

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**

LUNES 5 DE ENERO DE 2015

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los cinco días del mes de enero del año dos mil quince, siendo las 14h35, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Planificación Estratégica: concejala Marina Quevedo, concejala alterna del concejal Sergio Garnica; y, concejal Carlos Páez, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Arq. José Ordóñez, Secretario General de Planificación; Arq. Alberto Rosero, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda; Dr. Julio Prado, Sr. Lucas Correa y Srta. Lorena Montalvo, consultores de las Secretarías de Planificación y Territorio Hábitat y Vivienda; Sres. José Zaldaña y Marcelo Narváez, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Dr. Álvaro Fiallos, funcionario del despacho del concejal Sergio Garnica; y, Dr. Danny Terán, funcionario del despacho de la concejala Karen Sánchez.

Secretaría constata el quórum reglamentario y da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

1.- Conocimiento y resolución de las actas de las sesiones realizadas el 1 de septiembre y 24 de noviembre de 2014.

En virtud de no contar con la presencia de dos miembros principales de la Comisión, no se aprueban las actas.

2.- Presentación del Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, Arq. Alberto Rosero; y, del Arq. José Ordóñez, Secretario General de Planificación, del "Informe de avance de la propuesta y modelo territorial, en el marco de actualización de los Planes Metropolitanos de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2015-2025".



Concejal Carlos Páez: Indica que de las tres fases que integran los Planes Metropolitanos de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2015-2025, se ha cumplido con la primera, que es el Diagnóstico. La segunda fase que comprende Propuesta y Modelo Territorial, en el Marco de Actualizaciones, de acuerdo al cronograma y plazos establecidos, debería cumplirse para el 15 de enero de 2015, debiendo culminar y cumplir con la entrega de los Planes Metropolitanos de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2015-2025, el 15 de marzo de 2015.

Arq. Alberto Rosero, Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda: Entrega la Agenda que pretende ser cumplida para la entrega final en el pleno del Concejo el 15 de marzo del presente año; y, continúa haciendo una síntesis de los Componentes del Plan, básicamente la propuesta.

Dr. Julio Prado, Consultor de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda: Presenta un diagnóstico rápido de las políticas, líneas estratégicas, programas, metas y oportunidades de la ciudad.

Señala que "Quito, Ciudad de Oportunidades", proviene del discurso de posesión del Alcalde Mauricio Rodas; y, que es tomado en cuenta como un eje importantísimo en el Plan.

Continúa con la presentación, analizando factores, políticas y componentes que nos lleven a obtener el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

Indica que son 6, básicamente las políticas conceptualizadas:

- 1.- Clústers y cadenas.
- 2.- Fortalecimiento de factores.
- 3.- Ciudad de negocios.
- 4.- Desarrollo rural.
- 5.- Nodo logístico.
- 6.- Institucionalidad



(Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 1).

Concejal Carlos Páez: Indica que él ha encontrado una distorsión en el eje económico y de inclusión social, puesto que en el diagnóstico se presenta a pequeñas empresas ocupando un puesto x en ventas; y, un gran número de empresas grandes, ocupando otro puesto x en el mismo sistema comercial, entonces, claramente se manifiesta una disparidad en el mercado ocupacional, problema que merecería la intervención del estado, en tal virtud, identificado este problema, se debería establecer una política que regule y apunte a trabajar en esta dirección; regulando y creando oportunidades que permitan la equiparación de oportunidades, puesto que considera que el trato igualitario acentuaría aún más la brecha existente en estos dos mercados grupos comerciales.

Dr. Julio Prado, Consultor de la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda: Manifiesta que éste es un punto de vista muy importante y que se lo ha planteado y tratado dentro del eje socio económico; indica que para contrarrestar esta disparidad o desequiparación, se ha propuesto manejarlo desde el punto de vista de dar oportunidades y ventajas a los pequeños empresarios.

Sr. Francisco Cevallos, Consultor Eje Social: Realiza su presentación "Quito, Ciudad Solidaria", donde se pueda vivir mejor y nadie se quede atrás".

Indica que para lograrlo, se han basado en tres políticas fundamentales:

- Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.
- Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.
- Promover el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Quito.

Continúa la presentación, analizando la situación existente, problemas, políticas, objetivos y metas.

(Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 2).

Sr. Fabian Bernal, Consultor Eje Ambiental: Inicia su presentación enfocándose en el problema ambiental, mismo que requiere ser tratado o enfocado de manera circular, con el fin de aprovechar la integración y vinculación de las posibles soluciones.

Continúa con la presentación y enumera las políticas a implantar para la obtención de mejores resultados:

- Garantizar la gestión integral de residuos bajo el concepto Cero Basura (economía circular), con enfoque de participación, corresponsabilidad ciudadana y responsabilidad ambiental y social.
- Promover la sustentabilidad ambiental del territorio, garantizando los servicios ecosistémicos del patrimonio natural, fomentando su conocimiento, manejo sustentable y contribución al tejido natural.
- Garantizar la sostenibilidad local del territorio enfocado a la reducción y compensación de la huella de carbono y a la resistencia del DMQ frente al cambio climático.
- Garantizar el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano, precautelando la calidad de los recursos naturales.
- Fomentar en la ciudadanía los principios de ciudad sostenible, soportados por compromisos conjuntos que logren incidir en los patrones de producción, comportamientos y hábitos de consumo de todos los sectores del DMQ.

(Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 3).



Sres. Marcelo Narváez y José Zaldaña, Consultores del Eje de Movilidad:
Realizan su presentación exponiendo el siguiente contenido:

- Problemas esenciales
- Políticas
- Objetivos
- Programas, proyectos y metas.

(Esta presentación forma parte del acta como anexo No. 4).

Concejal Carlos Páez: Pide que antes de que se suba al portal del sistema de datos públicos, se les dé a conocer a los señores Concejales.

Siendo las 17h12, se levanta la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Ing. Carlos Páez
Presidente de la Comisión de
Planificación Estratégica



Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

Ximena A.
05/01/2015

**A
N
E
X
O
No.
1**

20

PLAN DE METROPOLITANO DE DESARROLLO 2015-2025 DOCUMENTO DE SÍNTESIS.

Basado en el diagnóstico de situación del DMQ 2014



Econ. Ma. Lorena Montalvo, M.A.
Econ. Julio José Prado, PhD.

● Lunes, 5 enero 2015 ●

Contenido

Resumen del Diagnóstico

Presentación de las políticas, líneas estratégicas, programas y metas
(preliminar)



Resumen del Diagnóstico

CIUDAD DE OPORTUNIDADES

“Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo, apoyando de forma especial a las micro, pequeñas y medianas empresas, de tal forma que todos los quiteños puedan tener empleo de calidad, incluyendo los jóvenes. (...) Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas que Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños.”

Extracto del discurso de posesión del Alcalde Mauricio Rodas.

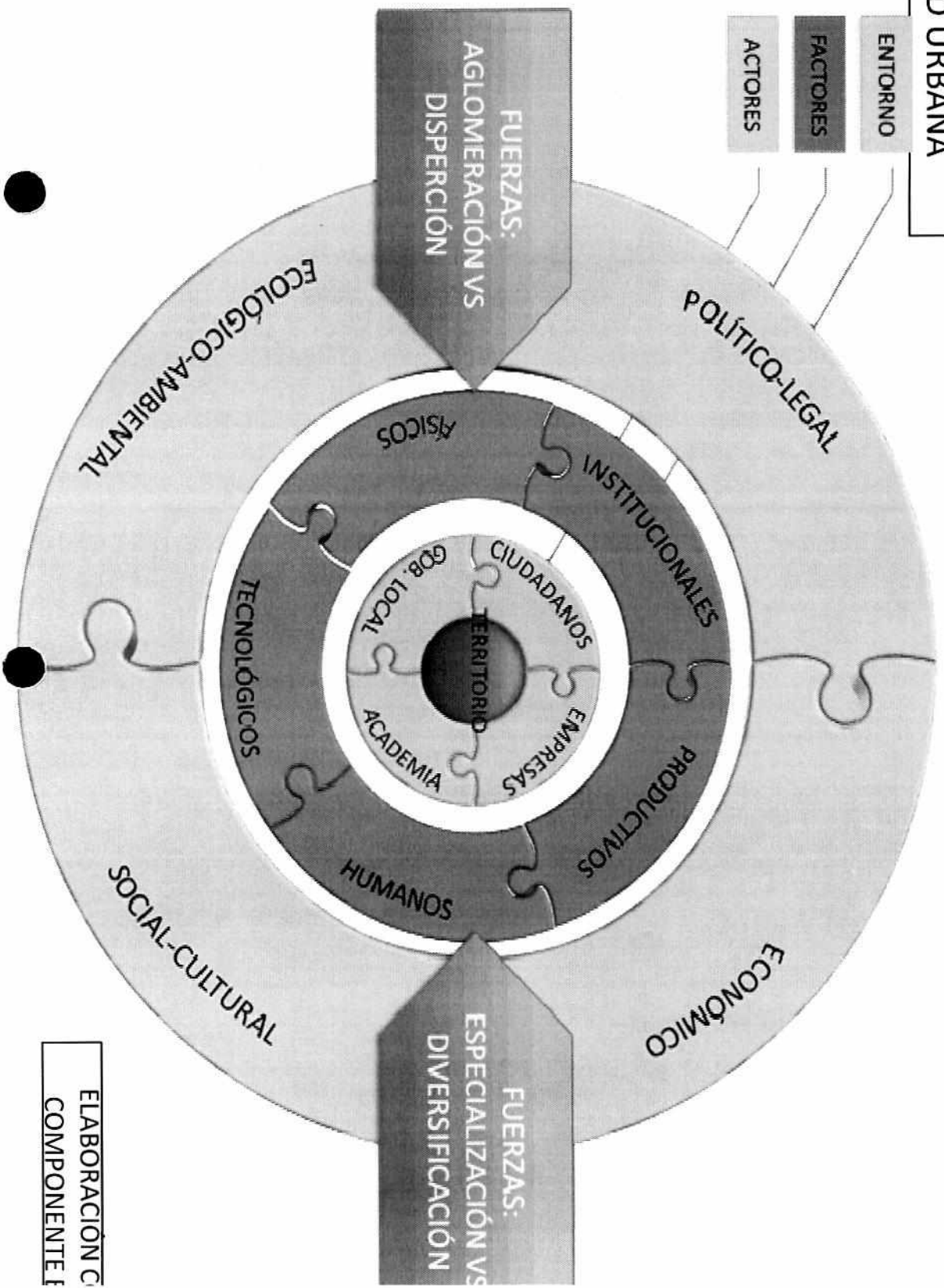


Conceptual del Diagnóstico

Conceptual del Diagnóstico

DE COMPETITIVIDAD URBANA

ENTORNO
FACTORES
ACTORES



ELABORACION
COMPONENTE

¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

tores básicos, sobre los cuales se puede construir una exitosa estrategia de desarrollo económico presentes en la ciudad. Sin embargo, existe una carencia de factores avanzados en los que hay t especializada de alto nivel, investigación y desarrollo, logística industrial, capacidad innovadora, emprendedora, etc.

Instrucción en el DMQ:

2010

DMQ
27,7%
24,5%
22,5%
2,4%
22,9%

C, Censo de Población

Existen 71 instituciones de superior (Universidad y 3), Quito tiene el 31% (22)

- **Investigación y desarrollo:** La inversión empresarial en Quito fue de 165 millones en el año 2009, lo que representa el 71,5 total nacional. Y esto significa que sólo el 1,1% de establecimientos de Quito hacen I+D.
- **Capacitación:** Sólo el 7% de empresas Quito invierte en capacitación.
- **Internet:** Sólo el 18% de establecimientos de Quito cuentan con internet.
- **Emprendimiento:** Entre 2009 y 2010 se crearon 31.812 emprendimientos. Equivale aprox. al 30% de empresas existentes en 2010 (55% son de subsistencia).

QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

podría ser calificada, en forma no oficial, como la Ciudad del Conocimiento del Ecuador, debido a la presencia de universidades e institutos y la presencia de talento humano de calidad, sin embargo, para aprovechar dicha condición, es necesario atender las carencias educativas que, aunque se han reducido en especial, reducen las disparidades económicas que se convierten en anclas que no permiten que ciertos grupos suban en la escala socio-económica.



¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

...ene una alta presencia de empresas multinacionales y nacionales exitosas, pero existe una co...
 ...tas en la gran empresa, quedando las microempresas y las de la economía popular, relega...
 ...nientos productivos.

	Categoría según ventas	Número de empresas	% de empresas	Ventas 2009 (millones de dólares)	% ventas	Empleo	% Empleo
Micro	≤ 100.000	87.491	89,30%	1.529	2,33%	182.950	33,4%
	De 100.001						
Pequeña	a 1 millón	7.759	7,90%	2.403	3,66%	94.517	17,3%
	De						
	1.000.001 a						
Mediana	5 millones	1.733	1,80%	3.832	5,84%	84.552	15,5%
Grande	≥ 5.000.0001	955	1%	57.887	88,17%	185.048	33,8%
Total		97.938		65.651		547.067	

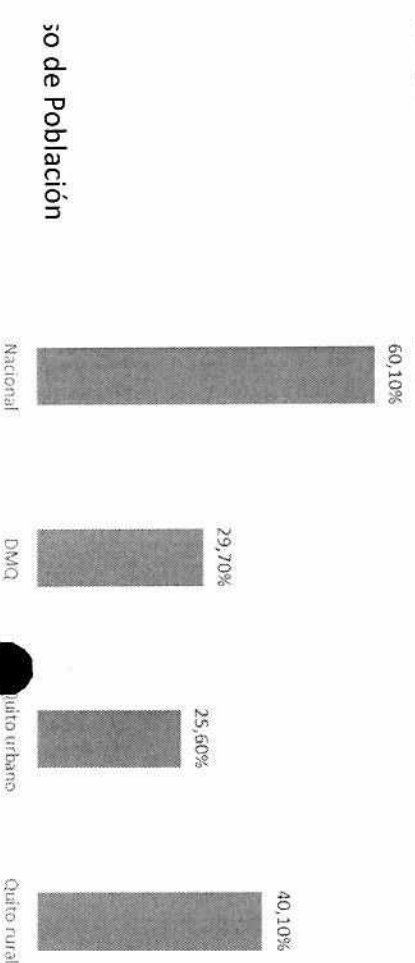
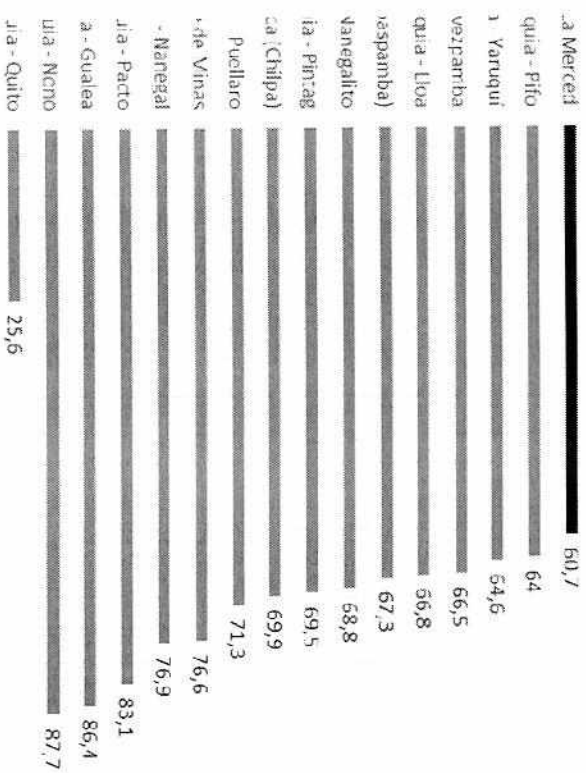
Fuente: Censo Económico 2010.

del Diagnóstico

¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

Entre los mejores indicadores socio económicos del país, pero esta realidad no refleja la situación marginal, periurbanas y rurales, donde las condiciones de vida son deficitarias.

Ir NBI a nivel nacional y DMQ urbano rural (2010)



¿A qué actividad económica se dedica la población

Rama de Actividad Económica	Ocupada	Urbano
Comercio, reparación vehículos	188.078	22.309
Industrias manufactureras	104.570	12.209
Administración pública, defensa y seguridad social	65.282	7.709
Construcción	64.084	7.509
Actividades de alojamiento y servicios de comida	59.223	7.009
Transporte y almacenamiento	56.204	6.609
Enseñanza	46.480	5.509
Actividades profesionales, científicas y técnicas	39.545	4.709
Actividades en hogares privados con servicio doméstico	38.682	4.409
Actividades y servicios administrativos y de apoyo	37.968	4.509
Actividades, servicios sociales y de salud	37.862	4.409
Información y comunicación	28.167	3.309
Otras actividades de servicios	27.754	3.309
Actividades financieras y de seguros	22.619	2.709
Actividades inmobiliarias	11.034	1.309
Agricultura, ganadería caza y silvicultura y pesca	6.078	0.509
Otros	17.794	2.009

Fuente: INEC, ENEMDU, jun 2014

¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

Características industriales de Quito hacen que sea una ciudad donde coexisten actividades especializadas en un ecosistema diversificado, lo cual abre oportunidades para trabajar en estrategias de competitividad urbana que apuntalen el cambio productivo del Ecuador.

Industrias Especializadas de alto dinamismo: Del total de 83 industrias del Ecuador (basadas en sectores de alto dinamismo, es decir, con un índice de crecimiento superior al promedio de los sectores económicos), Quito tiene ventajas relativas (especialización) en 51 de ellas. De esas 51 industrias, tan solo 10 son negativas en ventas entre 2009 y 2012 (industrias de Azar y Apuestas), y 38 tuvieron crecimientos positivos. En promedio, el crecimiento de las industrias especializadas de Quito es superior al promedio de Quito, quedando 13 industrias con crecimiento inferior al promedio.

Diversificada: Quito tiene una estructura productiva bastante diversificada, El comercio al por mayor y minorista es el sector que domina la estructura de ventas en la ciudad con el 24% del total. Los sectores de servicios y actividades representadas en promedio menos del 1,2% del total de ventas de Quito lo cual demuestra una alta dependencia en una sola industria.

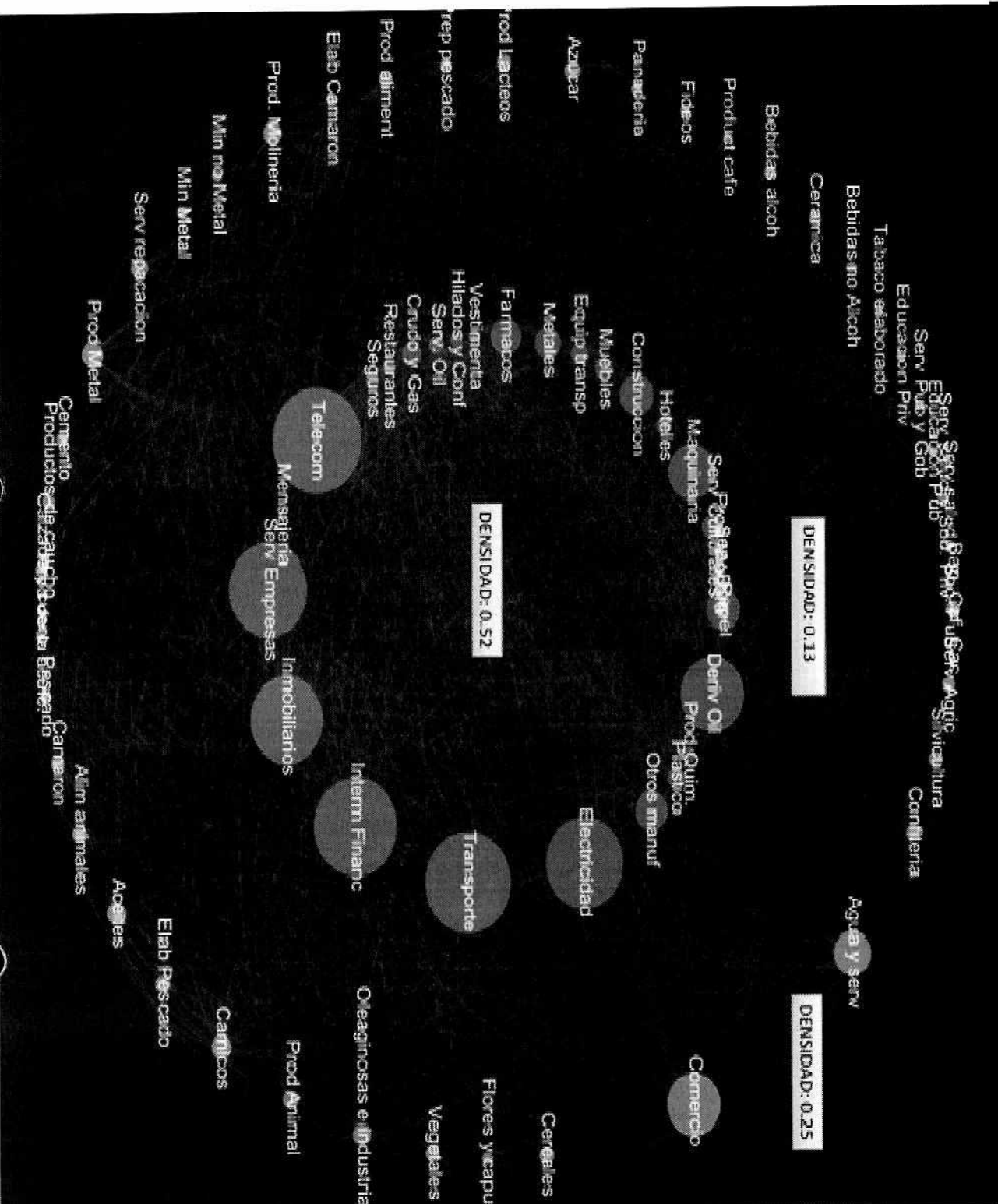


- .
- .

¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

*ustrias de Quito son un nodo central del entramado productivo nacional, por lo que no se puede
adecuado cambio de matriz sin entender y atender los encadenamientos productivos de la capit*

QUITO COMO NODO CENTRAL DEL ENCADENAMIENTO DEL ECUADOR.

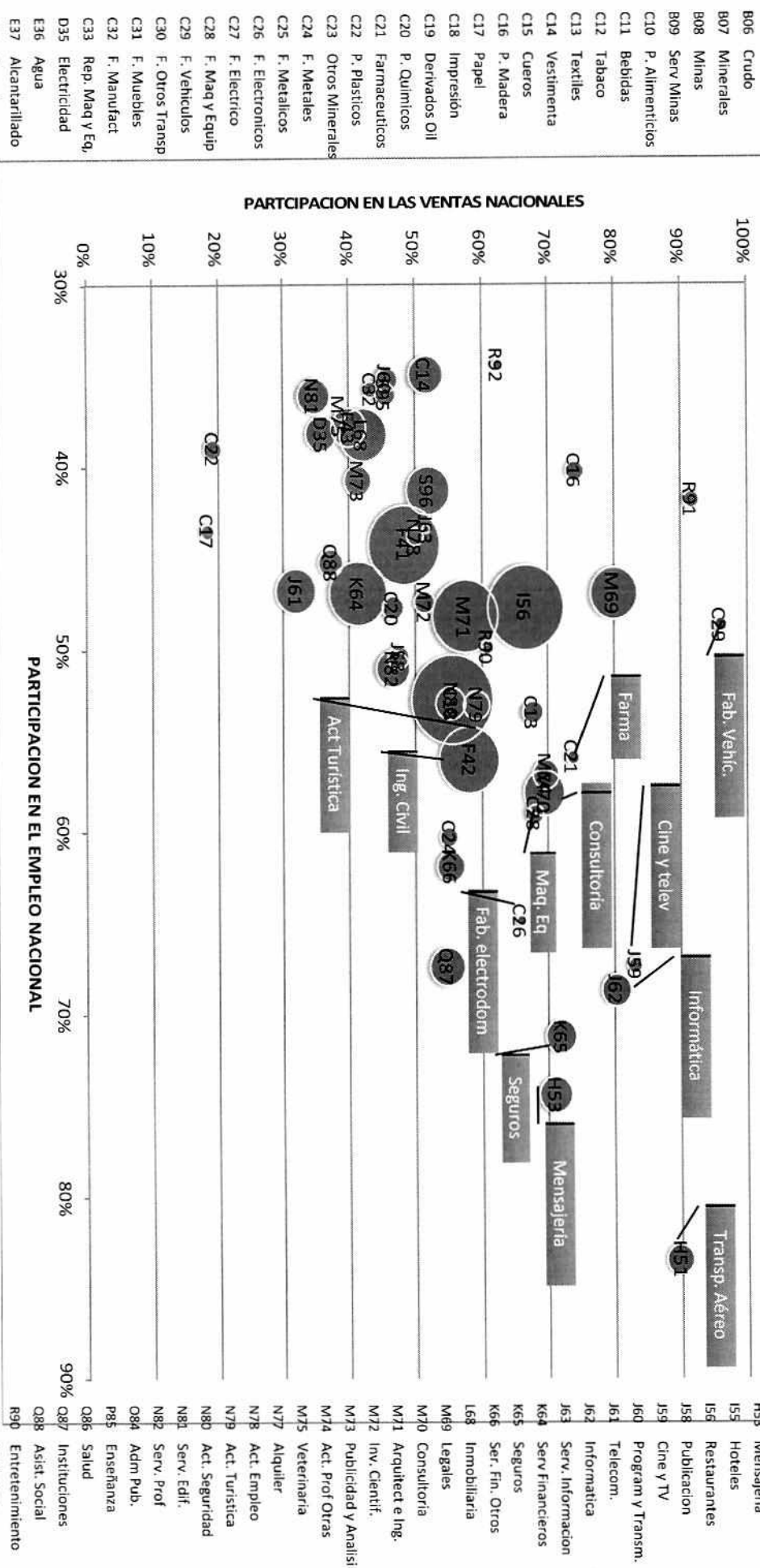


El tamaño de la burbuja mide la "centralidad" de cada industria dentro de la red productiva nacional. Se aprecia una suerte de **Centro vs Periferia** con industrias de alta especialidad de Quito como núcleo. La densidad de conexiones intra-Quito es más alta que el promedio nacional incluido Quito (0.25) o sin Quito (0.13).

me

AGLOMERACIONES INDUSTRIALES - QUITO

Especialización Industrial en Quito y participación nacional en ventas y empleo (por CIU2)



El gráfico muestra solo las industrias especializadas localizadas en Quito (LQ>1). La participación de cada industria en el total de ventas nacional en el eje vertical. La participación en el empleo nacional en el eje horizontal. Las burbujas representan la participación de cada industria en el empleo de Quito.

- A01 Agricultura
- A02 Silvicultura
- A03 Pesca
- B05 Carbon
- B06 Crudo
- B07 Minerales
- B08 Minas
- B09 Serv Minas
- C10 P. Alimenticios
- C11 Bebidas
- C12 Tabaco
- C13 Textiles
- C14 Vestimenta
- C15 Cueros
- C16 P. Madera
- C17 Papel
- C18 Impresion
- C19 Derivados Oil
- C20 P. Quimicos
- C21 Farmaceuticos
- C22 P. Plasticos
- C23 Otros Minerales
- C24 F. Metales
- C25 F. Metalicos
- C26 F. Electronicos
- C27 F. Electrico
- C28 F. Maq y Equip
- C29 F. Vehiculos
- C30 F. Otros Transp
- C31 F. Muebles
- C32 F. Manufact
- C33 Rep. Maq y Eq.
- D35 Electricidad
- E36 Agua
- E37 Alcantarillado
- E38 Desechos
- E39 Serv. Desecho
- F41 Edificios
- F42 Ing. Civil
- F43 Act. Construc
- G45 Comer Vehiculos
- G46 Comer. Mayor
- G47 Comer. Menor

¿ES QUITO UNA CIUDAD DE OPORTUNIDADES?

Es una ciudad de oportunidades, pero para aprovecharlas en forma adecuada, se requiere de una estrategia de desarrollo y competitividad, formulada en forma institucionalizada a través de alianzas públicas con todos los actores de la ciudad.

Presentación de las políticas, líneas estratégicas, programas y metas (preliminar).



íticas.

A 6

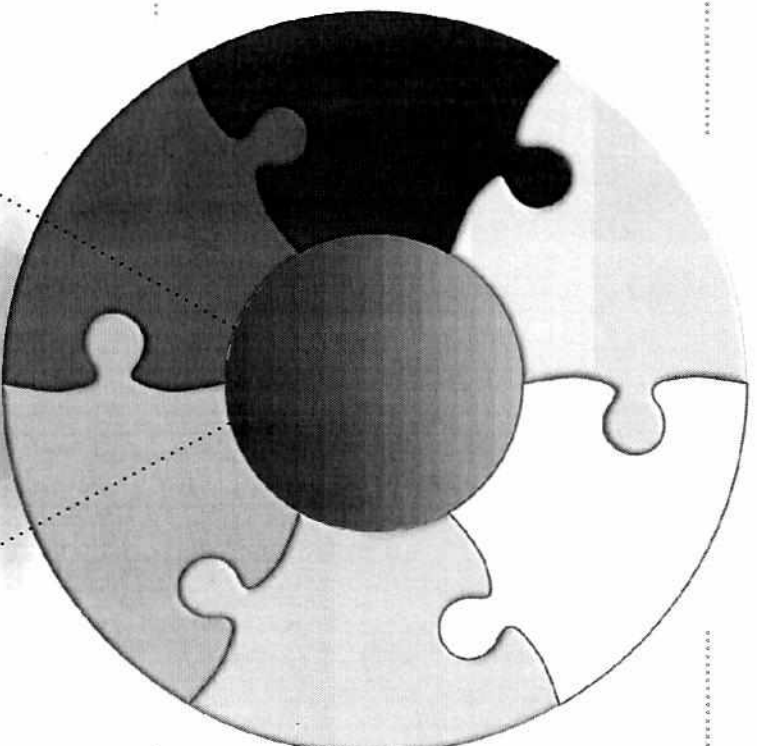
una institucionalidad adecuada
ntar el sistema de competitividad
o plazo

A 5

al DMQ, como un nodo logístico
arse exitosamente en el contexto
mundial

A 4

competitividad y el desarrollo
s territorios rurales y urbanos de



Sistémicas
Adaptativas
Inclusivas
Sostenibles

PO

Articular Clusters y Cadenas

PO

Fortalecer los factores avanzados
de competitividad

PO

Posicionar a Quito como una ciudad
competitiva para hacer

QUEMA CONCEPTUAL DE LAS POLITICAS

POL 4: DESARROLLO RURAL

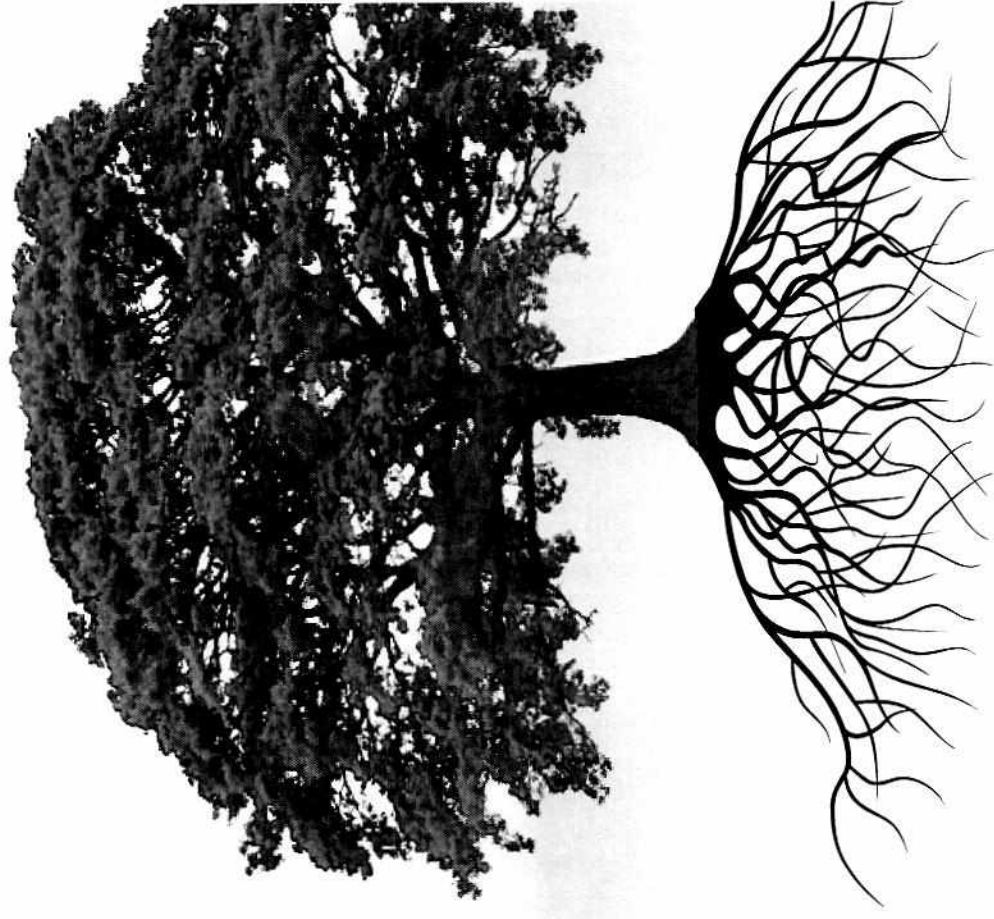
POL 1: CLÚSTERS Y CADENAS

POL: 3 CIUDAD DE NEGOCIOS

POL 5: NODO LOGISTICO

POL 6: INSTITUCIONALIDAD

POL 2: FORTALECER FACTORES



Programas y Componentes (resumen)

1.1 Articulación de clusters y

tucional Público-Público

a el cambio de matriz productiva

tucional Público-Privado

: Competitividad

tucional Municipal

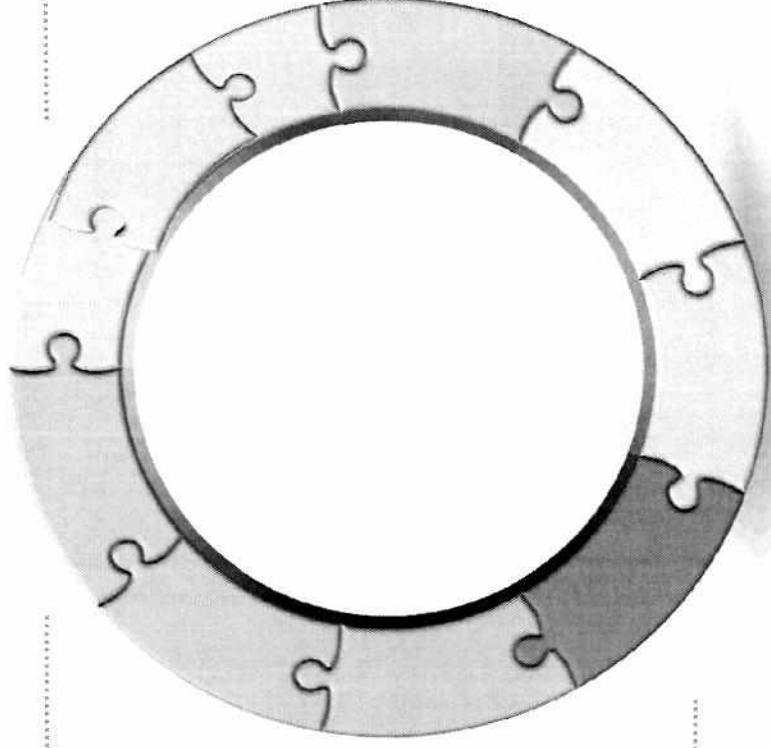
manente del PMD y PMOT

logístico

ques Industriales, NAIQ.
transferencia.

Desarrollo rural y urbano

Desarrollo endógeno territorial
productiva de grupos vulnerables



Priorización c

Desarrollo de encade

1.2. Compras

Definición de proye

Desagregación tr

1.3. Quito

Desarrollo del clust

2.1. Quito

Exportación y Com

Emprendimiento e

Mejora

Transferencia de conocimiento

Logística especializa

2.2. Quito Ir

Valor Compartido y desarrollo p
(atención a grupos vulnerables

3.1. Quito Invierte

Atracción de Inversiones

Mejora clima de negocios

Branding de Quito

Programas y Componentes (resumen)

Política 1

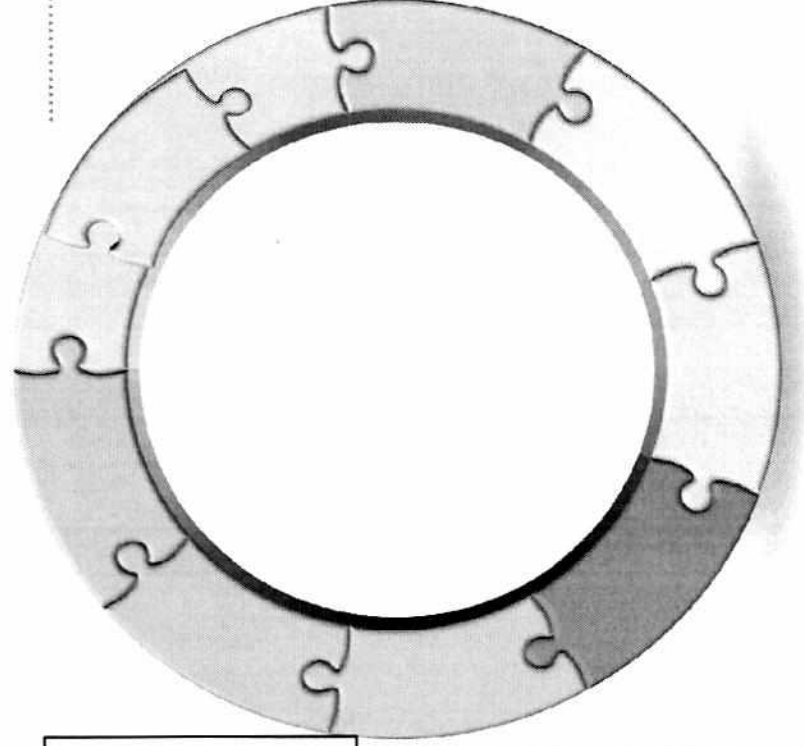
pulsará la articulación de Cadenas de Valor y Clusters para la transformación de la matriz productiva, promoviendo la cooperación entre actores y la inclusión económica en los encadenamientos, orientación y el conocimiento, y gestionado con criterios de sostenibilidad y sustentabilidad

OBJETIVO 1 POLITICA 1

Se tiene en cuenta con sectores productivos articulados con una estrategia de mejora competitiva.

OBJETIVO 2 POLITICA 1

El gobierno local apoya al fortalecimiento de las cadenas productivas de la ciudad a través de la promoción de las compras públicas locales.



1.1 Articulación de clusters

Priorización

Desarrollo de encadenamientos

1.2. Quit

Desarrollo del cluster

1.3. Compra

Definición de procedimientos

Desagregación de compras

23

Políticas, Programas y Componentes (resumen)

Política 2

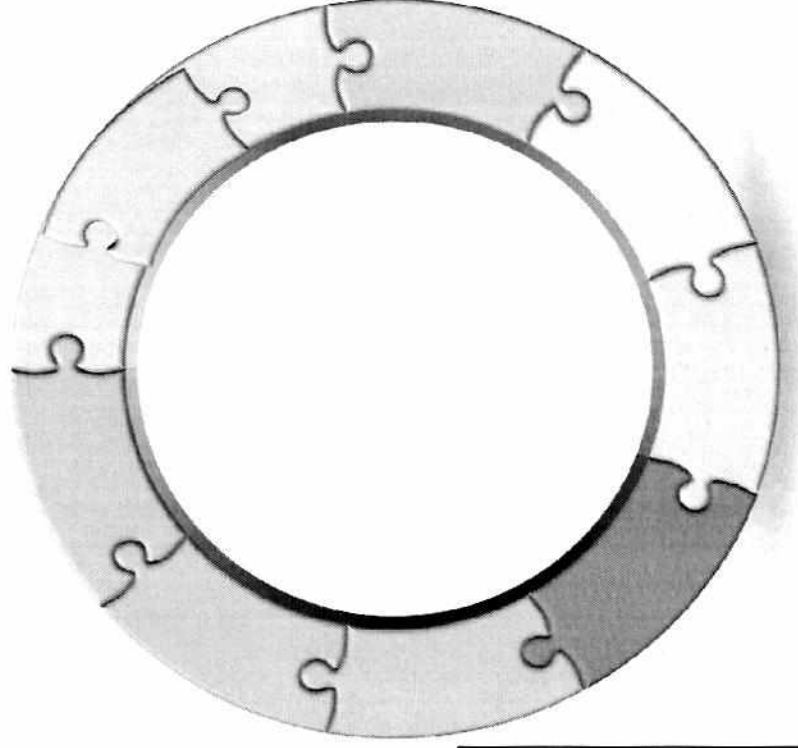
El gobierno distrital apoyará al desarrollo económico de la ciudad a través del fortalecimiento de los factores de competitividad que sean la base para la diversificación y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de la matriz productiva.

POLITICA 2 OBJETIVO 1

Se diseñarán y estructurarán planes de acción específicos para cada cluster, y se implementarán los mecanismos necesarios para la potencialización de sus componentes de competitividad.

POLITICA 2 OBJETIVO 2

Se promoverá el desarrollo productivo de la ciudad a través de la especialización con una visión incluyente que integre a los grupos vulnerables y se generará valor compartido a escala, con una atención a grupos vulnerables.



2.1. Quito

Exportación y Comercio

Talentos

Emprendimiento e Innovación

Mejora de la Competitividad

Transferencia de conocimiento

Logística especializada

2.2. Quito I

Valor Compartido y desarrollo (atención a grupos vulnerables)

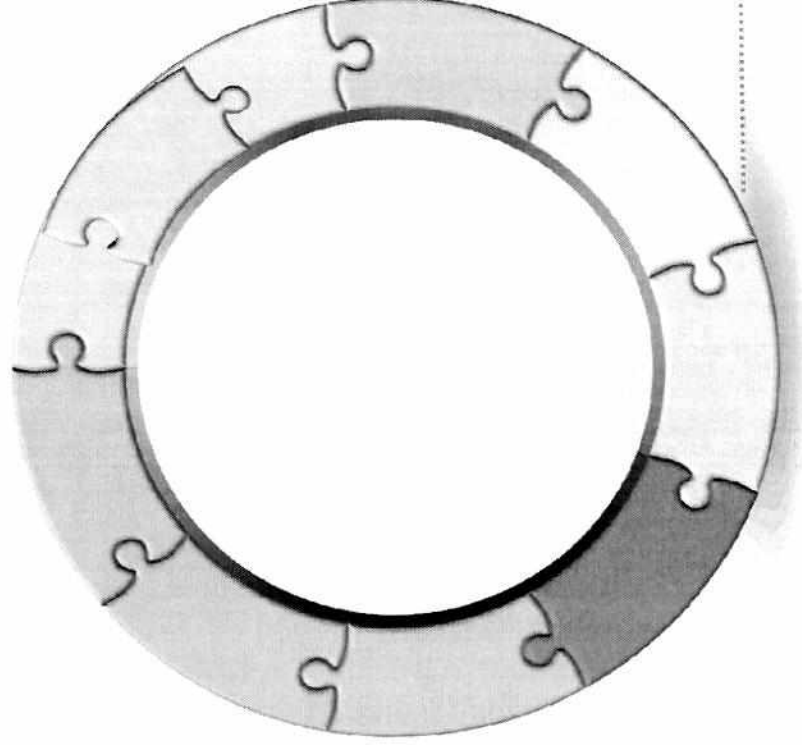
as, Programas y Componentes (resumen)

Política 3

ará un entorno de negocios a traiga inversiones extranjeras, retenga inversiones locales y pos
o una de las ciudades más competitivas de América Latina y líder indiscutible dentro del Ecu
enere oportunidades amplias e inclusivas para el desarrollo de todos los actores de la ciudad

OBJETIVO 1 POLITICA 3

es un territorio atractivo para
eración de oportunidades
ctivas, y cuenta con una
l posicionada a nivel nacional
y regional.



3.1. Quito Invie

Atracción de Inversio

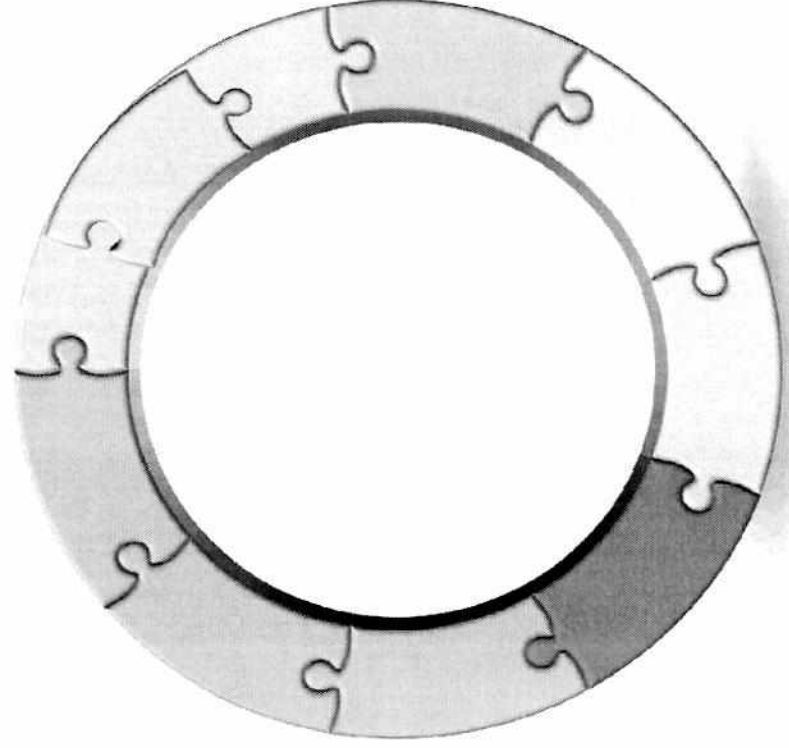
Mejora clima de nego

Branding de Qi

as, Programas y Componentes (resumen)

Política 4

trabajará en impulsar una estrategia para fomentar la competitividad y el desarrollo local en territorios rurales y urbanos de la ciudad



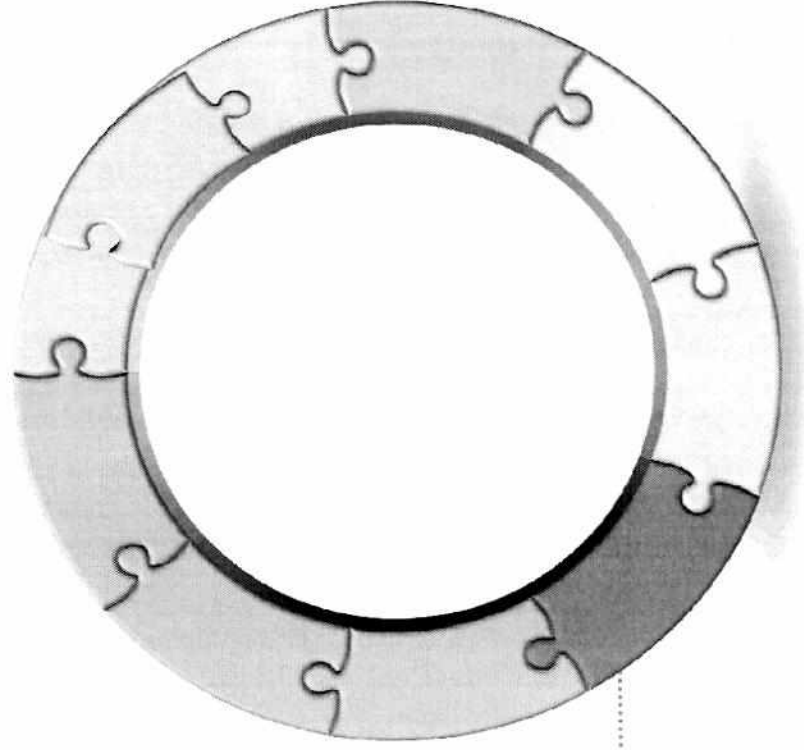
. Desarrollo rural y urbano
endógeno territorial
productiva de grupos vulnerables.....

POLITICA 4 OBJETIVO
El DMQ es un territorio atrae la generación de oportu
productivas, y cuenta c
identidad posicionada a niv
y regional.

as, Programas y Componentes (resumen)

Política 5:

El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la ciudad construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial



logístico

Parques Industriales, NAIQ,
Transferencia .

POLITICA 5 OBJETIVO
Quito, es una ciudad art
logísticamente a nivel na
regional, y cuenta cor
infraestructura adecuada
producción.

as, Programas y Componentes (resumen)

Política 6

verá una arquitectura institucional adecuada para sostener el sistema de competitividad en el plazo, que incluya cogestión y participación inclusiva y amplia de todos los actores

itucional Público-Público

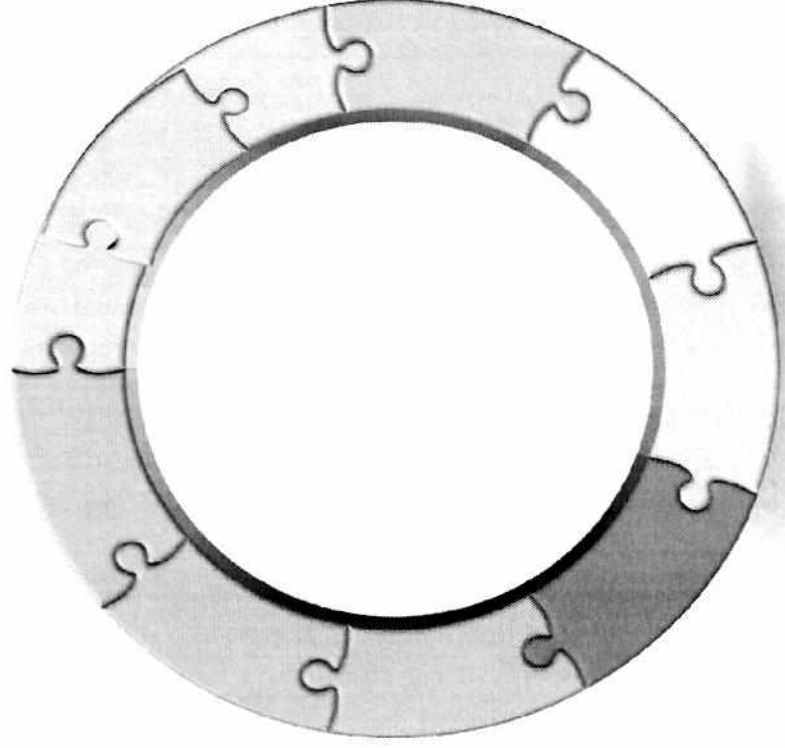
ra el cambio de matriz productiva

itucional Público-Privado

e Competitividad

tucional Municipal

ermanente del PMD y PMOT



POLITICA 6 OBJETIV

La planificación del comp
económico de la ciudad
apropiada por la ciudadad
sostenible a través de mec
de cogestión, participat
incluyente y cuenta con un
técnico de alto valor

Líneas Estratégicas (1)

POL 1.-
articulación de
Valor y Clusters para
nación de la matriz
que promueva la
entre actores y la
nómica en los
nientos, orientado a la
y el conocimiento, y
con criterios de
ad y sustentabilidad.

- **Apoyar la creación de estrategias de clusters** que sirvan para institucionalizar las estrategias sectoriales de mayor importancia para la ciudad.
- **Fomentar la competitividad de las cadenas de valor** priorizadas en el DMQ, especialmente aquellas que puedan incorporar a las pymes y las empresas de la economía popular, para que agreguen valor a la economía local y aporten a la generación de empleos de calidad.
- **Hacer que las cadenas productivas de Quito se inserten en forma inteligente** en el mercado mundial mediante la agregación de valor a los procesos productivos.
- **Fortalecer el clúster turístico de Quito**, encadenándolo adecuadamente con otras industrias locales, nacionales y regionales, dentro de una estrategia de una competitividad amplia para potenciar las ventajas turísticas de Quito y minimizar el impacto de sus desventajas.
- **Articular la estrategia de cambio de matriz productiva del Ecuador**, con las Cadenas Productivas y Clusters de Quito, para buscar sinergias que permitan a la ciudad la transformación productiva.
- Impulsar la articulación de la **Ciudad del Conocimiento Quito**

Política 1

ará la articulación de Cadenas de Valor y Clusters para la transformación de la matriz productiva, nueva la cooperación entre actores y la inclusión económica en los encadenamientos, orientación en y el conocimiento, y gestionado con criterios de sostenibilidad y sustentabilidad

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Componente
<p>Incremento de la cuenta con productos productivos con una mejora de competitividad.</p>	<p># de iniciativas de clusters priorizados</p>	<p>2017: 3 iniciativas de clusters de alto impacto para la ciudad facilitadas.</p>	<p>1.1 Programa de Articulación de Clusters Productivos</p>	<p>1.1.1 y definici estratégic Clusters.</p>
	<p># de iniciativas de clústers priorizados en el 2017 que se han consolidado institucionalmente.</p>	<p>2019: 3 iniciativas de clústers (mismas del año 2017), se han consolidado con una agenda público-privada consensuada.</p>		<p>1.1.2 de Encaden Productiv Inclusivo</p>
	<p># de iniciativas de clusters priorizados</p>	<p>2022: 3 nuevas iniciativas de clusters de alto impacto para la ciudad facilitadas (distintas a las creadas hasta 2017).</p>		<p>1.1.3 de Comp Turística la formac iniciativa</p>
	<p># de iniciativas de clusters priorizados que cuentan con estructura organizativa representativa, inclusiva y financieramente sostenible</p>	<p>2025: 6 iniciativas de clústers se han consolidado con una agenda público-privada consensuada y se encuentran organizadas bajo un cuerpo colegiado institucionalizado representativo, inclusivo y financieramente sostenible.</p>		

204

Política 1

ará la articulación de Cadenas de Valor y Clusters para la transformación de la matriz productiva nueva la cooperación entre actores y la inclusión económica en los encadenamientos, orientada en y el conocimiento, y gestionado con criterios de sostenibilidad y sustentabilidad

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Componente
	% de componente local usado.	estratégico para el fortalecimiento de la cadenas productivas a través de las compras públicas municipales y el encadenamiento adecuado con proyectos públicos realizados en la ciudad. Por lo menos con el 10% de Componente Local.		1.2.1 Definición de P de Gobierno Local al para el Desarrollo pr innovación
no local ra al ento de las roductivas id a través lación de is públicas iles.	% de componente local usado.	2019: por lo menos el 20% de las compras públicas del MDMQ son con componente Ecuatoriano.	1.2 Compra s Públicas para el Progreso.	1.2.2 Definición de s ser promovidos a tra compras públicas, q generen efectos derr economía local medi productividad, valor e transferencia tecnoló empleo, etc.
	% de componente local usado.	2022: por lo menos el 25% de las compras públicas del MDMQ son con componente Ecuatoriano		1.2.3 Desagregación tecnológica para defi estándares de calida necesarias en las co

244

Líneas Estratégicas (2)

POL 2.-

desarrollo económico ciudad a través del nimiento de los factores de competitividad que n la base para la ción y especialización cadenas productivas al cambio de la matriz productiva.

- **Impulsar un ecosistema favorable para la innovación y el emprendimiento** provenientes especialmente de las Mipymes del territorio, a través de un trabajo articulado público privado.
- **Propiciar la transferencia e intensidad tecnológica**, en los procesos productivos.
- **Generar programas de capacitación y asistencia técnica** en áreas acordes con las necesidades de las cadenas de valor, y en articulación con la academia.
- **Articular programas de financiamiento, y generar mecanismos alternativos**, para impulsar negocios innovadores y con potencial de crecimiento.
- **Generar oportunidades de inclusión económica y productiva para los grupos vulnerables del DMQ**, especialmente de la economía popular y solidaria, apoyadas en generación de empleo, autoempleo e integración en las cadenas productivas locales, para lograr un crecimiento incluyente y sostenible dentro de una sociedad solidaria, justa y equitativa.
- **Promover la internacionalización de los bienes y servicios ofrecidos en el DMQ**, desde un enfoque orientado a la promoción de las exportaciones, la atracción de inversiones, la generación de una marca ciudad, y la promoción del DMQ como un destino turístico de excelencia mundial.
- **Logística e infraestructura especializada**, para los Clusters y Cadenas de Valor

Política 2

El gobierno distrital apoyará al desarrollo económico de la ciudad a través del fortalecimiento de los factores avanzados de competitividad que sean la base para la diversificación y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de matriz productiva.

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Componente
<p>El gobierno distrital estructura planes específicos para cada uno de los sectores productivos, para el desarrollo de puestos por parte del sector local, los recursos humanos necesarios para la diversificación de sus cadenas de competitividad y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de matriz productiva.</p>	<p># de iniciativas de cluster y/o sectores que cuenten con un programa de fomento productivo</p>	<p>2017: 3 programas de fomento productivo creados para iniciativas de cluster organizadas en la política 1.</p>	<p>2.1 Programa Quito Compete.</p>	<p>2.1.1 exportación especializada 2.1.2 Tienda para la Producción</p>
<p>El gobierno distrital estructura planes específicos para cada uno de los sectores productivos, para el desarrollo de puestos por parte del sector local, los recursos humanos necesarios para la diversificación de sus cadenas de competitividad y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de matriz productiva.</p>	<p>% de cumplimiento de los objetivos de cada programa de fomento productivo.</p>	<p>2019: Objetivos de corto plazo de los 3 programas de fomento productivo cumplidos en su totalidad.</p>		<p>2.1.3 Fomento al Emprendimiento e Innovación.</p>
<p>El gobierno distrital estructura planes específicos para cada uno de los sectores productivos, para el desarrollo de puestos por parte del sector local, los recursos humanos necesarios para la diversificación de sus cadenas de competitividad y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de matriz productiva.</p>	<p># de iniciativas de cluster y/o sectores que cuenten con un programa de fomento productivo</p>	<p>2022: 3 nuevos programas de fomento productivo creados para iniciativas de cluster organizadas en la política 1.</p>	<p>2.1 Programa Quito Compete.</p>	<p>2.1.4 Valor Agregado y Desarrollo de Cadenas Productivas</p>
<p>El gobierno distrital estructura planes específicos para cada uno de los sectores productivos, para el desarrollo de puestos por parte del sector local, los recursos humanos necesarios para la diversificación de sus cadenas de competitividad y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de matriz productiva.</p>	<p>% de cumplimiento de los objetivos de cada programa de fomento productivo</p>	<p>2025: Objetivos de corto plazo de los 3 nuevos programas de fomento productivo cumplidos en su totalidad y objetivos de largo plazo de los 3 programas de fomento productivo creados en el 2017 cumplidos en su totalidad</p>		<p>2.1.5 Mejora de la Competitividad 2.1.6 Tienda para la Producción 2.1.7 Plan de Cadenas Productivas</p>

Handwritten signature

Líneas Estratégicas (3)

POL 3.-

entorno apto para la
dad sistémica que
Quito como una de
es más competitivas
Latina y líder
dentro del Ecuador,
oportunidades
nclusivas para el
de todos los actores de

- **Propiciar un entorno competitivo e institucional adecuado**, para el surgimiento de encadenamientos productos con valor agregado.
- **Posicionar a la ciudad de Quito como destino turístico**, líder a nivel regional y mun
- **Facilitar la simplificación de trámites**, para el fomento empresarial, especialmente p incorporación y regulación de la Economía Popular.
- **Fortalecer la promoción y los incentivos para la atracción de inversiones**, locales extrajeras, que generen valor agregado a la economía, empleos de calidad, innovaciór transferencia de conocimiento.
- **Posicionar la imagen de la ciudad a nivel internacional.**



Política 3

un entorno de negocios a traiga inversiones extranjeras, retenga inversiones locales y posicione a Quito ciudades más competitivas de América Latina y líder indiscutible dentro del Ecuador, que genere oportu amplias e inclusivas para el desarrollo de todos los actores de la ciudad

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Comp
<p>lugar privilegiado eneración de as productivas, y una identidad a nivel nacional y gional.</p>	<p>Variación 2014-2017 en número de trámites municipales promedio que debe realizar un ciudadano o una empresa. Variación 2014-2017 del tiempo promedio necesario para cumplir con trámites municipales</p>	<p>2017: Reducción de los tiempos en trámites municipales y reducción de tramitología municipal en procesos empresariales.</p>	<p>4.1 Quito una ciudad para invertir</p>	<p>4.1.1: At Inversiones.</p>
	<p># Posición en Rankings Internacionales de Ciudades</p>	<p>2019: Quito se encuentra posicionada entre las 20 ciudades más competitivas de América Latina.</p>		<p>4.1.2: Mejo de Negocios</p>
	<p>Variación del # de empresas multinacionales en el DMQ entre 2014 y 2022</p>	<p>2022: Tener al menos 3 nuevas empresas multinacionales de presencia global (top 200 más grandes del mundo) que inviertan en el DMQ.</p>		<p>4.1.3: Brand</p>
	<p># Posición en Rankings Internacionales de Ciudades</p>	<p>2025: Quito se encuentra posicionada entre las 10 ciudades más competitivas de América Latina.</p>		

Líneas Estratégicas (4)

POL 4.-

ajará en impulsar la
dad y el desarrollo local
rarios rurales y urbanos
dad para garantizar la
equidad

- Habilitación de espacios urbanos aptos para el desarrollar cadenas de valor y clusters
- Habilitación de espacios urbanos marginales aptos para el desarrollar cadenas de val clusters
- Habilitación de espacios rurales aptos para el desarrollar cadenas de valor y clusters
- Articulación de acciones para la generación de estrategias integrales que dinamicen el modelo de ordenamiento distrital por centralidades

Política 4

Se impulsará una estrategia para fomentar la competitividad y el desarrollo local en los territorios urbanos de la ciudad

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Componente
territorial es una al gobierno local, al, el municipio n el desarrollo s de sus zonas ano marginales y rbanas	# de Unidades Territoriales (parroquia, administración zonal, o barrio) con plan de mejora competitiva y % de cumplimiento de objetivos.	2017: 4 Unidades Territoriales con planes de mejora competitiva en etapa inicial de ejecución.	4.1 Programa de Desarrollo Endógeno Productivo – Centralidades y Subcentralidades.	4.1.1 Desarrollo territorial
		2019: Cumplimiento del 100% de objetivos de corto plazo de los planes de mejora competitiva en las Unidades Territoriales seleccionadas en el 2017.		4.1.2 Desarrollo participativo y vocación
	# de Unidades Territoriales con plan de mejora competitiva y % de cumplimiento de objetivos.	2022: 4 nuevas Unidades Territoriales con planes de mejora competitiva en etapa inicial de ejecución. Y 4 UT's seleccionadas en el 2017 con cumplimiento de objetivos de mediano plazo al 100%.		4.1.3 Plan de mejora y Desarrollo endógeno
		2025: 4 UT's seleccionadas en el 2017 con cumplimiento de objetivos de largo plazo al 100%. Y UT's seleccionadas en el 2022 con cumplimiento del 100% en objetivos de mediano plazo.		4.1.4 Implementación de programas

204

POL 5.-
a la consolidación del
mo un nodo logístico
que permita a la capital
ir redes e insertarse
nente en el contexto
ional y mundial

Líneas Estratégicas (5)

- Fomentar la gestión de infraestructura, necesaria para el fomento productivo.
- Propiciar la creación de ZEDES, para el impulso de los Clusters locales.
- Articular con el Gobierno Central, lo proyectos prioritarios de logística para Quito que favorezcan a su internacionalización.



Política 5:

El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la ciudad contribuir a la construcción de redes de infraestructura productiva y energética en el contexto regional y mundial, construyendo y mejorando las redes de infraestructura productiva y energética en el contexto regional y mundial.

Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa	Comp
<p>ciudad articulada a nivel nacional y cuenta con una adecuada para la producción.</p>	<p>Proyecto ZEDE NAIQ aprobado</p>	<p>2016: Aprobado el proyecto de ZEDE en el Aeropuerto MS</p>	<p>5.1: Programa Quito Hub Logístico</p>	<p>5.1.1: ZEDE</p>
	<ul style="list-style-type: none"> # de inversionistas con plan de traslado a la ZEDE • Valor de la inversiones privadas atraídas a la ZEDE 	<p>2018: Inversionistas de la ZEDE comprometidos</p>		<p>5.1.2: Parques Industriales</p>
	<p>% avance obra de infraestructura de la ZEDE</p>	<p>2019: 100% de avance en la obra para el funcionamiento de la ZEDE</p>		<p>5.1.3 Artículo Logística Nacional</p>
	<p>PODT articulado con plan de obras del Gobierno Central y priorizados proyectos de infraestructura productiva. (2017)</p>	<p>2017: Articulado el PODT de Quito con las obras de Gobierno Central</p>		
	<p># de planes de infraestructura energética y productiva diseñados (primera fase de priorización) (2019)</p>	<p>2019: Planes priorizados de infraestructura productiva diseñados (por fases)</p>		
	<p># de obras de infraestructura logística implementados en primera fase / total de obras productivas necesarias (2022)</p>	<p>2022: Realizados equipamientos priorizados de infraestructura productiva para el DMQ</p>		
	<p># de obras de infraestructura energética implementados en primera fase / total de obras energéticas necesarias (2025)</p>	<p>2025: Realizados los equipamientos priorizados de infraestructura energética en el DMQ</p>		

2024

Líneas Estratégicas (6)

POL 6.-
ver una arquitectura
onal adecuada para
ner el sistema de
idad en el largo plazo,
ncluya cogestión y
on inclusiva y amplia de
dos los actores

- **Articular un mecanismo institucional**, que permitan organizar de mejor forma las estrategias de competitividad de Quito y tender puentes de diálogo y acción permanente entre los distintos actores públicos y privados en armonía con los demás componentes territoriales.
- **Generar una agenda de competitividad que involucre a todos los actores de la competitividad del DMQ**, con objetivos medibles de corto, mediano y largo plazo . Cor una agenda que se construya en forma conjunta desde el Municipio, la academia, las empresas y los ciudadanos.
- **Crear un mecanismo institucionalizado de cogestión**, que permita dar continuidad, seguimiento y evaluación a la agenda de competitividad de la ciudad, de tal forma que la participación ciudadana tenga un verdadero peso en las decisiones estratégicas de la ciudad.
- **Mejorar la capacidad organizativa municipal**, para enfrentar los problemas de competitividad de la ciudad en forma integral y sistémica. (ejemplo: Generar un sistema información para la toma de decisiones).

Política 6

Se promoverá una arquitectura institucional adecuada para sostener el sistema de competitividad en el largo plazo que incluya cogestión y participación inclusiva y amplia de todos los actores

Objetivo Estratégico	Indicador	Metas de Resultado	Programa
<p>Fortalecimiento de la competitividad económica de la ciudad, mediante la implementación de mecanismos de participación y cogestión, que permitan la articulación de actores y la creación de valor.</p>	<p>Puesta en marcha de la oficina permanente del PDM y POTM.</p>	<p>2017: Convertir la Oficina temporal creada para la planificación del PDM y POTM en una institución interna permanente con fines de seguimiento y coordinación continua de los planes dentro del Municipio.</p>	<p>6.1: Programa Institucionalizado de la Oficina Permanente y POTM.</p>
	<p>Puesta en marcha de 1 Consejo de Competitividad.</p>	<p>2019: Facilitar y cofinanciar la implementación de un consejo de competitividad de la ciudad.</p>	<p>6.2: Programa Consejo de Competitividad y Prosperidad</p>
	<p>Diversidad de miembros del consejo directivo del Consejo de Competitividad de la ciudad.</p>	<p>2022: Asegurar la independencia y legitimidad del Consejo de Competitividad de la Ciudad por medio de la formación de un directorio que responda a los intereses de la ciudad y no a los de grupos específicos políticos, gremiales, o privados.</p>	<p>6.3: Programa Articulación y Cambio de Modelo Productiva</p>
	<p>% de Cumplimiento de las políticas propuestas por el Consejo de Competitividad.</p>	<p>2025: Asegurar la continuidad de las políticas propuestas por el Consejo de Competitividad.</p>	

**A
N
E
X
O**

No.

2

Eje Social

10

**Plan de Desarrollo y Ordenamiento
Territorial del Municipio del Distrito
Metropolitano de Quito
Quito Solidario**



Hacer de Quito una ciudad solidaria
donde se puede vivir mejor y nadie se
quede atrás.

Políticas

1. Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.	Situación	PDOT
--	-----------	------

2. Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.	Situación	PDOT
--	-----------	------

3. Promover el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Quito.	Situación	PDOT
---	-----------	------

24

Situación

- Las sociedades contemporáneas han caminado hacia la falta de integración y cohesión social.
- Factores políticos, tecnológico-productivos y brechas sociales existentes en determinados sectores o actores abonan en esta situación.
- Las críticas a los procesos de participación social institucionalizada son su direccionamiento y burocratización. Algunas de las formas de organización y expresión han sido controladas y censuradas.
- La dinámica actual de las grandes ciudades como el DMQ provocan la necesidad de desarrollar **cambios profundos en la arquitectura institucional y la gestión municipal.**
- Los roles de las instancias municipales y de las administraciones zonales pueden ser susceptibles de revisión, para abonar en los procesos de **multicentralidad o policentralidad con mayor desconcentración y autonomía de su gestión.**

Quito lleva consigo una larga tradición de asociatividad

Sin embargo, las organizaciones y redes de la sociedad civil tienen una historia, y aunque en los últimos años se han debilitado, existen y tienen iniciativas. Tienen experiencia y esta se traduce en una gran capacidad de creatividad e innovación, y dan cuenta de un tejido social vivo.

Alcaldía presente y valorada, pero no cercana. Un Gobierno de cercanía no solo depende de infraestructura y dotación de servicios cercanos con los actores sociales, sino también de su relación con la ciudadanía que la vincule con la toma de decisiones, procesos de consulta y mecanismos de participación ligados a todos los momentos de la política pública local y de los servicios.



24

Situación

La pobreza afecta al 29,7% de la población quiteña; la pobreza extrema se registra en un 7% (SIISE. INEC. 2010).

La pobreza y la extrema pobreza (sea por NBI o por Ingresos) que registraban una disminución progresiva en los últimos años, entre 2012 y 2013 está experimentando un leve repunte (ICQ. 2014).

En la zona rural de Quito la pobreza alcanza al 40% y la extrema pobreza (11,3%) es más de el doble que en lo urbano.

3 de cada 10 niños y niñas menores de 5 años son atendidos en Centros de Cuidado Diario (INEC 2010). 1 de cada 4 niños y niñas de 0 a 5 años de edad presentan desnutrición crónica (MSP – ODNA 2012). El programa "60 y piQuito" atiende aproximadamente al 10% de la población de adultos mayores (FPMSJ, 2013).

En Pichincha 1 de cada 2 personas no tiene seguro de salud. Menos de 3 de cada 10 personas ocupadas están afiliadas a la seguridad social. (INEC. 2013)

Las principales causas de morbilidad y mortalidad son prevenibles (accidentes de tránsito, suicidio, homicidios, muerte por terceros).

Problemas de discriminación, exclusión y violencia afectan de manera particular a determinados segmentos o grupos como la juventud, las mujeres, la población LGBTI, entre otros.

La puesta en escena de expresiones culturales **no siempre ha estado equitativamente localizada y diversificada**, centrada en determinados territorios y apuntando a eventos y exposiciones únicamente.

Los barrios y sus tradiciones han estado alejados de la gestión cultural; expresiones contemporáneas como **las culturas urbanas y juveniles**, también.

Aspectos de exclusión, discriminación y violencia que también afectan a la población ecuatoriana; así como las causas de morbilidad y mortalidad de la población en Quito, podrían enfrentarse cambiando **hábitos culturales**.

Quito ha sido reconocida entre las principales ciudades para vivir y para el turismo; cuenta además con un patrimonio culinario, artístico, artesanal y arquitectónico inigualable; junto con la calidad de su gente.

Quito es una ciudad próspera pero concentradora de riqueza

A menos que se tomen acciones inmediatas y con visión de futuro, la alta movilidad de su población; la concentración urbana; la migración interna, o un crecimiento poblacional y del territorio sin planificación dificultarán la implementación de políticas y servicios. Se requieren políticas sociales de mayor impacto, que superen visiones aisladas, sectoriales, asistenciales y de corto plazo.

Situación

<p>➤ La mitad de sus ciudadanos son menores de 29 años. 4 de cada 5 desempleados en el país es joven. (INEC). 2 de cada 10 jóvenes en la provincia han alcanzado un título universitario. (SIISE – SIJOVEN - INEC)</p> <p>➤ Más de la mitad de la población quiteña mayor de 18 años no ha culminado el bachillerato. (SIISE-INEC)</p> <p>➤ Cada año más de 18.000 NNA abandonan el sistema educativo. Entre los años lectivos 2009-2010 y 2011-2012 el porcentaje de abandono del sistema se incrementó levemente (AMIE-MinEduc).</p> <p>Las brechas en la calidad de vida son visibles entre barrios informales y/o asentados en zonas de riesgo. Existen zonas que concentran riqueza económica, servicios y equipamientos versus otros en condiciones físicas, sociales, económicas y ambientales deficitarias.</p> <p>Los barrios con menor calidad de vida y problemas sociales (inseguridad, violencia, subempleo y/o desempleo, abandono escolar, falta de transporte) concentran la mayor población del Distrito.</p> <p>El "hipercentro" concentra los espacios de mejor calidad y con la mayor inversión pública, en tanto el mayor déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.</p>	<p>Niños, niñas y jóvenes tiene mayor acceso a la educación.</p> <p>La educación básica casi se ha universalizado y el bachillerato ha sido el nivel educativo que más ha ampliado su cobertura en los últimos años.</p> <p>En cuanto a servicios básicos, Quito presenta indicadores de cobertura sumamente amplios.</p> <p>La calidad de vida de los quiteños (en promedio) es aceptable.</p>
--	---



2014

Problemas

- Mecanismos de participación en el proceso de la política pública local son ausentes o funcionalizados
- Modelo de gestión municipal cuestionado y debilitado.

Políticas

Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.

- Falta de integración y cohesión social
- Brechas sociales niños, adultos mayores y jóvenes desprotegidos
- Políticas culturales concentradas y reducidas

Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

- Exclusión educativa y discriminación
- Servicios de salud deficitarios y mala gestión conducen al no incremento de su acceso.
- Problemas sociales relacionados con la salud, enfermedades y causas de muerte prevenibles.

Promover el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Quito

2014

1. Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.

1.1 El DMQ promueve el debate y aprobación de su Estatuto Autonómico.

1.3 El DMQ cuenta con un modelo de planificación participativa que involucra a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones.

1.2 Procesos de participación ciudadana han sido transversalizados en instancias y procesos del MDMQ, para su incidencia en todas las fases de la política pública (planificación, ejecución y seguimiento) y los servicios.

1.4 El MDMQ promueve la convivencia ciudadana y la integración de los diferentes actores y sectores de la ciudad bajo el principio de equidad étnica, de género, intergeneracional y territorial.

1.5 El MDMQ ha desarrollado herramientas y mecanismos de cercanía, agilidad y transparencia en los procesos, gestión y servicios que presta.

Objetivos



2024

2. Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

2.1 Se ha institucionalizado una política social integral, con énfasis en grupos de población vulnerable, de atención prioritaria y que presentan diversas situaciones de brecha.

2.3 Se ha potenciado la producción, circulación y consumo de prácticas artísticas y culturales tanto materiales como inmateriales en equidad intercultural y territorial a través tanto de programas a largo plazo como de eventos.

2.2 Se ha posicionado el financiamiento del sector social en el DMQ y se ha incrementado la inversión de la municipalidad.

2.4 La municipalidad ha impulsado el reconocimiento, atención e integración de la zona rural a los procesos de desarrollo del DMQ.

Objetivos



3. Promover el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Quito.

3.1 En el DMQ se ha impulsado la equidad de género, generacional y étnica a través del incremento de la cobertura de programas de atención a los distintos tipos de familias y sus miembros.

3.4 Se ha promovido el acceso educativo y se han impulsado acciones educativas complementarias con enfoques interculturales.

3.2 Las políticas de vivienda permiten un acceso efectivo a las diferentes formas de tenencia a la par de un mejoramiento del hábitat.

3.5 La Red Municipal de Salud ha dispuesto y articulado servicios seleccionados de salud y mecanismos innovadores complementarios con calidad y calidez.

3.3 La población quiteña ha adoptado hábitos de vida saludables y ha disminuido su exposición a factores críticos de riesgo.

3.6 El DMQ cuenta con espacio público inclusivos e integrales, distribuidos equitativamente en el territorio de la ciudad.

Objetivos



me

100

Objetivo	Meta
<p>1.1 El DMQ promueve el debate y aprobación de su Estatuto Autonómico</p>	<p>Al 2017 la ciudadanía de Quito ha encontrado sus principales puntos de acuerdo respecto del Estatuto Autonómico, así como sus desacuerdos.</p> <p>Al 2019 la ciudad inicia los procesos de formalización de su Estatuto Autonómico.</p>
<p>1.2 Procesos de participación ciudadana han sido transversalizados en instancias y procesos del MDMQ, para su incidencia en todas las fases de la política pública (planificación, ejecución y seguimiento) y los servicios.</p>	<p>Al 2019, al menos un 10% de la ciudadanía quiteña se ha involucrado en los procesos de construcción, implementación y/o seguimiento de las políticas públicas locales y servicios municipales.</p>
<p>1.3 El DMQ cuenta con un modelo de planificación participativa que involucra a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones</p>	<p>Al 2016, en cada administración zonal se ha implementado, activado y legitimado por la comunidad, comités de planificación participativa.</p>

2014

Objetivo	Meta
<p>1.4 El MDMQ promociona la convivencia ciudadana y la integración de los diferentes actores y sectores de la ciudad bajo el principio de equidad étnica, de género, intergeneracional y territorial</p>	<p>Para el 2019 el MDMQ contará con un sistema integrado de indicadores de participación, integración, cohesión social.</p>
<p>1.5 El MDMQ ha desarrollado herramientas y mecanismos de cercanía, agilidad y transparencia en los procesos, gestión y servicios que presta.</p>	<p>Para el 2019 el MDMQ contará con un portal de Gobierno abierto como mecanismo de transparencia, rendición de cuentas, información social y trámites ciudadanos.</p>



1. Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.

1.1 El DMQ promueve el debate y aprobación de su Estatuto Autonómico.

1.3 El DMQ cuenta con un modelo de planificación participativa que involucra a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones.

1.2 Procesos de participación ciudadana han sido transversalizados en instancias y procesos del MDMQ, para su incidencia en todas las fases de la política pública (planificación, ejecución y seguimiento) y los servicios.

Programa de Participación Ciudadana:
Es la institucionalización del modelo de participación en todo el ciclo de la política pública, observancia ciudadana de programas y servicios.

Línea Programática



any

1. Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.

Paul

Línea Programática

Programa de Gobernanza: mecanismos y herramientas de gobierno municipal cercano a la ciudadanía. Agilidad en la gestión (gobierno electrónico). Sistemas de Información. Transparencia y Rendición de cuentas. Construcción del Estatuto Autonómico.

1.4 El MDMO promueve la convivencia ciudadana y la integración de los diferentes actores y sectores de la ciudad bajo el principio de equidad étnica, de género, intergeneracional y territorial.

1.5 El MDMO ha desarrollado herramientas y mecanismos de cercanía, agilidad y transparencia en los procesos, gestión y servicios que presta.



Objetivo

2.1 Se ha institucionalizado una política social integral, con énfasis en grupos de población vulnerable, de atención prioritaria y que presentan diversas situaciones de brecha.

Meta

En el 2016 todos los sectores sociales contarán con un subsistema participativo de protección de derechos

En el 2017 el MDMDQ ha reformado su arquitectura institucional en el campo social a fin de atender las problemáticas sociales.

2.2 Se ha posicionado el financiamiento del sector social en el DMQ y se ha incrementado la inversión de la municipalidad.

Incremento de al menos un 1% del presupuesto municipal destinado a lo social, hasta alcanzar en el 2025 una representación del 20% del presupuesto municipal para gasto social acorde con el PDOT.

Los egresos permanentes del sector social se financian con ingresos permanentes de la municipalidad.

ma

Objetivo

2.3 Se ha potenciado la producción, circulación y consumo de prácticas artísticas y culturales tanto materiales como inmateriales en equidad intercultural y territorial a través tanto de programas a largo plazo como de eventos.

Meta

El MDMQ ha incrementado los procesos de investigación y registro de la cultura material e inmaterial de la ciudad.

El MDMQ ha incrementado su gestión cultural incluyente, tanto en la investigación, producción y puesta en escena.

Incremento de la contratación de artistas locales respecto de los nacionales e internacionales en los eventos municipales.

Incremento del número de eventos artísticos y culturales en zonas de alto crecimiento demográfico, rurales y parroquiales.

El MDMQ incrementa cada año el número de participantes (artistas, artesanos y asistentes) a eventos interculturales

ma

Objetivo	Meta
<p>2.4 La municipalidad ha impulsado el reconocimiento, atención e integración de la zona rural a los procesos de desarrollo del DMQ</p>	<p>En el 2016 el MDMQ encamina su atención a la zona rural bajo un enfoque integral e inclusivo</p>



Línea Programática

2. Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

2.1 Se ha institucionalizado una política social integral, con énfasis en grupos de población vulnerable, de atención prioritaria y que presentan diversas situaciones de brecha.

2.2 Se ha posicionado el financiamiento del sector social en el DIMQ y se ha incrementado la inversión de la municipalidad.

Programa de Fortalecimiento de la Política Social:

Institucionalización, articulación y reestructura institucional de lo social.
Construcción Sistema de Protección. Planes de Igualdad y agendas de inclusión.
Mejoramiento del presupuesto de lo Social.

2014

2. Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

2019

Línea Programática

Programa de potenciación de la interculturalidad y el patrimonio tangible e intangible

intangible: diálogo e interacción de grupos sociales. Diversificación e incentivos gestión cultural. Promoción derechos culturales. Fomento artístico. Generación de conocimiento y registro

2.3 Se ha potenciado la producción, circulación y consumo de prácticas artísticas y culturales tanto materiales como inmateriales en equidad intercultural y territorial a través tanto de programas a largo plazo como de eventos.



2. Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

DMQ

Línea Programática

Programa de desarrollo rural:
enfoque rural en la atención de la gestión municipal. Impulso ciudad sustentable con soberanía alimentaria, economía social y solidaria. Dotación servicios, proyectos. Fortalecimiento GAD parroquiales. Atención a las comunas.

2.4 La municipalidad ha impulsado el reconocimiento, atención e integración de la zona rural a los procesos de desarrollo del

DMQ



Objetivo

Meta

3.1 En el DMQ se ha impulsado la equidad de género, generacional y étnica a través del incremento de la cobertura de programas de atención a los distintos tipos de familias y sus miembros.

Al 2025 se triplicará el número de personas miembros de grupos sociales vulnerables, en riesgo y atención prioritaria a través de programas municipales permanentes y sistémicos.

3.2 Las políticas de vivienda permiten un acceso efectivo a las diferentes formas de tenencia a la par de un mejoramiento del hábitat.

Al 2025 el 100% del DMQ tendrá cobertura de servicios básicos.

Am

Objetivo

3.3 La población quiteña ha adoptado hábitos de vida saludables y ha disminuido su exposición a factores críticos de riesgo.

3.4 Se ha promovido el acceso educativo y se han impulsado acciones educativas complementarias con enfoques interculturales

Meta

Disminución de la morbilidad, discapacidad y mortalidad prevenibles por accidentes de tránsito y enfermedades crónicas no transmisibles (desnutrición crónica, obesidad, enfermedades cardiovasculares y diabetes).

Incremento de la actividad física y deporte entre los habitantes del DMQ.

Reducción de desnutrición crónica en niños y niñas menores de 5 años que asisten a instituciones municipales de desarrollo infantil y educación inicial.

Al 2025 el porcentaje de abandono escolar en establecimientos educativos municipales se redujo al 2%.

Al 2025: el 10% de la población con escolaridad inconclusa de Quito ha concluido algún ciclo educativo en programas del MDMQ

Objetivo

3.5 La Red Municipal de Salud ha dispuesto y articulado servicios seleccionados de salud y mecanismos innovadores complementarios con calidad y calidez.

Meta

Incremento de la cobertura del sistema municipal de salud

La población de Quito y su municipalidad es responsable con la fauna urbana, incrementando la adopción de mascotas, reduce sus animales callejeros e incrementa los centros de manejo de fauna urbana, y mantiene el control de las enfermedades zoonóticas.

3.6 El DMQ cuenta con espacio público inclusivos e integrales, distribuidos equitativamente en el territorio de la ciudad.

Al 2025 los espacios públicos se encuentran distribuidos equitativamente en el territorio y se han articulado a una red integral de servicios municipales.



3. Promover el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Quito.

2014

Línea Programática

Programa de Inclusión a grupos de atención prioritaria, vulnerables y otros:
Cierre de brechas, inclusión educativa.
Atención en salud. Violencia. Equidad genero, generación, étnica y territorial.
Atención a problemáticas específicas (embarazo adolescente, empleo joven).
Vivienda.



3. Promover el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Quito.

**Programa de espacio público
y prácticas saludables:**

Distribución equitativa de espacio público y servicios. Espacio público accesible e inclusivo. Cambio de patrones socio-culturales (nocivas). Mercados Saludables. Fomento deporte y recreación.

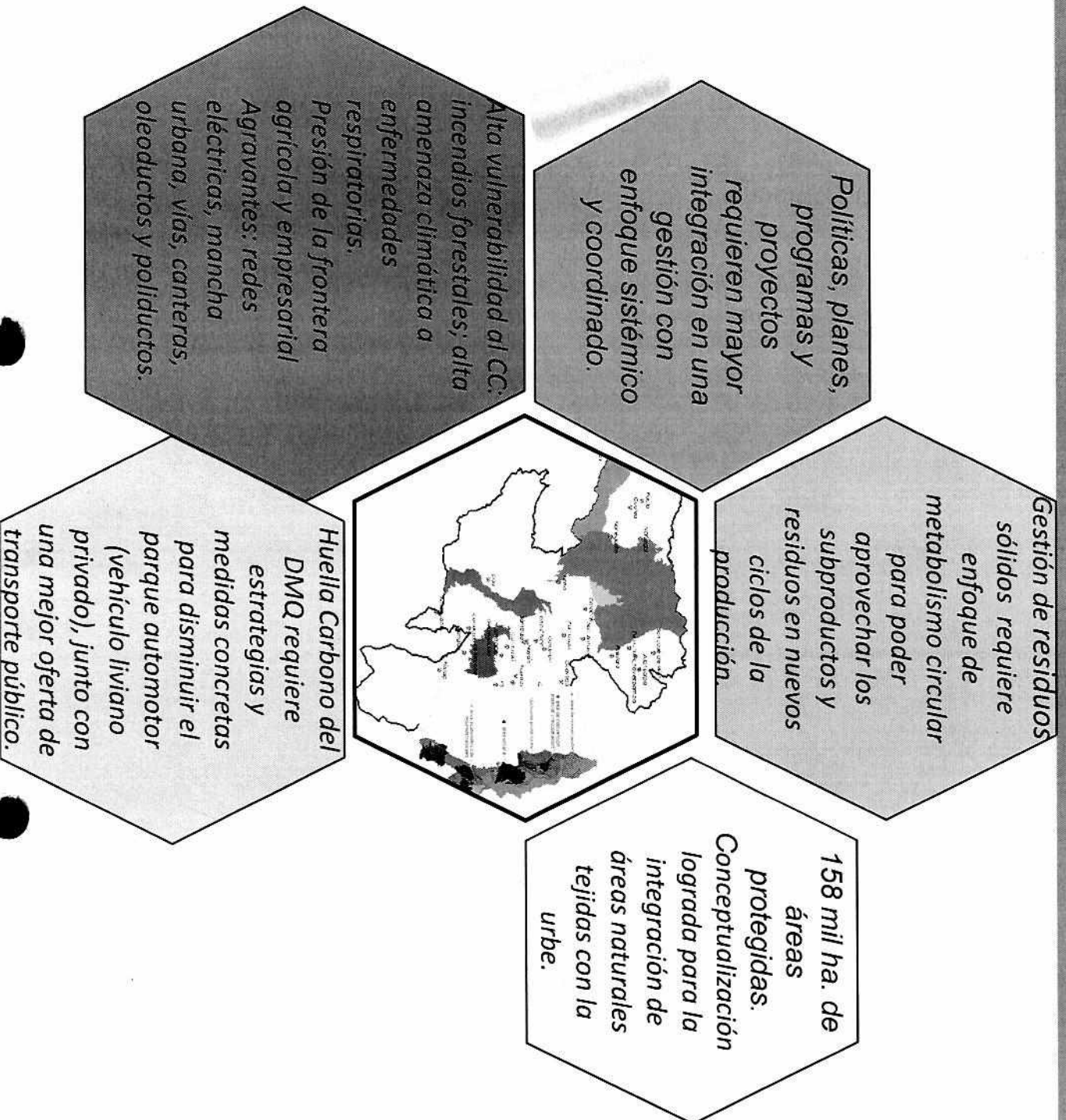
Línea Programática



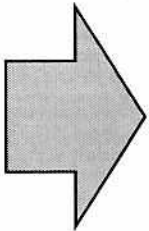
me

**A
N
N
E
X
O
No.
3**

Ambiente DMQ – El Problema



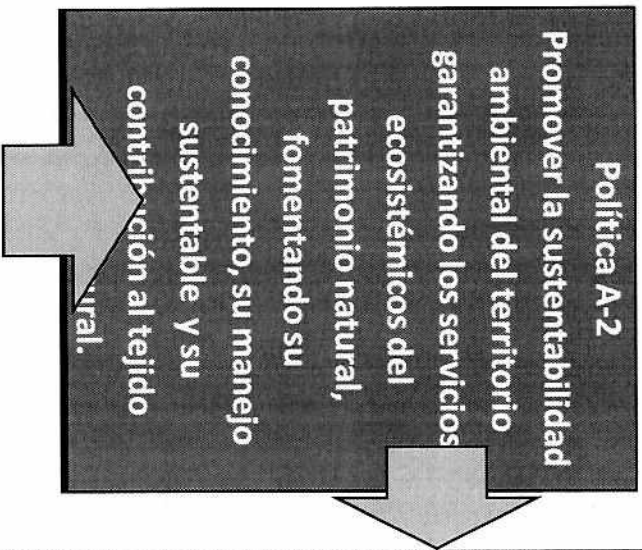
Política A-1:
 Garantizar la gestión integral de residuos bajo el Concepto **Cero Basura** (economía circular), con enfoque de participación, **corresponsabilidad ciudadana** y **responsabilidad ambiental y social.**



Insuficiente servicio urbano y rural en la gestión de residuos (sólidos urbanos, especiales y peligrosos).
 No existe una política integradora sobre la gestión de los residuos.
 No se tiene visión de aprovechamiento de los residuos.
 No se cuenta con tecnologías óptimas para disposición final de residuos y para tratamiento de lixiviados.

Objetivos	Líneas Estratégicas	Programas
<p>La generación de residuos disminuye con la aplicación sistemática de medidas de prevención en la generación basado en cogestión con la ciudadanía y actividades económicas.</p>	<p>Prevención en la generación de residuos.</p>	<p>Cero Residuos - Prevención</p>
<p>La gestión de residuos en mejora continua aplicando un modelo de gestión integral desde generación, recolección diferenciada, aprovechamiento, tratamiento y disposición final.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Modernización de proceso de recolección de residuos sólidos en zona urbana y parroquias rurales. ● Optimización de recursos en parroquias rurales. ● Aprovechamiento de reciclables, y de orgánicos y otros RSU, y de construcciones. 	<p>Cero Residuos – Gestión Integral</p>

Handwritten mark



Modelo de desarrollo no considera los ecosistemas naturales, los cuales se encuentran amenazados por cambios de uso de suelo y crecimiento de la mancha urbana. No existe un manejo de quebradas y los ríos han perdido su capacidad de auto depuración, colapsada por falta de interceptores y plantas de tratamiento de aguas servidas. Normativa insuficiente y falta de aplicación para el cuidado del arbolado urbano.

Objetivos	Líneas Estratégicas de Acción	Programas
<p>Se ha alcanzado la consolidación del Sistema Metropolitano de Áreas Naturales (*), promoviendo la sustentabilidad ambiental del territorio, su conocimiento, su manejo sustentable y su contribución al tejido urbano-rural.</p>	<p>Gestión basada en el conocimiento del estado de conservación de las áreas naturales.</p> <ul style="list-style-type: none"> Fortalecimiento de la gestión para asegurar la funcionalidad ecosistémica natural. Categorización de uso sustentable del suelo rural <ul style="list-style-type: none"> Integración de la red verde urbana con las áreas del sistema metropolitano de áreas naturales. Fortalecer la funcionalidad de las vías como espacio público verde y de movilidad alternativa. 	<p>Monitoreo y medición de estado de conservación de áreas naturales.</p> <p>Consolidación y Gestión del Sistema Metropolitano de Áreas Naturales, de Intervención Especial y Recuperación.</p>
<p>Las fuentes de agua del DMQ se conservan mediante un manejo integral de cuencas.</p>	<p>Fortalecimiento de la gestión para el manejo integral de cuencas.</p>	<p>Manejo integral para la sostenibilidad de cuencas hidrográficas del DMQ.</p>

Handwritten mark

DMQ

Política A-3
Garantizar la sostenibilidad local del territorio enfocada a la reducción y compensación de la huella de carbono y a la resiliencia del DMQ frente al cambio climático.

Alta vulnerabilidad DMQ a incendios forestales, por presión antropogénica y factores de propagación de incendios. Mayor vulnerabilidad en parroquias noroccidentales con condiciones socioeconómicas medias-bajas e índice alto de amenaza climática a enfermedades respiratorias. Páramos bajo amenaza significativa por aumento del área cultivable. 60% del territorio del DMQ, es biodiverso y brinda servicios ambientales. Agravantes: mancha urbana, vías, canteras, oleoductos y poliductos, redes eléctricas.

Objetivos	Líneas Estratégicas	Programas
<p>La ciudadanía y los sectores de mayor emisión han reducido su huella de carbono, y se potencian proyectos de compensación.</p>	<p>Promover capacidades de resiliencia</p> <p>Potencialización de proyectos de reducción de emisiones.</p>	<p>Ciudad Sostenible</p>
<p>Se ha fortalecido la capacidad adaptativa del DMQ frente a los impactos del cambio climático, enfocada en la resiliencia local.</p>	<p>Promover capacidades de resiliencia</p> <p>Consideración de las variables ambiente y riesgos en la planificación del territorio y en la producción.</p> <p>Eco eficiencia en la construcción</p> <p>Promover capacidades de resiliencia</p>	<p>Ciudad Resiliente (Inteligente para la gente)</p>

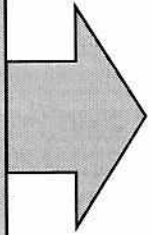
Política A-4
Garantizar el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano, precautelando la calidad de los recursos naturales.

La calidad de los ríos del DMQ sufren un proceso de deterioro debido fundamentalmente a que no se dispone de un servicio de tratamiento de aguas residuales y apenas tan solo el 1% de las aguas residuales son tratadas por la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS). De acuerdo al estudio, las microcuencas de mayor interés del DMQ, por el aspecto de contaminación, son: Coyago, Uravía, Guambi, Chiche, Machángara, Monjas.

Objetivos	Líneas Estratégicas de Acción	Programas
La contaminación ambiental se ha reducido, a través de regulación y un enfoque de prevención hacia los sectores productivos y las actividades y proyectos dentro del DMQ.	Lograr compromisos de desempeño ambiental del sector productivo. Fortalecimiento de capacidades de control y seguimiento sobre el cumplimiento ambiental. Articulación de la gestión de las instancias municipales para una gestión ambiental integrada y coordinada.	Control y monitoreo ambiental en el DMQ.
Se ha fortalecido y consolidado el monitoreo de los recursos aire, agua, suelo y ruido, y se genera información continua para la actualización de políticas, objetivos y metas ambientales.	Fortalecimiento de capacidades de monitoreo de la calidad ambiental de los recursos.	Quito Solidario (sector Industrial)
Se ha controlado el desempeño técnico y de gestión ambiental en la explotación minera de áridos pétreos en el DMQ.	Regulación de la operación de canteras	Gestión integral de Canteras.
Se ha consolidado un proceso de recuperación de quebradas y se han eliminado descargas de aguas residuales a quebradas y ríos del eje hídrico principal (**).	Gestión integral de Quebradas	Gestión integral de Quebradas
		<ul style="list-style-type: none"> Descontaminación de ríos; Tratamiento de aguas residuales previo a su inmisión en sistema hídrico del DMQ.
Se ha disminuido la contaminación atmosférica originada por el transporte automotor.	Monitoreo de emisiones de la operación del parque automotor del DMQ.	Control y monitoreo de la calidad ambiental en el DMQ.

2011

Política A-5
Fomentar en la ciudadanía los principios de ciudad sostenible, soportados por compromisos conjuntos que logren incidir en los patrones de producción, comportamientos y hábitos de consumo de todos los sectores del DMQ.



La huella ecológica per cápita del DMQ es 1,77 hag; supera 9 % a la huella ecológica del promedio para Ecuador. La huella hídrica del DMQ es 1.028 millones de m3 (2011), equivalente al consumo hipotético de más de 17 millones de quiteños; siendo el sector residencial el que más demanda (85%). La huella hídrica indirecta debida al consumo de productos de canasta básica familiar equivale a 2.224 millones de m3, más del doble de la huella hídrica directa total del DMQ.

Objetivos	Líneas Estratégicas de Acción	Programas
<p>La actividades económicas aplican sistemáticamente medidas orientadas a una producción sustentable (optimización de uso de recursos, insumos y materia prima).</p>	<p>Eco eficiencia en la construcción</p> <p>Disminución de emisiones por el sector industrial y comercial,</p> <p>Apoyo a las mejoras del desempeño ambiental de las industrias y los comercios.</p> <p>Apoyo a las mejoras del desempeño ambiental de la ciudadanía y los servicios.</p>	<p>Participación inteligente - sector económico</p>
<p>Se evidencian cambios conductuales en la ciudadanía, que aplica sistemáticamente, medidas orientadas a un consumo sustentable.</p>	<p>Apoyo a las mejoras del desempeño ambiental de la ciudadanía y los servicios.</p>	<p>Participación ciudadana inteligente</p> <p>Participación inteligente - sector educativo.</p> <p>Creando una ciudadanía ecológica-ambiental.</p>
<p>La ciudadanía mejora comportamientos, hábitos, comprende su incidencia en la gestión ambiental del DMQ y asume la corresponsabilidad en la solución de problemas ambientales y acciones frente al cambio climático.</p>	<p>Cambio de patrones de la ciudadanía hacia una cultura de responsabilidad con el medio ambiente.</p>	<p>Mi compromiso ambiental</p>
<p>Se concerta con universidades y centros de investigación ambiental y tecnológica, la generación de estudios científicos y técnicos orientados a aspectos ambientales prioritarios e innovación tecnológica.</p>	<p>Apoyo a la investigación e innovación para la gestión ambiental.</p>	<p>Participación inteligente - sector educativo.</p>

Handwritten signature or mark.

A

N

E

X

O

No.

4

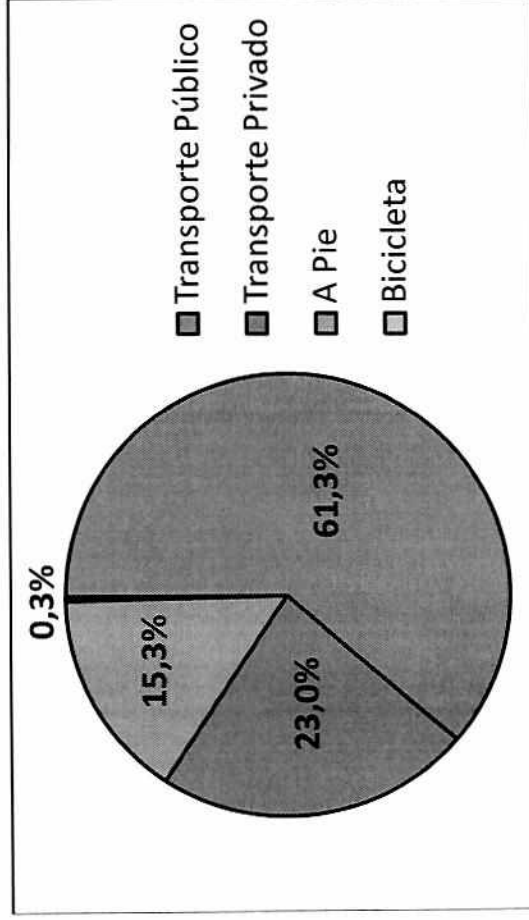
MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Contenido:

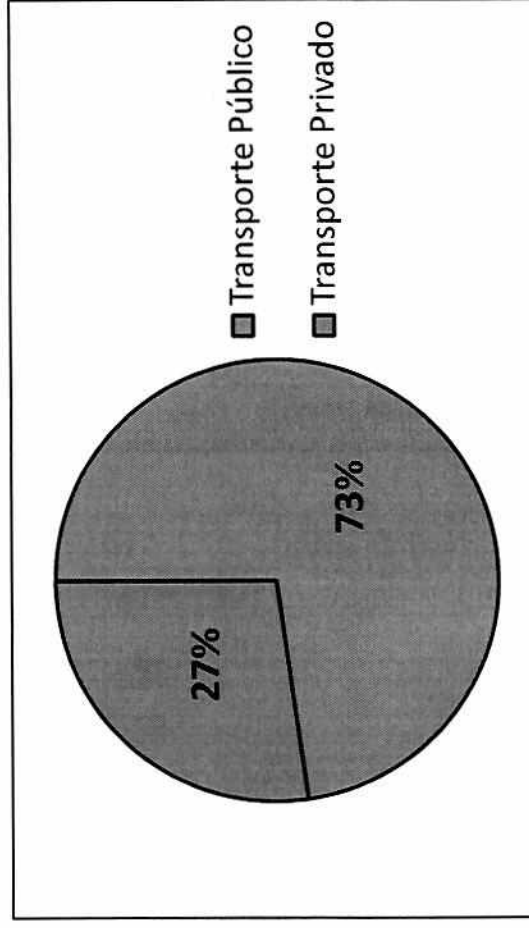
- Problemas esenciales
- Políticas
- Objetivos
- Programas-proyectos - metas

SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DMQ

Distribución de viajes en el DMQ – 2014



Distribución de viajes en transporte motorizado

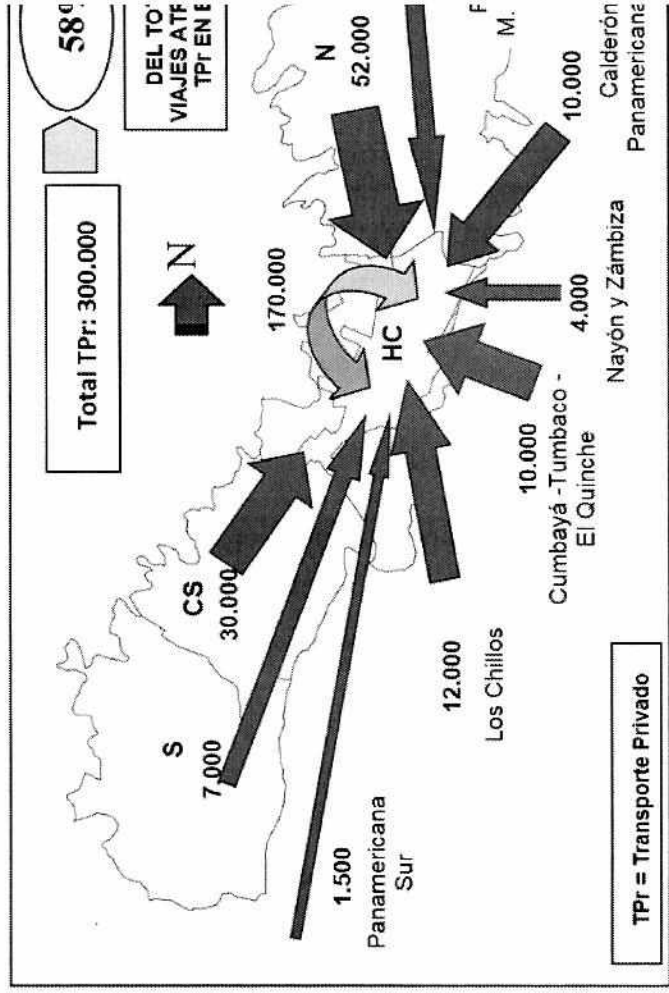
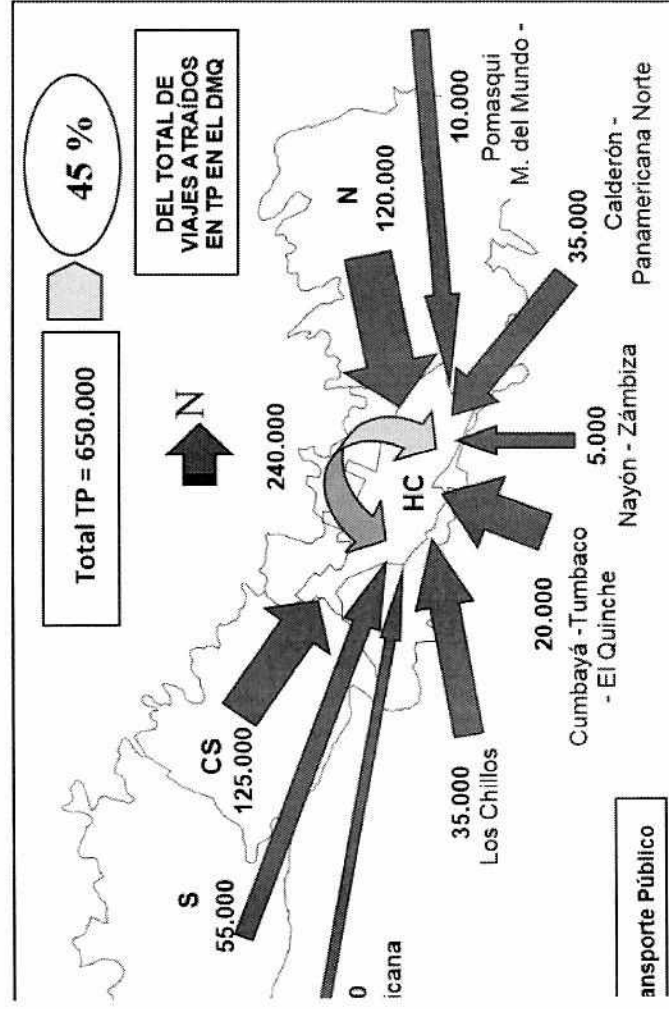


- Se ha disminuido la proporción de viajes en transporte público en un orden del 7% en los últimos 16 años (de 80% a 73%).
- Inversamente, los viajes en vehículo particular crecieron en ese mismo orden (de 20% a 27%).
- De todas maneras, la proporción de viajes en TP es deseable, por lo que debe hacerse las acciones para mantenerla.

Rev

SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DM

El Hipercentro de Quito es la zona con el mayor número de atracción de viajes motorizados del DM a alta demanda de viajes genera serios problemas de accesibilidad; y al ser ésta la zona de mayor consolidación del DMQ, la capacidad del sistema vial es limitado frente a las demandas de circulación vehicular; los movimientos pendulares generan congestiones de tráfico al el ingreso y salida de la misma.



Número de Viajes atraídos en Transporte Público y Particular al Hipercentro de Quito – Proyección al 2011

Deu

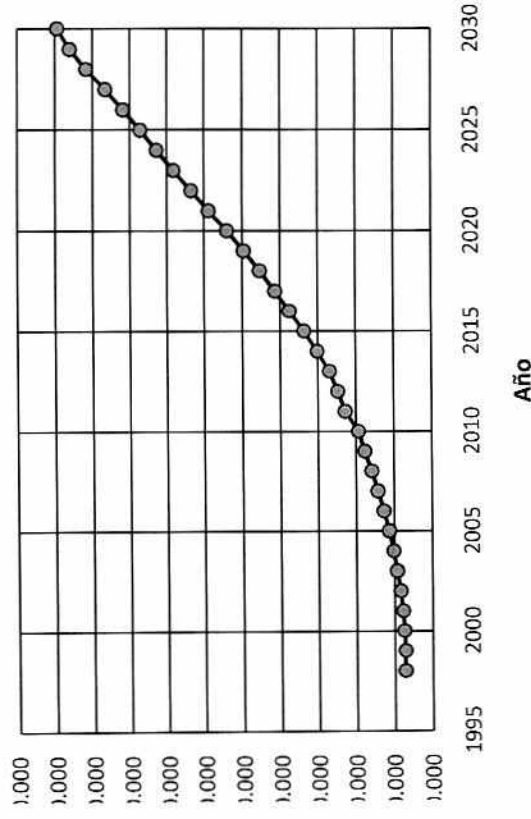
SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DM

crecimiento del parque vehicular en los últimos 10 años registra un promedio de 7,5% anual (35.000 vehículos/año). Al finalizar el 2014 se registraron 50.000 vehículos nuevos;

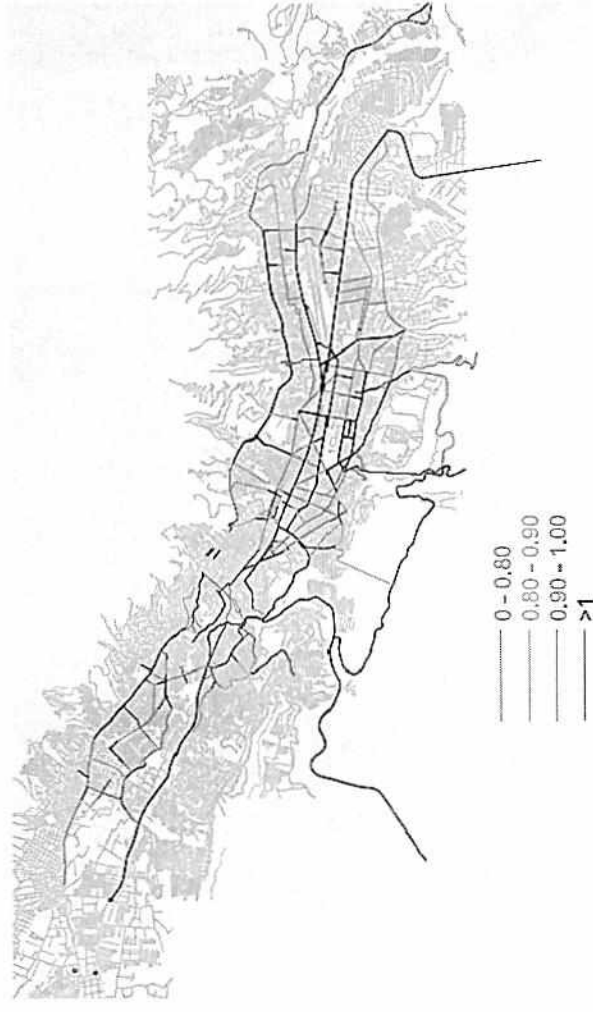
la capacidad vial disponible se encuentra en un continuo proceso de saturación, la cual no es capaz de atender la creciente demanda de circulación del parque vehicular. El 35% de la red principal está saturada;

el parque vehicular estimado al 2014 es de alrededor de 452.000 vehículos y se espera que al 2030, de seguir la misma tendencia, sea de 1'140.000 vehículos.

Si se continúa con esta tendencia, las condiciones de movilidad serán insostenibles.



Capacidad del sistema vial principal de Quito

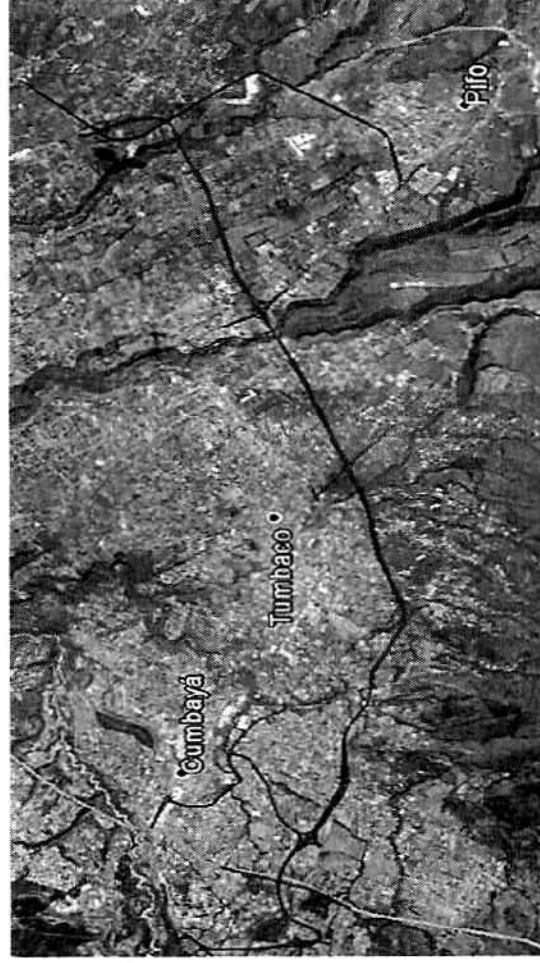


Evolución y proyección del parque automotor en el D

SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN EL DM

El sistema vial del Distrito Metropolitano de Quito se ha mantenido prácticamente inalterable en cuanto a su oferta, pues no puede incrementarse en las zonas consolidadas, sino únicamente en las zonas rurales o perimetrales.

Actualmente se están en proceso de construcción dos vías metropolitanas: la Ruta Viva (falta la Fase 3) y la prolongación de la Av. Simón Bolívar hacia San Antonio (Mitad del Mundo).



Emplazamiento de la Ruta Viva

Elaboración : propia Fuente: EPMMOP



Emplazamiento Prolongación Norte de la Av. Simón Bolívar

Elaboración : propia Fuente: EPMMOP

LOS PROBLEMAS ESENCIALES DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Transporte Público

El servicio de transportación pública sigue siendo deficiente, tanto en su cobertura, conectividad, como la calidad del servicio, lo que provoca el fomento de oferta informal y no es competitivo frente al vehículo particular.

Componente Estratégico Transporte No Motorizado

La movilidad en bicicleta carece de facilidades para su desenvolvimiento seguro, por lo que no favorece crecimiento.

La movilidad a pie no tiene las condiciones de calidad y seguridad y continuidad que faciliten e incentiven este modo de desplazamiento, en donde los más afectados son los grupos más vulnerables.

Componente Estratégico Gestión de Tránsito

Los ciudadanos experimentan mayores tiempos de viaje para realizar sus desplazamientos.

La alta contaminación ambiental y de ruido por tecnologías antiguas en vehículos privados y públicos afectan negativamente en la salud humana y la destrucción del medio ambiente

.. LOS PROBLEMAS ESENCIALES DE MOVILIDAD

iponente Estratégico Vialidad

La conectividad entre las centralidades periféricas y la ciudad de Quito son deficientes, así como entre los sectores occidentales y orientales de ésta.

La accesibilidad y movilidad en los sectores periféricos y los nuevos desarrollos urbanos es limitada por la falta de una estructura vial planificada, lo que afecta la adecuada conectividad.

Los ciudadanos se ven obligados a viajar largas distancias (con largos tiempos de viaje) por la falta de equipamientos, servicios y fuentes de trabajo en los sectores periféricos.

Bajo nivel de servicio en varias intersecciones con alto grado de conflictividad y el bajo nivel de mantenimiento en general del sistema vial principal del DMQ, generan severas congestiones de tráfico.

iponente Estratégico Seguridad Vial

Los índices de accidentalidad de tráfico siguen siendo elevados en el sistema vial del DMQ, a pesar de su relativa disminución.

Existe inseguridad general en los desplazamientos tanto en transporte público (acoso sexual, robos) y privado.

POLÍTICAS DE MOVILIDAD

mponente Estratégico Transporte Público

Priorizar los procesos necesarios que permitan mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignan los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas.

Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público a través de incentivos que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.

mponente Estratégico Transporte No Motorizado

Fomentar en la población el uso cotidiano de transportes alternativos, a través de la elaboración de estudios y ejecución de proyectos de infraestructura para su adecuada movilidad intermodal.

mponente Estratégico Gestión de Tránsito

Promover en la ciudadanía la racionalización del uso del vehículo privado y su participación en procesos restricción de su circulación, en orden al bien común y a los planes de tráfico y de ordenamiento territorio que se establezcan en el DMQ.

... POLÍTICAS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Seguridad Vial

Priorizar todos los procesos necesarios para fomentar y consolidar la cultura de la seguridad vial en todos los ámbitos de la movilidad con lo cual se logre la disminución del número de accidentes de tráfico y sobre todo el de víctimas fatales.

Componente Estratégico Vialidad

Estructurar y planificar el sistema vial en concordancia con el crecimiento estratégico de la ciudad y la planificación urbana, priorizando el transporte Público para reducir la dependencia en el transporte privado, siendo fundamental la asignación de facilidades para el desarrollo del transporte de bicicletas y peatones.

Desarrollar la planificación territorial de manera conjunta con la de la movilidad, a fin de crear nuevos espacios urbanos centrales y periféricos dotándoles con usos de suelo mixto con los equipamientos que puedan atender las diferentes actividades laborales, educacionales, administrativas, y recreativas para inducir los viajes de cortas distancias.

Impulsar nuevas propuestas de mitigación de tráfico para repotenciar la capacidad vial existente dentro del marco general de la gestión del tráfico, con planes complementarios de mantenimiento para mejorar la fluidez del tráfico en nodos congestionados.

OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Transporte Público

- 85% de la población de las áreas urbanas (densidad > 120 hab/ha) cuenta con acceso al servicio de Transporte Público a máximo 400 m. de distancia desde su punto de origen y el 70% en las áreas rurales con densidad < 120 hab/ha) a máximo 500 m.
- La mayoría de ciudadanos del DMQ utilizan el Transporte público como su medio preferente de desplazamiento de medianas y largas distancias, ya que cuentan con un mejor sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia desde los puntos de mayor demanda y distancia de la ciudad, siendo su mayor atributo la disminución del tiempo de viaje, aspectos que lo hacen competitivo frente al vehículo privado.
- Se ha ampliado la cobertura de los servicios de transporte público formal a todos los sectores del DMQ, mediante las varias modalidades autorizadas.
- Se ha optimizado y ampliado la cobertura de los servicios de corredores BRT, adhiriéndose al sistema integrado de transporte público.
- 80% de los servicios de transporte público metropolitano forman parte del Sistema Integrado y todos sus componentes.
- En el DMQ se ha logrado disminuir los niveles de emisiones de gases y ruido generados por los vehículos autorizados debido al mejoramiento de la tecnología de los mismos, en especial, los de la flota del transporte público.

... OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Transporte No Motorizado

La inversión de recursos importantes destinados a la infraestructura y equipamiento urbano relacionados con la movilidad se refleja en el incremento del uso de modos no motorizados de transporte.

Cada vez más ciudadanos de Quito prefieren caminar o usar bicicleta para sus desplazamientos cortos (menos de 5 Km).

Los ciclistas urbanos disponen de sitios seguros para estacionar sus vehículos no motorizados.

Los ciclistas cuentan con facilidades para transportar sus bicicletas en transporte público.

La infraestructura ciclista y el sistema de bicicleta pública responden a estándares de diseño y construcción sólidos y socializados adecuadamente.

TNM se ha incorporado en todas las acciones de planificación, diseño y desarrollo urbano e incluye un marco normativo para su implementación.

La ciudad cuenta con redes peatonales de calidad, con buena capa de rodadura y libres de barreras urbanas.

... OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Gestión de Tránsito

Los ciudadanos/as, mediante campañas e incentivos implementados por el Municipio y consensuados por la comunidad, han disminuido los viajes en vehículo privado y hacen uso del transportes público y no motorizado como alternativa de movilidad sustentable, verificándose una menor número de vehículos privados circulando en las vías, por lo que la circulación es más fluida.

La circulación de los flujos de vehículos particulares en la red vial principal del Hipercentro y de las vías c acceso al mismo, se desarrolla en condiciones aceptables de fluidez, en concordancia con los planes de gestión del tráfico definidos por la Municipalidad.

Los tiempos de viaje en vehículos privados en la red vial principal del DMQ han disminuido en términos globales, llegando a establecerse índices razonables que benefician la calidad de vida de los ciudadanos Distrito.

... OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Seguridad Vial

En el DMQ la circulación del tráfico se realiza de manera racional, en condiciones seguras, se respeta las normas de tránsito por parte de los diferentes actores de la movilidad.

En el DMQ se ha reducido el número de accidentes de tránsito y de manera especial el número de víctimas fatales, cuyos reportes no sobrepasan los dos dígitos.

En los servicios de transporte público en el DMQ ha disminuido el número de robos y acosos sexuales mejorando la confiabilidad y calidad del servicio.

... OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Componente Estratégico Vialidad

En el DMQ se ha reducido de manera importante el número de viajes hacia el hipercentro ya que nuevas centralidades urbanas y suburbanas cuentan con nuevos servicios de equipamientos de salud, educación, recreación, y empleo.

El tiempo y las distancias de los viajes en transporte escolar se ha disminuido significativamente debido a la consolidación de la zonificación de la matriculación de alumnos en los centros educativos de primer y segundo nivel.

Las principales intersecciones del sistema vial principal del DMQ operan en niveles de servicio razonables debido a las intervenciones de infraestructura vial integral con la incorporación de dispositivos especiales para todos los actores de la movilidad involucrados que han permitido mejorar la fluidez tráfico.

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2017

Componente Estratégico Transporte Público

- Sistema Integrado de Recaudo Universal del TP (TP2) – **Julio 2017**
- El Nuevo Trolebús (Ampliación y mejora Sistema Trolebús) (TP3) – **Diciembre 2017**
- Metrocables (TP5; TP6; TP7) – **Julio 2017**
- Extensión Ecovía a Guamaní (TP10) – **Enero 2017**
- Extensión del Corredor Sur Oriental desde Capulí - Estación Guamaní (TP17) – **Enero 20:**

Componente Estratégico Transporte No Motorizado

- Paseo del Sol: Peatonización Av. Amazonas (El Ejido- Av. Colón) (GT8) – **Julio 2016**
- Plan de Movilidad en Bicicleta Pública BiciQuito – Ampliación al Sur de Quito (GT15) – **Diciembre 2015**

2017

PROGRAMAS – PROYECTOS - METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2017

Componente Estratégico Gestión de Tránsito

- Optimización del Centro de Control Semafórico (GT5) – **Mayo 2017,**
- Solución Av. Pichincha (GT7) – **Diciembre 2017**
- Programa de Gestión de Estacionamientos (públicos y privados) (GT10) – **Diciembre 2017**
- Evaluación de la medida pico y placa (GT11) – **Junio y diciembre 2017**
- Implementación de Data Center para la planificación de Movilidad (GT16) – **Enero 2017**
- Conexiones bajo bicentenario (PV12) - **Enero 2017**
- Análisis de unidireccionalidad de vías de la red principal de Quito y análisis de gestión de demanda (GT17) - **Enero 2017**

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2017

Componente Estratégico Vialidad

- Solución Peaje Vía Interoceánica y Plaza Argentina (PV6) – **Diciembre 2015**
- Ruta Viva – Terminar conexiones transversales y demás (PV2) – **Diciembre 2017**
- Prolongación Simón Bolívar- Mitad del Mundo (PV3) – **Enero 2017**
- Corredor Express Este-Oeste Av. Simón Bolívar y Av. Mariscal Sucre (PV4) – **Septiembre 2017**
- Vía Zámiza - Gualo - Tababela (PV7) – **Enero 2017**
- Conexiones bajo bicentenario (PV12) - **Enero 2017**

Componente Estratégico Seguridad Vial

- Auditoría vial Simón Bolívar – **Enero 2017**
- Auditoría vial Av. Mariscal Sucre / Occidental – **Diciembre 2017**
- Auditoría vial Av. Interoceánica y Ruta Viva – **Diciembre 2017**
- Adecuación de infraestructura (reducción riesgo peatones y ciclistas) – **Diciembre 2017**
- Estudio de seguridad vial (puntos de mayor accidentabilidad) – **Diciembre 2017**

2017

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2019

Componente Estratégico Transporte Público

- Primera línea del Metro de Quito (TP1) – **Diciembre 2019 ?**
- Extensión Trolebús hasta Calderón (TP4) – **Diciembre 2019**
- La Nueva Ecovía (Ampliación y Mejora Sistema Ecovía) (TP8) – **Enero 2019**
- Extensión Ecovía Comité del Pueblo (TP9) – **Diciembre 2019**
- Estación Central de Transferencia de TP "La Marín - Trébol" (TP11) – **Diciembre 2019**

Componente Estratégico Gestión de Tránsito

- Reingeniería Zona Azul (GT9) – **Diciembre 2019**
- Evaluación de la medida pico y placa (GT11) – **Junio y Diciembre 2019**
- Logística Carga y Descarga de Áreas congestionadas (GT13) - **Diciembre 2019**

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

2019

ponente Estratégico Transporte No Motorizado

- Peatonización parcial del Centro Histórico y Reorganización de Rutas de TP (GT6) – **Enero 20**

ponente Estratégico Vialidad

- Solución Vial Paralela al Túnel Guayasamín (PV5) – **Enero 2019**
- Intercambiadores: Granados Eloy Alfaro; 2 Av. Occidental El Pinar y Rumihurco (PV8) –

Diciembre 2019

- Estudios Nuevos Túneles Av. Mariscal Sucre (PV10) – **Diciembre 2019**
- Intercambiadores en el Sur de la Ciudad (PV11) – **Diciembre 2019**

2019

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2022

Componente Estratégico Transporte Público

- Transporte Público al Valle de Tumbaco (TP12) – **Diciembre 2022**
- Extensión Corredor CN Pomasqui y Sur Occidental hasta Guamaní (TP13) – **Diciembre 2022**
- Transporte Público Valle de Los Chillos – Quito (TP15) – **Diciembre 2022**

Componente Estratégico Vialidad

- Troncal Metropolitana – **Diciembre 2022**
- Continuación Av. Mariscal Sucre, extensión hasta Guamaní (PV9) - **Diciembre 2022**

Any

PROGRAMAS – PROYECTOS – METAS DE MOVILIDAD

Metas al 2025

Componente Estratégico Transporte Público

- Transporte Público Aeropuerto (TP14) – Enero 2025

104