

Quito, 15 de junio del 2020

Doctor

Jorge Yunda Machado

Alcalde

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Presente

De nuestras consideraciones:

ANTECEDENTES

La emergencia sanitaria decretada a nivel mundial por la pandemia del COVID-19 ha modificado la diaria convivencia de las ciudades en diferentes ámbitos, como son el sanitario, el ambiental, el social y el económico, principalmente. En el caso del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se han debido adoptar diferentes medidas ya que la ciudad se ajusta a un paulatino proceso de desconfinamiento. En este contexto, **la movilidad, el espacio público y el manejo ambiental se vuelven prioritarios.**

Es el momento propicio para reconsiderar la responsabilidad de las autoridades, Alcalde y Concejo Metropolitano de Quito, en relación a estos temas, ya que la ciudad requiere una visión y acciones claras ante la grave crisis energética y ambiental a la que nos enfrentamos. Se requiere construir un urbanismo inclusivo, que permita a todos los habitantes ser partícipes directos o indirectos del diseño y planificación de la ciudad; ser permanentemente incluidos en la construcción de una política pública donde el transporte público y los espacios públicos estén pensados desde una visión de derechos, género, diversidad, interculturalidad, intergeneracionalidad y participación, incorporando las experiencias y necesidades que tienen las personas, sobre todo los grupos sociales más vulnerables y de atención prioritaria.

En este contexto, a continuación presentamos las principales demandas y recomendaciones que, como ciudadanía, organizaciones y colectivos preocupados por la situación actual de Quito, exponemos a la opinión pública:

DEMANDA 1. TRANSFORMACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUITO

El actual sistema de transporte público de Quito se caracteriza por ser inseguro, maltratante, contaminante, ineficiente y excluyente. Se trata de un modelo obsoleto, que está lejos de contemplar los más elementales parámetros de calidad. No ha sido asumido como un servicio básico para la ciudadanía sino como un negocio, en control de grupos de poder ante los cuales nuestras autoridades no responden con suficiencia y liderazgo. Creemos que Quito merece un transporte público, sostenible, digno y de calidad AHORA, encaminado realmente a desestimular el uso del vehículo particular.

Ante esta situación, exponemos las siguientes demandas:

- La ciudad debe realizar una **transición energética**, dar el salto de un sistema de transporte público basado en el uso de combustibles fósiles a uno eléctrico, es una medida además de salud pública y que permite enfrentar el cambio climático.

- Es el momento de que el Municipio de Quito y el Concejo Metropolitano de Quito, con el Alcalde a la cabeza, declaren al **sistema de transporte en estado de emergencia**, no solo debido a la falta de capacidad política y técnica de diseñar e implementar un modelo de operación adecuado, sino porque se encuentra tomado por intereses particulares o privados.
- Se debe encaminar la discusión de la movilidad en la ciudad hacia la **MUNICIPALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE QUITO**, de tal modo que el Municipio retome el control del transporte y por fin diseñe, implemente y promueva un modelo operativo eficiente e inclusivo, que esté a la altura de las necesidades específicas de todos los/las sujetos de movilidad (mujeres, niñas, niños y adolescentes, adultos mayores, personas con discapacidad, entre otros). Muchas ciudades sostenibles en el mundo avanzan actualmente hacia este modelo.
- El Municipio debe **suspender cualquier entrega de nuevos subsidios o inversión de fondos públicos para sostener al gremio de transportistas**, que históricamente ha incumplido su parte en el compromiso de entregar un servicio de calidad a Quito. Cualquier subsidio relacionados con el transporte debe ser orientado de manera directa hacia sus usuarios/as.
- Se debe replantear el uso de recursos públicos para evolucionar hacia un sistema de movilidad sostenible y regido bajo condiciones mínimas de calidad: **no contaminante** (unidades eléctricas), **organizado y eficiente** (tarjetas integradas, cobro electrónico), **con accesibilidad universal** (unidades de cama baja y no chasis de camión, espacios adecuados para sillas de ruedas y coches de bebé, adaptado a las necesidades de adultos mayores, personas con discapacidad, y personas con movilidad reducida, con información visual y sonora de paradas), **con infraestructura adicional adecuada** (señalética mínima de rutas, accesos, frecuencias, horarios, paradas, estaciones de transferencia), **seguro y sin acoso sexual**, entre otros aspectos mínimos que consideran las necesidades de los distintos sujetos de movilidad.
- Implementar un sistema integrado de recaudo con una **tarifa que garantice calidad de servicio, cobertura, eficiencia y seguridad**. Se requiere avanzar en la discusión de la ordenanza sobre tarifa, indicadores de calidad de servicio desde una visión de derecho a la ciudad, para poder romper los contratos existentes y empezar a implementar nuevas rutas de transporte público según el Plan Maestro de Movilidad Sostenible.
- Es hora de restar privilegios y **desincentivar el uso del vehículo privado en Quito** maximizando la restricción de circulación vehicular, de tal manera que la ciudad recupere espacio para otros modos de movilidad sostenible y disminuir los niveles de contaminación del aire. En esta línea, el Municipio debe dar exclusividad de carriles al transporte público en todas las rutas.
- El sistema de transporte debe garantizar la **multimodalidad** (debidamente articulado con Metro de Quito, ciclovías, transporte escolar, transporte interparroquial, etc).

DEMANDA 2. QUITO SE SUBE A LA BICICLETA

La emergencia sanitaria ha visibilizado, más que nunca, la importancia del uso de bicicletas como modo de transporte seguro, promotor de salud y no contaminante. Es fundamental desincentivar el uso del vehículo particular hacia la expansión de otros modos de movilidad sostenible (prioridad para peatones, ciclistas y transporte público). El uso de la bicicleta permite el distanciamiento físico, mejora la salud y fortalece el sistema inmunológico. Ahorra tiempo, dinero y espacio. Mejora la calidad del aire y reduce el ruido en la ciudad.

Como una medida para suplir las restricciones de acceso al transporte público colectivo y de circulación vehicular, demandamos:

- La aplicación inmediata de **políticas integrales para el uso de la bicicleta**, que incluya ciclovías emergentes y permanentes, tanto en vías principales como en circuitos barriales.
- La necesaria equidad en el uso del espacio público vial, permite plantear que todas las **calles con 3 carriles pueden transformar uno de sus carriles en ciclovía unidireccional** de manera permanente. Con esta sencilla medida de equidad garantizamos la conexión del uso de la bicicleta en toda la ciudad y mejorar la capacidad de **control efectivo de velocidad y seguridad vial**.
- El **fortalecimiento de sistemas de préstamo de bicicletas compartidas** (públicas y privadas), a través de incentivos fiscales, laborales y económicos para el acceso a bicicletas de calidad especialmente urbanas, de carga y bicis para mujeres y niños/as.
- **Programas de educación, formación y capacitación de ciclistas y pedagogía ciudadana** para temas como la convivencia pacífica y el distanciamiento físico.
- La **habilitación del Ciclopaseo Semanal de Quito** de manera permanente, expandiendo sus rutas en ejes longitudinales y transversales, así como ampliación de sus horarios (plantear los domingo sin autos como en la fase de semáforo amarillo).
- Incentivar y facilitar la implementación de **ciclopaseos barriales** con conexiones seguras a los circuitos longitudinales y transversales.
- Impulsar un **sistema integral de logística en bicicleta** para el servicio de carga y repartición que libere espacio y reduzca conflicto en zonas urbanas.

DEMANDA 3. PEATONES Y ESPACIO PÚBLICO DE QUITO

Quito ha dado la espalda por mucho tiempo a sus calles (calzada y acera), siendo éstas parte fundamental del espacio público. Más allá de las plazas y parques, las aceras de manera especial, son espacio de convivencia, encuentro y trabajo para las personas y grupos sociales, además de tener la función de circulación y movilidad. La relación de la acera con los frentes de los predios se volvió trivial y vacía, permitiendo incluso la invasión del auto en las mismas. Recuperar la conexión e interacción del espacio abierto con el construido debe ser una meta que toda la ciudadanía exija, así como transformar nuestra ciudad en un espacio agradable, cómodo y seguro, y no del cuál se quiere huir. Las políticas públicas deberán plantearse de manera integral y así lograr un resultado positivo para todos sus habitantes. Debemos resaltar sobre todo la equivocada política de repavimentación que dejó de lado la mejora de aceras y la inclusión de arbolado en el proyecto. Sin embargo, ésto se puede aún rectificar.

Por lo expuesto, planteamos las siguientes acciones y políticas a llevar adelante, que además en la actual coyuntura podrán facilitar el distanciamiento físico:

- Implementar política para una **Ciudad de 15 minutos**; es importante que escuelas y otros equipamientos **generen centralidades**, para lo que se requiere revisar los usos de suelo e implementar una política de usos mixtos en la zonificación.
- Priorizar la inversión en **ensanchamiento de aceras y eliminación de todos los obstáculos que existen en las mismas**, para que sean uniformes y seguras. **Todos los cruces de la**

ciudad deben ser seguros y accesibles; existe información técnica suficiente para hacerlo pero falta de voluntad política.

- Implementar **política de accesibilidad universal para todo espacio público y mobiliario urbano de la ciudad**, que garantice conectividad y caminabilidad con características de seguridad y autonomía. Correcta colocación de la señalética para personas con discapacidad visual (podotáctil) en aceras y cruces peatonales.
- **No se deben construir pasos a desnivel para peatones en zonas urbanas** y se debe reemplazar los existentes con cruces a nivel de acera, seguros y que garanticen accesibilidad universal. Si es inevitable, ante la búsqueda de otras opciones, pueden construirse en vías de alta velocidad y se deberá incluir ascensores para las personas con movilidad reducida. **Tampoco se debe construir pasos a desnivel ni deprimidos para autos**, porque estos rompen el tejido urbano que dificulta la conexión y circulación de personas.
- Creación de zonas 30, que reducen velocidad vehicular a 30 km/h, **pacificando zonas residenciales y comerciales**. Esto se debe implementar de manera inmediata en zonas escolares, como establece la Ordenanza 300. Utilización de la figura de Parquito en el diseño de espacio público (uso diverso de parqueo de zona azul). Se puede incluir a Permisos Únicos de Comercio Autónomo (PUCA) en estos espacios.
- **Activación de terrenos baldíos y espacios abandonados como áreas de convivencia, descanso y recreación** (de manera temporal o permanente). Mediante mecanismos sencillos y flexibles se pueden implementar parques de bolsillo, huertos urbanos, manejo de residuos o compostaje, etc. que incentiven la participación ciudadana efectiva en iniciativas barriales y de organización comunitaria.
- Implementación y mantenimiento de **vivero/huerto urbano municipal a gran escala en el Parque Bicentenario**. Impulsar la creación de viveros y huertos comunitarios urbanos.
- Impulso a la aprobación de la tasa para arbolado planteado en Ordenanza de Arbolado Urbano, como mecanismo para la **construcción de la Red Verde Urbana** para la ciudad y que permita reducir riesgos de inundaciones e islas de calor.
- **Control inmediato del incumplimiento de normativa de uso máximo de frente** de lote para parqueo vehicular. En función de la necesidad de distanciamiento físico requerido, se recomienda que ese uso quede solamente como uso de espera o como uso de extensión y ampliación del servicio que se dé, y de esa manera no invadir aceras, como se está haciendo.
- Aclarar y/o revertir de ser necesario la ordenanza que sugiere que quien se encargue del mantenimiento de veredas sea el frentista, y que esto **vuelva a ser responsabilidad del Municipio** (cobrando una tasa), porque esta situación ha ocasionado el abandono e inaccesibilidad en las aceras.
- De igual manera controlar la apertura de puertas hacia la acera y el diseño de **rampas de acceso vehicular** a predios.
- Simplificación de las ordenanzas existentes, que facilite el cumplimiento ciudadano de la normativa referente a todos los puntos señalados.

Confiamos en que estas demandas sean analizadas y atendidas por Usted como por el Concejo Metropolitano y las Autoridades relacionadas a estos temas tan importantes, para tener un ciudad humanizada, con un desarrollo urbano inclusivo y sostenible, que responda a las necesidades de toda la ciudadanía, como bien define la Nueva Agenda Urbana: “UNA CIUDAD DONDE NADIE SE QUEDE ATRÁS”.

Organizaciones de la sociedad civil:



Veeduría Ciudadana
de la Ordenanza 135
del Barrio
LA FLORESTA



Contacto:

María Elena Rodríguez Y.
Coordinadora Mesa de Movilidad
Cabildo Cívico de Quito
mesamovilidadccq@gmail.com