelo organizacional con una visión de competencias.

### **EJES DE TRABAJO:**

#### **1 Desarrollo Económico**

- Generar las condiciones necesarias para la generación de empleo adecuado
- Eliminar todos los pasos innecesarios para la aprobación de la Licencia Única de Actividad Económica (LUAE).
- Diferenciar las LUAE por tipo de negocio, dando facilidad a los pequeños emprendimientos.
- Promover parques industriales para pequeña y mediana industria, que es el sector que más empleo genera en la ciudad.
- Facilitar polígonos para la gran industria.

#### **2 Movilidad integrada y sostenible**

- Implementar un transporte masivo de los tres valles hacia Quito, para evitar el alto número de vehículos causa de la mayor contaminación de la ciudad.
- Integración de los subsistemas actuales de transporte público: trolebús, ecovía y metro, incluyendo corredores urbanos y futuros sistemas de movilidad.
- Desarrollar la movilidad alternativa y/o sostenible a través de un sistema de ciclovías técnicamente diseñadas.
- Diseño de un transporte seguro y amigable para personas con discapacidades.
- Conseguir que en la pirámide de movilidad, el peatón sea la primera razón de los planes estratégicos.

### **3 Planificación y escala urbanística**

- Desarrollar una ciudad sostenible en las dimensiones espacial, social, económica, ambiental y de gobernanza.
- Convertir las zonas de influencia de los nodos de transporte masivo en polos de desarrollo sostenible.
- Consolidar una ciudad compacta e inteligente, priorizando el transporte público y no motorizado.
- Desarrollar un sistema de atención zonal en seguridad diferenciado por administraciones zonales.
- Inversión en medios tecnológicos que permitan prevenir actos de delincuencia en la ciudad.
- Fortalecer los espacios públicos y residenciales mejorando la seguridad y caminabilidad en la ciudad.

### **4 Ambiental**

- Transversalizar el tema ambiental en todas las acciones de la administración municipal.
- Lograr la declaración de Quito como geoparque.
- Definir la unidad especial que se encargará del manejo de quebradas de Quito y laderas del Pichincha.
- Diseñar el modelo de gestión ideal para el manejo de residuos sólidos y escombros de Quito.

### **5 Social**

- Prevenir y erradicar la desnutrición crónica infantil en la capital.
- Generar una ciudad segura para mujeres, niñas, niños y adolescentes.
- Activar los mecanismos municipales para la erradicación de la violencia hacia las mujeres.
- Generar espacios no formales de educación basados en la crítica, reflexión y producción cultural.
- Desarrollar el deporte barrial como una forma de fortalecer el tejido social y fomentar espacios seguros ante la delincuencia y drogas.

- Programas específicos para la prevención de drogas y el embarazo adolescente
- Futura pandemia

## **1. Actividades**

- Planificar la ciudad de Quito a partir de la perspectiva de una visión de centralidades, que permita plantear una estructura con usos de suelo y un aprovechamiento de acuerdo con cada centralidad.
- Realizar un censo de niñez con enfoque nutricional en el DMQ.
- Mejorar la operación, cobertura e infraestructura para bicicleta pública, fomentando su uso para los desplazamientos en la ciudad, siempre y cuando se amplíe la cobertura de la red.
- Diseñar un sistema de financiamiento del transporte público que sea sostenible en el tiempo y que considere las limitaciones económicas de los habitantes de menores ingresos de la ciudad.
- Diseñar políticas que permitan ir hacia el transporte eléctrico, renovando el trolebús y facilitando a los operadores privados la incorporación de vehículos eléctricos, mejorando el medio ambiente.
- Contener la expansión de la frontera agrícola y evitar la pérdida de flora y fauna, implementando planes que promuevan la recuperación forestal y la conservación de los bosques primarios y secundarios de la zona.
- Cuidar y mantener las fuentes hídricas, la biodiversidad y los servicios ecosistémicos existentes en la zona tanto de los bosques como del páramo.

- Consolidar la Red Verde Urbana, estos corredores tienen el objetivo de conectar ecosistemas o microecosistemas aislados, articulándose física y funcionalmente entre ellos y con el entorno natural, respondiendo a dinámicas urbanas. Incrementando el potencial ecológico de espacios públicos.
- Disminuir procesos de minería extractiva y erradicar la minería metálica en áreas protegidas, fuentes de agua y centros poblados.
- Actualizar el inventario de bienes patrimoniales del Instituto Metropolitano de Patrimonio para identificar bienes inmuebles de interés, en algunos barrios tradicionales como son, San Juan, la Tola, la Alameda, el Ejido, la Colmena, San Roque, la Mariscal y la Floresta donde se ha levantado un inventario selectivo de edificaciones, con la finalidad de identificar niveles de deterioro.

## **2. Estrategias de articulación**

- Propiciar un nuevo modelo político de gestión basado en descentralización de procesos, que supone la transferencia real del poder desde el gobierno central hacia instancias de gestión zonales.
- Delegación desde el poder gubernamental central de la alcaldía hacia dependencias menores de la misma administración gubernamental, con el objetivo de acercar la gestión a los beneficiarios directos, reducir tiempos de atención, ejecución y decisión.
- Legitimación, a través de procesos inclusivos y de la participación ciudadana; esta garantizará la viabilidad de la planificación, inclusión y representación de grupos a través de sus actores sociales en la construcción de la política, mecanismos de observación y vigilancia, y elaboración de propuestas de participación y control ciudadano.

- Redefinición e instrumentación de políticas, en la planificación sectorial en líneas de acción agrupadas de acuerdo con las siguientes temáticas: 1) Gestión económica y desarrollo financiero; 2) Protección y Desarrollo Social; 3) Productividad, actividad turística y competitividad; 4) Seguridad y protección ciudadana y Política de Salud, y 5) Movilidad.

### **3. Plan de trabajo plurianual: propuestas y estrategias**

El Plan de trabajo plurianual se ve atravesado por cinco ejes que permiten visualizar las problemáticas álgidas de la ciudad, así mismo se relaciona con propuestas ya establecidas pero desarticuladas y con total falta de ejecución. Estos ejes se caracterizan por ser transversales para el bienestar de una ciudad de casi tres millones de habitantes.

#### **5.1 Ejes del Plan**

##### **5.1.1 Gestión Económica y Desarrollo Financiero**

La pobreza en Quito alcanza al 8,2 % de la población comprendida por las parroquias urbanas del distrito, mientras que la pobreza extrema alcanza el 2.8%. Esto quiere decir que 11 de cada 100 quiteños se encuentran en una situación de pobreza o pobreza extrema.

Por su parte, la población en edad de trabajar según su capacidad y disponibilidad representa para el 2019 un 78, 57%, mientras que la población menor de 15 años de edad un 21,43%. En ese marco, la población económicamente activa (PEA), es decir la porción de la población que se encuentra en edad de trabajar y cuenta con capacidad y disposición de hacerlo, se encuentra en un 50,14%. Si se toma como referencia la proyección de población del INEC para el área urbana en 2019, la PEA en Quito sumaría alrededor de 1.008.510 personas.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Tomado del diagnóstico utilizado para la elaboración del PMDOT

Las condiciones laborales en la ciudad de Quito se han visto afectadas principalmente por la coyuntura económica la cual refleja una contracción de la demanda agregada a nivel nacional y cantonal. Tanto el desempleo como el empleo inadecuado han crecido a un ritmo inapropiado en los últimos años, consecuentemente el empleo formal se ha visto reducido. Por otro lado, las proyecciones para el año 2030 muestran que estas tendencias continuarán, si no se generan las condiciones necesarias para la generación de empleo adecuado.

En este sentido, es importante considerar estrategias innovadoras con una correcta implementación de política pública que articule la formación profesional junto con el acceso a financiamiento y a mercados para emprendimientos productivos que alivian el peso socioeconómico del desempleo y la informalidad comercial en Quito. Y así mismo tomar en cuenta que la red vial puede considerarse estratégica para promover el desarrollo como articuladora del área urbano rural.

### **Propuesta impulso del desarrollo económico**

- 1) Desarrollar el Sistema Integrado de Información del Municipio Metropolitano de Quito, con la finalidad de agilizar los procesos de búsqueda de información para la ciudadanía y para la institución misma
- 2) Desarrollar estrategias de apoyo económico para el emprendimiento productivo, en las que la Alcaldía pueda invertir o ser accionista en proyectos productivos que demuestren impacto social y económico
- 3) Implementar metodología de circuitos cortos para los productores agrícolas del DM, que permita una relación más directa con la cadena de distribución priorizando la producción local. Promoviendo la participación de la comunidad para propiciar la economía solidaria.
- 4) Retomar el proyecto de la ZEDE que permite consolidar al Aeropuerto Mariscal Sucre como un polo económico, debido a que propone un espacio de soluciones logísticas para exportación e importación. Desde una visión de encadenamiento productivo, favorecerá la atracción de empresas ancla que

contribuyan a reforzar las cadenas de valor, tanto de empresas manufactureras como de servicios.

#### **5.1.1.1 Turismo:**

Quito es una de las pocas capitales en el mundo con tan vasta riqueza natural, cuenta con el Subsistema de Áreas Metropolitanas Protegidas que incluyen las Áreas de Conservación y Uso Sustentable (ACUS) Mashpi – Guaycuyacu – Sahuangal – Pachijal y Yunguilla y también el Corredor Ecológico del Oso Andino. Al mismo tiempo la ciudad cuenta con el casco colonial más grande de Latinoamérica, y un rico patrimonio histórico; circunstancias por las cuales la capital del Ecuador es reconocida a nivel mundial y tiene un gran potencial a ser explotado en el sector turístico.

#### **Propuesta Turismo:**

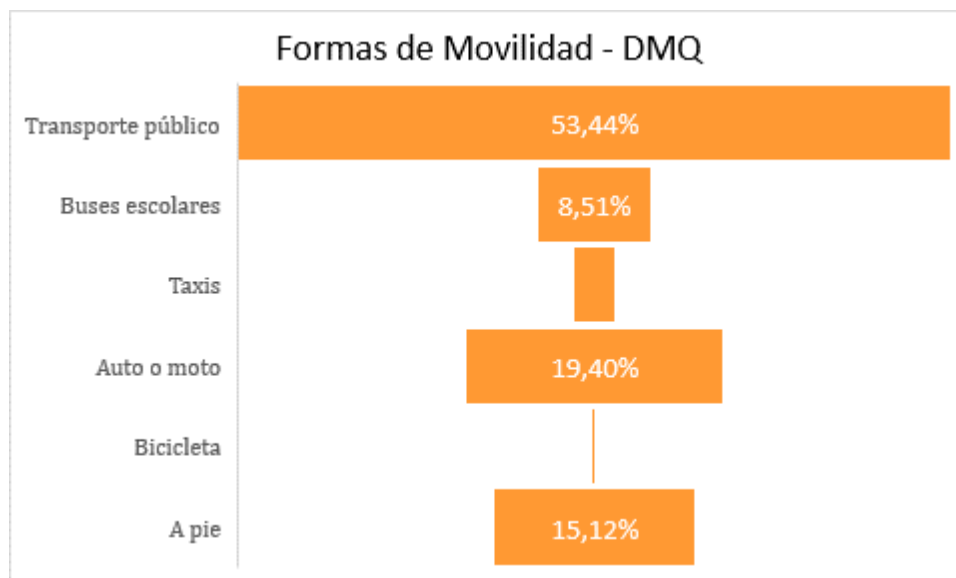
- 1) Promover la apropiación de las comunidades locales a través de proyectos asociativos y ligados a la economía popular solidaria, que permitan desarrollar un modelo de turismo sostenible y basado en la organización e identidad cultural.
- 2) Trabajar en la consolidación de una marca ciudad posicionada a nivel nacional como internacional.
- 3) Consolidar a los sitios insignes de la capital como productos turísticos con identidad.

#### **5.1.2 Movilidad integrada y sostenible**

El desarrollo orientado al transporte representa un recurso imprescindible en términos de políticas públicas para reducir los procesos de expansión urbana, consolidar las centralidades y moderar los desplazamientos. El 53,4% de los viajes se realizan en transporte público, el 8,5% en buses escolares o institucionales, el 3,2% en taxi, 19,4% en automóvil o motocicleta, 0,3% en bicicleta y el 15,1% a pie y el 40% de las emisiones de CO2 corresponde al sector del transporte. La priorización



del vehículo motorizado privado sigue primando, y esto se refleja en el espacio y recursos que se destinan para su circulación y almacenamiento.



Los autos particulares ocupan alrededor del 70% del espacio vial y transportan a menos del 23% de la población, siendo la principal causa de congestión y saturación de la red vial. El objetivo es que todos los subsistemas de transporte público (BRTs, Metro, buses alimentadores y convencionales, cables, bici pública, etc.) estén completamente integrados y funcione como un gran sistema coordinado, para que de esta manera la población de Quito prefiera utilizar el transporte público y modos activos de movilidad antes que un vehículo motorizado privado.

La red vial principal del DMQ está estructurada por un anillo periférico urbano conformado por las avenidas Simón Bolívar y Mariscal Sucre; un segundo anillo metropolitano constituido por la Perimetral Regional E35, tramo Machachi – Santa Rosa de Cusubamba; y las conexiones distritales conformadas por el acceso Panamericana Sur, la antigua vía Quito – Conocoto, Autopista General Rumiñahui, Vía Interoceánica, Panamericana Norte y Vía Manuel Córdova Galarza.

El problema del servicio de transporte convencional tiene que ver con el acceso a los barrios periféricos. La falta de capacidad en las horas pico y el abandono de las rutas especialmente en horas de la noche y fines de semana. Por lo tanto, es

imprescindible que se implemente un sistema de control electrónico que verifique lo siguiente:

1. El cumplimiento del recorrido total de un bus en la ruta asignada.
2. El control de la velocidad de operación a lo largo del recorrido.
3. El control de que los buses cuando están en movimiento lleven las puertas cerradas.
4. La obligatoriedad de parar en todas las paradas establecidas.

Este proyecto es totalmente factible y se lo ha realizado en otras ciudades del país y tiene un costo aproximado de 300.000 dólares con beneficios importantes para los usuarios. Así mismo, es necesario emprender con la participación de empresas privadas en la construcción de sistemas de transporte público a los valles, como, por ejemplo:

1. Sistema de teleférico para el Valle de Tumbaco, con conexión a la parada del Metro de La Carolina.
2. Sistema de viaducto exclusivo para el Transporte Público en la Autopista General Rumiñahui y construcción de una terminal en la Plaza Marín.
3. Estudios de viabilidad para la construcción de un sistema de Transporte Público en la Av. Manuel Córdoba Galarza.
4. Ampliación de la terminal de la Ofelia.
5. Construcción del corredor Labrador-Carapungo-La Y
6. Estudios y construcción del corredor Marín-Av. 12 de Octubre-Orellana-Shyris- Comité del Pueblo.

Es importante, constituir un sistema de gestión de pavimentos que permita técnicamente realizar el mantenimiento de la red vial. No es posible que todavía las obras de repavimentación se hagan por reclamos de la ciudadanía ya que la falta de tecnificación ha llevado a llevado a la Municipalidad a gastar altas sumas de dinero por no tener la previsión de realizar un mantenimiento a tiempo.

Y, así mismo, existe la necesidad de construir la vía perimetral de Quito o Metropolitana para descongestionar la Av. Simón Bolívar. El proyecto está estudiado desde 1980 y debe ser realizado mediante una APP. Hay necesidad de prolongar la Ruta Viva desde el redondel de Puembo hasta el conector de Alpachaca (aeropuerto), ya que actualmente la vía entre el redondel de Puembo y Pifo está congestionada. En general es importante realizar un estudio de los accesos a la ciudad de Quito.

#### **5.1.2.1 Metro de Quito:**

La construcción del proyecto tiene un avance físico global del 98,65%. Los principales componentes reportan un avance de: Obra Civil del 99,62%, Equipamiento e Instalaciones del 93,83%, y Material Rodante del 99,53% (Se incluye en el avance a la recepción de trenes 100%, recepción de vehículos auxiliares 95% y equipamiento de talleres 92,08%)

La construcción del proyecto tiene un avance económico de 97,28%, los principales componentes son: Obra Civil del 99,24%, Equipamiento e Instalaciones del 84,67%, y Material Rodante del 94,68%. Es necesario aclarar que el porcentaje de 99,24% de avance económico de la Obra Civil, disminuye al reportado en el informe anterior debido a que el 14 de febrero de 2022 se realiza la suscripción del “Acta de Variaciones, Ajustes, Decisiones y Acuerdos”. Los Certificados de Partes de Obra CPC’s tienen un avance del 79,10% respecto a la obra recibida de la PLMQ, estando en proceso de recepción el 4,72% y pendiente por recibir el 15.93%

El proceso de alimentación al Metro debe ser realizado principalmente en las cabeceras, por ejemplo, hay que incorporar al Corredor Central Norte para que llegue directamente al Labrador con determinados servicios que podrían ser expresos. Este servicio expreso saldría de la Estación de la Ofelia y llegaría directamente al Labrador en un tiempo aproximado de 10 minutos y serviría a aquellos usuarios que deseen utilizar el Metro, los otros usuarios seguirán utilizando el corredor como aquellos que se dirigen a la Plaza Marín. En esta misma cabecera debe integrarse el corredor Labrador-Carapungo, y con el mismo criterio

se podría incorporar un servicio expreso desde Carapungo con carriles exclusivos hasta la Y, por lo que es necesario recuperar la Estación de la Y para el Transporte Público.

No se considera adecuado entrar en una reorganización masiva de rutas porque creará incomodidad en la ciudadanía y en la forma en que está planteada (pago por vehículo-km) implicará gastos enormes para la Alcaldía y relevará del riesgo de demanda a los operadores.

El proceso de alimentación al Metro y la conexión con los sistemas BRT debe ser un proceso paulatino que se desarrolle durante el primer año de operación del Metro.

### **Propuestas Metro de Quito:**

- 1) Integrar transversalmente tanto a los barrios que se asientan en el Este y Oeste de la ciudad como entre los corredores BRT y el Metro, creando líneas transversales que se detengan en las paradas del Metro, paradas del Corredor Central Norte, paradas del Trolebús y de la Ecovía. Estas líneas transversales podrían equipararse con vehículos eléctricos no contaminantes.

#### **5.1.2.2 Sistema Integrado de Recaudo (SIR):**

A nivel técnico es viable realizar una compra unificada entre la EPMTQP y EPMMQ que permitirá la reducción de los riesgos de interoperabilidad, garantizará que la ciudadanía cuente con un sistema único, que le asegure movilidad a través de los subsistemas Sistema de Transporte Público Metropolitano de Quito y además permitirá el uso eficiente de los recursos públicos"

Lo más aconsejable sería constituir una unidad específica que se dedique al recaudo y que logre incorporar todos los modos de transporte público, incluidos Metro, Trole, BRT y sistema convencional.

### **Propuestas SIR:**

- 1) Que se garantice la homogeneidad del Sistema Integrado de Recaudo en la operación del Metro de Quito, tomando en cuenta que lo más eficiente es contratar vía licitación a un operador del recaudo que ponga todos los equipos y se comprometa a actualizarlos conforme avanza la tecnología. No es conveniente que el Municipio como tal compre equipos ni que administre el recaudo, sino que fiscalice al operador del recaudo
  
- 2) Contar con un módulo de detección de fraude que evidencie las anomalías en el SIR y reportará a los administradores, analizando las diferentes transacciones sobre cada soporte y, entre otras acciones, verificará la coherencia de flujo de recarga y cobro del medio de pago definido, verificación de firmas criptográficas, alertas, entre otras.

#### **5.1.2.3 Reorganización de Rutas y Frecuencias:**

Como diagnóstico tenemos el informe de la Procuraduría General del Estado, que luego de su control de legalidad, determinó que en los contratos que se firmaron en mal dado concurso, no existe certificación presupuestaria.

No existe certificación presupuestaria para las obligaciones financieras adquiridas en los contratos suscritos, es decir, la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, inobservó lo dispuesto en los artículos 115 y 178 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas incurriendo el Secretario de Movilidad en la infracción contemplada en la letra a) del artículo 179 del mencionado Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. El no contar con la certificación presupuestaria de forma previa a la suscripción de los contratos determinaría la existencia de una causa de nulidad, conforme lo prescriben los artículos 1697, 1698 y 1699 del Código Civil.

La Secretaría de Movilidad, al no incorporar dentro de los contratos suscritos con las operadoras ganadoras del concurso público para la asignación de rutas para el

Distrito Metropolitano de Quito, las garantías fiel cumplimiento o la debida justificación para no hacerlo inobservó lo dispuesto en la letra E numeral 5 de las bases y pliego del concurso público.

Lo pertinente en este caso, con el inicio de la operación del Metro, es mantener los contratos vigentes que tienen todos los operadores de transporte público hasta el 2027. Y, con la autoridad y las competencias que tiene la Secretaría de Movilidad diseñar rutas alternativas para que estas mismas cooperativas con desviaciones adecuadas lleguen hasta alrededor de 200 metros de las 15 paradas del Metro. De esta manera, los usuarios, acostumbrados a las frecuencias y rutas, no experimenten un cambio brusco en sus hábitos de movilidad y lograrían estar cerca de las paradas del metro, ecovía y trolebús.

En el 2027, luego de tener la experiencia de operación del metro, desarrollar el plan maestro de movilidad y la transportación pública hacia los valles se debe hacer el concurso de rutas y frecuencias para los próximo 10 años en la capital.

#### **Propuesta Rutas y Frecuencias:**

- 1) Suscripción de nuevos contratos donde la entidad responsable deberá incorporar todas las cláusulas y documentación solicitada dentro de los pliegos y de las bases de los concursos.
- 2) Las rutas diseñadas dentro del plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito, y de lo contrario serán reestructuradas.

#### **5.1.3 Planificación y escala urbanística**

Existen aproximadamente 5.436 lotes vacíos cuya sumatoria asciende a 419,87 ha. Esto representa aproximadamente el 0,98% del total de la mancha urbana del DMQ

(42.488 ha). De estas 419,87 ha. de lotes vacíos, el 27% están ubicados en el sector occidental en los barrios La Roldós y Guamaní, el 38% de lotes se encuentran en los extremos norte y sur de Quito en los sectores de Quitumbe y Calderón; y el 34% se localizan en los Valles principalmente en Nayón, Cumbayá, Tumbaco, sur de Conocoto, Yaruquí y Amaguaña. El desarrollo endógeno es parte fundamental de una ciudad moderna y participativa, esto se refiere a la participación activa de los actores en el territorio. El marco referencial para una ciudad sostenible debe contar con las dimensiones espacial, social, económico, ambiental y de gobernanza.

Cerca del 90% de los usos urbanos corresponden a la vivienda. La relación entre vivienda y ordenamiento urbano o territorial está íntimamente ligada a la accesibilidad de las familias a los sistemas integrados de transporte en todas sus escalas para garantizar desplazamientos eficientes. Se plantean diez microrregiones rurales: Oriental, Nororiental 1, Nororiental 2, Norcentral, Noroccidental, Occidental, Equinoccial, Norequinoccial, Valle de Tumbaco y Valle de los Chillos.

Alrededor 97.000 familias del DMQ (más del 15%) tienen que llegar a sus lugares de residencia por medio de vías en mal estado o de una tipología no aceptable. Las zonas que presentan mayores condiciones de déficit son Quitumbe, Calderón, Carapungo, Guamaní, donde se registran más del 40% de los casos.

### **Propuesta Escala Urbanística:**

- 1) Convertir las zonas de influencia de los nodos de transporte masivo en polos de desarrollo sostenible, para consolidar la ciudad compacta e inteligente, priorizando el transporte público y no motorizado

#### **5.1.3.1 Seguridad ciudadana y riesgos**

En el 2019 encontramos un total de 134 muertes violentas, en el 2020 son 143, y al 2021 se registran 140. La población de entre los 30 y 40 años es la de mayor afectación representando un promedio del 39,32%. De igual manera el 2021 se ha duplicado la utilización de arma de fuego. El rango de entre las 21:00 a las 23:59, es

el de mayor ocurrencia de incidentes, con respecto a la localización de estos delitos, el análisis del Observatorio indica que las administraciones zonales que requieren una atención prioritaria en este sentido son Eugenio Espejo, Eloy Alfaro, La Delicia, Quitumbe y Manuela Sáenz.

### **Propuesta de Seguridad Ciudadana y Riesgos:**

- 1) Inversión en medios tecnológicos que permitan prevenir actos de delincuencia en la ciudad. Se puede aprovechar la tecnología de la información y comunicación (TIC) para mejorar la comunicación entre los moradores y las entidades de seguridad, y para fortalecer la interacción entre ciudadanos en barrios
- 2) Fortalecer los espacios públicos y residenciales mejorando la seguridad y caminabilidad en la ciudad, a través de conexiones con transporte público convencional e integrado (buses de tránsito rápido; BRT), servicio de estacionamientos públicos y ciclovías.

#### **5.1.3.2 Reestructuración institucional**

La estructura vigente del MDMQ es la estipulada en la Resolución No. A 0010 del 31-03-2011.

La municipalidad cuenta con 4 niveles de estructura:

- Secretarías Generales                    4
- Secretarías                                    9
- Direcciones Metropolitanas    49
- Direcciones                                    12

Adicionalmente las entidades adscritas que tienen autonomía administrativa y financiera son:

- Empresas públicas                    13
- Fundaciones                                2
- Agencias                                        3
- Institutos                                      4
- Unidades especiales                    9



La desventaja de una estructura funcional como esta radica en que, las Unidades Administrativas, trabajan de manera aislada, por lo que no existe transversalidad en los proyectos a ser ejecutados.

- El MDMQ no cuenta con una estructura orgánica por procesos, por eso las Unidades Administrativas trabajan de forma independiente.
- No hay cadena de valor, por lo que no hay una transversalización de procesos.
- El MDMQ mantiene actualmente unidades de apoyo y asesoría en las Unidades Administrativas que gestionan diversas actividades de forma aislada de la Administración General.
- El MDMQ no cuenta con un documento que permita definir atribuciones y responsabilidades para cada una de las Unidades Administrativas.
- Existen atribuciones que están siendo ejecutadas por varias Unidades Administrativas, hay duplicidad de funciones.
- 

**Propuesta Reestructuración Institucional:**

- 1) Alineamiento Estratégico con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, por lo que se logrará una mayor integración y coordinación que asegurará el cumplimiento de las metas incluidas en el mencionado plan.
- 2) Optimización de la Estructura con un enfoque de descentralización.
- 3) Optimización de Recursos, al estructurar el modelo organizacional con una visión de competencias, varios de los servicios administrativos y de apoyo que en la estructura actual se prestan bajo cada una de las diferentes dependencias, pasarían a ser dotados únicamente en las unidades administrativas de las Secretarías, pero bajo la dirección y coordinación de las áreas administrativas respectivas a cargo de los mismas.

### **5.1.3.3 Sistema Policéntrico**

El sistema policéntrico establece áreas de la ciudad que en el futuro aportarán a la conformación de una ciudad policéntrica, que impulse una integración sostenible entre suelo urbano y rural. Promueve una mejor distribución territorial, a partir de la identificación y propuesta de varias centralidades que comprenden territorios bien servidos, accesibles y conectados, desde la perspectiva de la vulnerabilidad este sistema incentiva la ocupación de zonas bien abastecidas.

Este sistema se complementa a nivel rural a partir de entender el territorio en microrregiones, diseñado desde la vulnerabilidad de la ruralidad, para esto es importante dar protagonismo a los medios de centros de logística, abastecimiento y subcentros de distribución. Las centralidades, como áreas urbanas de aglomeración garantizan por lo general la distribución equilibrada de equipamientos y servicios. Es así como la dependencia del hipercentro disminuirá, y se reduce la presión y el impacto sobre las áreas rurales y agroproductivas.

Una centralidad es definida como un núcleo urbano multifuncional, denso y diverso, donde se concentran gran variedad de actividades, servicios y flujos socioeconómicos. El sistema policéntrico se conformará y fortalecerá bajo el criterio de desconcentración (diversos tipos de centralidades).

#### **Propuesta Sistema Policéntrico:**

- 1) Ocupar solares urbanos deshabitados o con bajo nivel de uso, siempre dentro de la mancha urbana.
- 2) Ocupar lotes vacantes en áreas consolidadas tanto de la meseta superior (2.800 m.s.n.m.) como entorno a los centros poblados de los valles.
- 3) Crear programas de vivienda con interés social en micro centralidades urbanas para reforzar la consolidación de esos territorios, en zonas con alta concentración de equipamientos.

#### **5.1.4 Ambiental**

Conservar los ecosistemas y sus servicios naturales es fundamental, consolidando el Sistema Metropolitano de Áreas Protegidas en el DMQ, que incluye las áreas de conservación y desarrollo sustentable Mashpi, Pachijal, Yunguilla, Camino de los Yumbos y el corredor de conservación del oso andino, y cubre una gradiente altitudinal desde los 500 m.s.n.m. en Pacto hasta 4300 m.s.n.m. en Nono.

#### **Propuesta Ambiental:**

- 1) Protección estricta de ecosistemas asociados a zonas de recarga hídrica.
- 2) Reconversión de cobertura vegetal en áreas donde el eucalipto desplazó a plantas nativas.
- 3) Restauración ecológica de ecosistemas que hayan sido sometidos a presiones y hayan perdido su funcionalidad (Machángara)
- 4) Implementar y consolidar la Red Verde Urbana, conectando hábitats para la fauna silvestre y urbana.
- 5) Fomentar la creación y fortalecer los corredores ecológicos que permitan una integración con las áreas de protección nacionales como es la Reserva Ecológica Antisana y la Reserva Nacional Cotopaxi.

##### **5.1.4.1 Manejo de Residuos Sólidos**

No se cuenta con una planificación a largo plazo para los servicios que brinda la EMGIRS EP. La construcción del Cubeto 10, se la realizó bajo la figura de un convenio denominado: “Convenio de cooperación interinstitucional entre la EPMMOP – EMGIRS” y NO bajo obligaciones contractuales derivadas de un proceso administrativo de Contratación Pública; es así que existe una gran diferencia técnica normativa y doctrinaria de lo que es un Convenio en relación a lo que es un Contrato Administrativo.

El crecimiento exponencial de la población y los cambios en los hábitos de consumo han incrementado la cantidad de residuos sólidos que se generan día a día, según datos de la Empresa Pública Metropolitana de Aseo EMASEO EP, en Quito se generan alrededor de 2.200 toneladas de basura diarias. Esto se traduce, en promedio, en un kilo de desechos por persona al día, lo cual acorta la vida útil de la infraestructura para la disposición final.

El Relleno Sanitario de El Inga ha estado operativo desde el año 2003, a fin de realizar la Disposición Final de Residuos generados en el Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo la “Consultoría para el estudio de prefactibilidad, factibilidad y diseños definitivos de ingeniería para la determinación de zonas óptimas aprovechables para la disposición final de residuos sólidos urbanos”, elaborada en el 2017, se determinó técnicamente alternativas de aprovechamiento de áreas para disposición de residuos, por lo cual el relleno sanitario de acuerdo a la generación de residuos sólidos tiene una capacidad para recibir desechos sólidos hasta el año 2024.

### **Propuesta Manejo de Residuos Sólidos:**

- 1) Fortalecer la separación en la fuente y la reducción de los RSU en los hogares mediante políticas públicas y campañas educativas
- 2) Al 2025, reducir en un 5 % los residuos sólidos no peligrosos de origen doméstico en hogares, servicios, empresas e instituciones.
- 3) Concluir la viabilidad técnica y económica para la implementación de alianzas estratégicas a fin de aprovechar el material orgánico y reciclable en las fases de acopio, aprovechamiento y valorización.
- 4) La implementación de un complejo ambiental que contenga una planta de separación mecánica y una planta de valorización energética.

- 5) Al 2027 tratar el 20% del material orgánico en plantas de compostaje.
- 6) Contar con un centro de educación y gestión ambiental por cada administración zonal.
- 7) Proveer al Distrito Metropolitano de Quito de un sistema integral de manejo, acopio, traslado, almacenamiento temporal, tratamiento y disposición final de residuos sólidos peligrosos y sanitarios e implementar un sistema integral de escombreras técnico, eficiente y sustentable. De igual manera implementar tecnología para aprovechar los residuos sólidos y reducir los impactos ambientales fomentando el aprovechamiento y valorización de los residuos orgánicos en el DMQ, apalancado en los conceptos de basura cero y economía circular

#### **5.1.4.2 Fauna Urbana**

En Quito la relación entre animales de compañía y humanos se sitúa en 1 a 4, es decir, hablamos más o menos de 640.000 animales entre perros y gatos; gran porcentaje de estos, como el 60%, se encuentra en calidad de abandono o semiabandono (es decir que a pesar de tener un hogar pasan la mayor parte del tiempo vagando en las calles). El problema es que se convierten en reservorio de enfermedades infecciosas para otros caninos y felinos, lo que significa un riesgo de difusión de enfermedades.

Es necesario implementar políticas públicas que regulen la salud animal y la convivencia responsable con la fauna urbana, debido a que es una cuestión de salud pública. Hay que controlar la sobrepoblación de animales de compañía educando a la población, para una tenencia responsable.

#### **Propuesta Fauna Urbana:**

- 1) Ejecutar un programa masivo de identificación y registro de animales de compañía.

- 2) Establecer la red metropolitana de fauna urbana (gremios, autoridades de control, veterinarios, universidades y sociedad civil) que permita trabajar sobre la problemática de la fauna urbana y prevenir el maltrato animal

## **5.1.5 Social**

### **5.1.5.1 Educación, salud y deporte**

Es preocupante el acceso a la salud pues este se sigue dando de manera inequitativa fallando en cobertura y en el acceso oportuno a los servicios, esto se ve reflejado en las bajas cifras de niñas, niños y adolescentes que tienen acceso a un seguro privado, intuyendo que el resto de la población es atendido bajo el servicio público (CPD-DMQ, 2019). En este sentido uno de los problemas más críticos entre esta población es el embarazo adolescente, mayoritariamente producto de una violación. Para el 2018, del total de los nacimientos registrados en el DMQ, 13,6 % (5160 nacimientos) fueron producto de embarazos adolescentes, es decir de madres que tenían entre 11 y 19 años de edad.

#### **Propuesta de Educación, salud y deporte:**

- 1) Generar espacios no formales de educación basados en la crítica, reflexión y producción cultural, utilizando la variedad de espacios adecuados para estas dinámicas.
- 2) Organizar una variedad de campeonatos en distintas disciplinas desde la logística municipal
- 3) Incorporar en el pènsum de las instituciones educativas municipales asignaturas relacionadas con la salud mental, sexual y reproductiva.

### **5.1.5.2 Desnutrición infantil en el DMQ**

En el DMQ todavía existen tasas de analfabetismo alrededor de un 8%. La educación es el fundamento principal para el proceso de desarrollo del DMQ en el largo plazo, pues es la forma más efectiva de aportar de forma positiva al crecimiento de la ciudad. Una de las circunstancias más preocupantes dentro del DMQ son los índices

de desnutrición infantil que es del 21,6%, ya que son niños que no desarrollarán todas sus capacidades y presentarán dificultades de aprendizaje.

Desde el año 2012 la desnutrición crónica infantil (DCI) no baja del 23% y afecta al 27,2% de las niñas y niños menores de 2 años en Ecuador. En Quito hay aproximadamente 53.000 niños menores de cinco años en condición de desnutrición crónica infantil

### **Propuesta Desnutrición Infantil en el DMQ:**

- 1) Brindar atención de parto y puerperio a las madres que acuden a la Unidad Metropolitana de Salud, para poder darles un seguimiento del infante en sus primeros 5 años de vida.
- 2) Ofrecer controles prenatales, enfocados en la prevención y capacitación de manejo de factores de riesgo de la desnutrición infantil crónica

#### **5.1.5.3 Cultura: Crisis patrimonial**

Quito fue declarada por la UNESCO como, “Ciudad Patrimonio de la Humanidad”, debido a su rico y milenario patrimonio artístico que está concentrado en el Centro Histórico, el cual requiere de un mantenimiento y restauración continua y oportuna para evitar su deterioro; por lo que es vital que su conservación se haga con manos sensibles y expertas en todos los ámbitos de la intervención.

Es necesario trabajar con grupos de atención prioritaria del Distrito Metropolitano de Quito en las creaciones de nuevas obras de arte tradicional colonial y la conservación y restauración de obras de arte existentes del patrimonio cultural. Y así mismo, dar oportunidades laborales promoviendo el aprendizaje a través de la capacitación y organización de talleres especializados.

La infraestructura patrimonial con la que cuenta la ciudad de Quito se enfrenta al deterioro continuo por el paso del tiempo, debido a que muchos de estos bienes se encuentran deshabitados y su rehabilitación representa costos elevados. El Centro

Histórico es el polígono más representativo del distrito como conjunto arquitectónico urbano.

### **Propuesta Cultura: Crisis Patrimonial:**

- 1) Implementar e institucionalizar un proyecto con la finalidad de proveer un contingente humano con la capacidad de creación de obras artísticas y asistir en la conservación y restauración del patrimonio cultural de la ciudad y ciudades patrimoniales fomentando procesos de capacitación, creación, servicios y asesoramiento técnico.

#### **5.1.5.4 Garantía de Protección de Derechos:**

Los grupos sociales son diversos y requieren una visión específica para potenciar sus fortalezas y necesidades, especialmente a quienes tienen situación de vulnerabilidad para reducir esta condición e insertarlos de forma natural a la dinámica social, económica, política y cultural de la ciudad.

Una de las prioridades de toda ciudad en el siglo XXI, y con mayor razón en condición de capital, es brindar protección a los grupos de atención prioritaria consagrados por la Constitución y aquellos que se encuentran en situación de exclusión y/o vulnerabilidad.

### **Propuesta Garantía de Protección de Derechos:**

- 1) Diseño de canales de participación que garanticen la representación de los diferentes grupos sociales. Conformación de los Consejos Consultivos Zonales como organismos de carácter consultivo, participativo, integrados por los titulares de derechos y las organizaciones que los representan.



## 5.2 Actores estratégicos

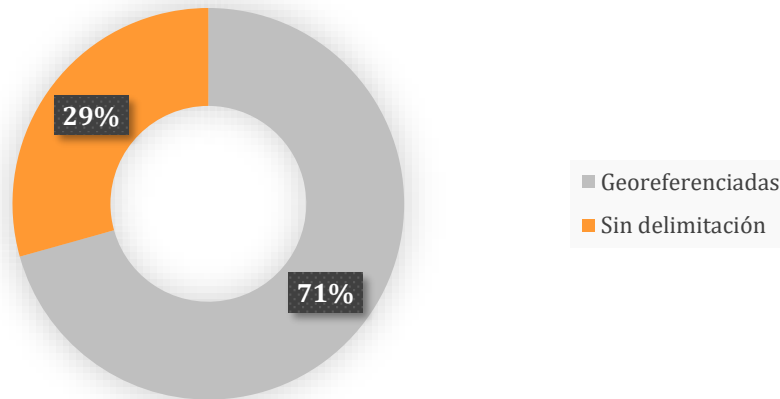
Es necesario establecer un vínculo entre los distintos niveles e instancias de participación ciudadana, con un enfoque territorial, de tal manera que no se generen espacios de participación paralelos que crean conflicto en el territorio. Los líderes barriales en los territorios son actores fundamentales para generar procesos organizativos que devengan en posibles soluciones para las problemáticas barriales, sin embargo, existe confusión generada por la formación de espacios de participación paralelos que muchas veces no trabajan conjuntamente y se disputan los espacios.

Es prioritario un cambio en la estructura de instancias de participación para que exista sinergia entre las mismas, que no genere confusión como sucede actualmente, de esta manera se definirán las instituciones de participación ciudadana y en qué consisten, como por ejemplo en el caso de Cabildo Popular y Asambleas.

De igual manera una de las motivaciones de dar un enfoque territorial ha sido la articulación de los espacios de participación reconociendo figuras de carácter histórico como son las Directivas Barriales integrando la noción de Asambleas con este tipo de figuras tradicionales y preexistentes en el territorio.

Según datos de la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana del DMQ, existe un total de 92 Comunas que han sido registradas por el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) bajo acuerdo ministerial. De esta cifra únicamente se cuenta con georreferenciación de 65 comunas y de las 27 comunas restantes no se cuenta con una referencia geográfica específica. De las mencionadas 65 comunas, 61 se localizan en suelo con clasificación rural en su mayoría en los valles ubicados al nororiente y 4 comunas dentro de la clasificación de suelo urbano. Al observar la situación actual se identifica como problemática principal la ausencia de una delimitación y caracterización específica de cada una de las Comunas y por ende la inexistencia de su inscripción en la base catastral del Municipio de la ciudad.

### Problemas de inscripción catastral (delimitación)



De acuerdo con el marco legal que rige al Estado ecuatoriano, se hace necesaria la articulación de los mecanismos e instancias de participación que permitan la presencia del ciudadano común en la toma de decisiones, en el control social y la fiscalización de las acciones u omisiones, especialmente de las instancias gubernamentales más cercanas a la ciudadanía. La participación ciudadana es uno de los derechos consagrados en la Constitución de la República como un elemento que permite a la ciudadanía involucrarse de forma activa en los asuntos de su interés y en el ciclo de la política pública.

### 5.3 Metas

Objetivo Específico	Metas	Actividades
<p>1.- Promover una gobernabilidad transparente, bajo los criterios de eficiencia y eficacia de la estructura municipal</p>	<p>Garantizar la vinculación entre las centralidades urbanas y microrregiones rurales</p>	<p>Planificar a Quito a partir de la perspectiva de una visión de centralidades, que permita plantear una estructura con usos de suelo y un aprovechamiento de acuerdo con cada centralidad.</p>
<p>2.2 Gestionar el tratamiento integral de residuos</p>	<p>Reconocimiento, conservación, protección y recuperación de cada una de las categorías identificadas como protección ambiental y que, en conjunto con la Red Verde Urbana, las Rutas turísticas comunitarias y agroproductivas, busca la inclusión social en relación a la vocación del suelo, así como, al fomento de la economía circular a partir de la promoción turística</p>	<p>Consolidar la Red Verde Urbana, estos corredores tienen el objetivo de conectar ecosistemas o microecosistemas aislados, articulándose física y funcionalmente entre ellos y con el entorno natural, respondiendo a dinámicas urbanas. Incrementando el potencial ecológico de espacios públicos.</p> <p>Contener la expansión de la frontera agrícola y evitar la pérdida de flora y fauna, implementando planes que promuevan la recuperación forestal y la conservación de los bosques primarios y secundarios de la zona</p>
<p>2.3 Prevenir y erradicar la desnutrición crónica infantil en la capital</p>	<p>Estar en el ranking de las capitales con menor índice de desnutrición infantil en Latinoamérica</p>	<p>Realizar un censo de niñez con enfoque nutricional en el DMQ</p>

<p>2.4 Implementar un modelo de movilidad integrado que corresponda a las necesidades de los ciudadanos</p>	<p>Articular las centralidades del DMQ a través de la red vial de conexión interdistrital, interurbana, rural y urbana. Tomando en cuenta que Quito constituye un nodo de articulación de varias provincias del país, por motivos comerciales, de infraestructura y de servicio, así como por su condición de capital política, administrativa y económica.</p>	<p>Diseñar políticas que permitan ir hacia el transporte eléctrico, renovando el trolebús y facilitando a los operadores privados la incorporación de vehículos eléctricos, mejorando el medio ambiente.</p> <p>Mejorar la operación, cobertura e infraestructura para bicicleta pública, fomentando el uso de la bicicleta y afines como modo cotidiano para los desplazamientos en la ciudad, siempre y cuando se amplíe la cobertura de la red.</p> <p>Diseñar un sistema de financiamiento del transporte público que sea sostenible en el tiempo y que considere las limitaciones económicas de los habitantes de menores ingresos de la ciudad.</p>
<p>2.5 Mantener un enfoque cultural transversal estrechamente ligado a la educación y a la creación de oportunidades productivas</p>	<p>Generar procesos de identidad y educación no formal a partir de la reactivación cultural multidimensional</p>	<p>Actualizar el inventario de bienes patrimoniales del Instituto Metropolitano de Patrimonio para identificar bienes inmuebles de interés, en algunos barrios tradicionales como son San Juan, la Tola, la Alameda, el Ejido, la Colmena, San Roque, la Mariscal y la Floresta, donde se ha levantado un inventario selectivo de edificaciones con la finalidad de identificar niveles de deterioro.</p>

## **5.4 Viabilidad legal**

Art. 1 de la Constitución de la República del Ecuador. - El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible.

Art. 3 de la Constitución de la República del Ecuador. - Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.
2. Garantizar y defender la soberanía nacional.
3. Fortalecer la unidad nacional en la diversidad.
4. Garantizar la ética laica como sustento del quehacer público y el ordenamiento jurídico.
5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.
6. Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.
7. Proteger el patrimonio natural y cultural del país.
8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.

Art. 112 de la Constitución de la República del Ecuador. - Los partidos y movimientos políticos o sus alianzas podrán presentar a militantes, simpatizantes o personas no

afiliadas como candidatas de elección popular. Los movimientos políticos requerirán el respaldo de personas inscritas en el registro electoral de la correspondiente jurisdicción en un número no inferior al uno punto cinco por ciento.

Al solicitar la inscripción quienes postulen su candidatura presentarán su programa de gobierno o sus propuestas.

Art. 280 de la Constitución de la República del Ecuador. - El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.

Art. 286 de la Constitución de la República del Ecuador. - Las finanzas públicas, en todos los niveles de gobierno, se conducirán de forma sostenible, responsable y transparente y procurarán la estabilidad económica. Los egresos permanentes se financiarán con ingresos permanentes.

Los egresos permanentes para salud, educación y justicia serán prioritarios y, de manera excepcional, podrán ser financiados con ingresos no permanentes.

#### **4. Mecanismos periódicos y públicos de rendición de cuentas en su gestión**

De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de Participación Ciudadana (LOPC), todos los sujetos obligados del GAD Municipio del Distrito Metropolitano de Quito deberán presentar la rendición de cuentas anual, correspondiente al ejercicio inmediato anterior.

Dentro de este marco, y de conformidad a las atribuciones establecidas en los artículos 245 numerales 4 y 5; y, 406 del Código Municipal vigente, la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción -Quito Honesto-, es el órgano encargado de verificar y dar seguimiento al cumplimiento de las directrices en lo

que tiene que ver con la rendición de cuentas, el control social y la transparencia de los sujetos obligados.

Asimismo, es preciso indicar que, por mandato del artículo 94 de la Ley Orgánica de Participación Ciudadana, corresponde al Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS), establecer el cronograma de rendición de cuentas y los lineamientos para que los sujetos obligados cumplan con el citado proceso.

## **7. Visión de la ciudad al 2027**

Para el 2027, el Distrito Metropolitano de Quito será una ciudad que cuenta con conectividad vial y con un eficiente sistema integrado de movilidad pública, una capital competitiva e inteligente que revaloriza la cultura, su patrimonio y su identidad dentro de la diversidad. Quito, en el 2027, contará con políticas de desarrollo sostenibles consolidando un sistema policéntrico de centralidades, basado en microrregiones que impulsan la productividad, así como la gestión integral ambiental y de residuos fomentando la protección del patrimonio natural.

## **8. Referencias Bibliográficas**

- Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021
- Plan de Uso y Gestión de Suelo 2021
- Visión de Quito 2040 y su Nuevo Modelo de Ciudad
- Estado del País 1950 – 2010
- Pacto por la Niñez y Adolescencia
- Análisis cualitativo de victimización y percepción de inseguridad del Distrito Metropolitano de Quito 2020
- Quito 2040 La Visión de los Ciudadanos
- Quito 2040 La Visión de la Academia
- Revista Hyperión Observando Quito
- Quito Banco de Proyectos
- Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades 2021 - 2025”
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

- Nueva Agenda Urbana Hábitat III
- Agenda Nacional para la Igualdad de Género 2021 - 2025
- Agenda Nacional para la Igualdad Intergeneracional 2021 - 2025
- Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades 2021 - 2025
- Agenda Nacional para la Igualdad de Movilidad Humana 2021 - 2025
- Agenda Nacional para la Igualdad de Pueblos y Nacionalidades
- Agenda Hábitat Sostenible del Ecuador 2036
- Agenda de Transformación Digital del Ecuador 2022 - 2025
- Plan Nacional de Respuesta ante Desastres, RESPONDE Ec
- Plan Nacional de Riego y Drenaje 2019 - 2027
- Política y Plan Nacional Agropecuario 2020 - 2030
- Plan Nacional de Turismo 2030

---

Omar Cevallos  
Candidato a la Alcaldía de Quito

---

Secretario del Movimiento Centro Democrático