**Municipio Metropolitano de Quito**

**REUNIÓN MESA DE TRABAJO 2 (MOVILIDAD, AMBIENTE, STHV)**

**Fecha:** 03/07/2020

**Hora de inicio:** 14h00 **hora de finalización:**

**Participantes: Patricio Santos, Juan Carlos Avilés, Liceth Cabrera, Alejandro Montúfar, Sheldon López, Adriana Lucía Ávila, Daniela Mariño, Ahmed Flores, Alexandra Ocaña, Christian Zaragocin, Diego Enríquez, Diego Cevallos, Fernando Granizo, Henry Vilatuña, Hernán Bedoya, Iván Tapia, Jenny Torres, Jorge Peralta, Karina Suárez, Miguel Terán, Nixon Narváez, Pablo Rivera, Paulina Feijoo, Rodrigo Calderón, Rodrigo Torres, Sebastián Seaman, Sebastián Nader, Sergio Tamayo, Valeria Díaz, Wilson Montenegro, Guillermo Romero, José Villagómez**

**TÍTULO DE LA REUNIÓN**

Revisión Mesa de Trabajo 2 (movilidad, ambiente, STHV).

**MEMORIA DE LA REUNIÓN**

**Inicio de la reunión**

Se inicia la reunión con una revisión de las políticas inicialmente planteadas por la Secretaría de Desarrollo Productivo – ACDC. Introducción a la movilidad, diagnóstico participativo y estratégico, modelo territorial deseado, obetivos movilidad sostenible, propuesta intersectorial atada a esta temática, participación ciudadana.

**Desarrollo de la reunión**

Se presenta el diagnóstico estratégico desde varias dimensiones (Económico Tecnológico, Movilidad, Territorio, Socio-cultural, Natural y Político). A partir de lo anteriormente indicado, se presenta deficiencias y potencialidades.

Se revisan estadísticas relacionadas a la movilidad. La zona central concentra todos los flujos y movimientos, se requiere mayor fluidez interna.

Se realiza una exposición sobre el diagnóstico territorial. COOTAD exige la realización de un Plan de Ordenamiento, aunque éste no se ha venido articulando con la planificación. EL PUGS debe estar articulado con el PMDOT. Este paso es un paso importante porque se va a lograr resolver las incoherencias normativas del modelo de ciudad que se propone con la norma urbanística. Quito tiene 43.000 Ha de suelo urbano (mayor en comparación con otro tipo de ciudades de características similares). En cuanto a la parte productiva y ambiental, para el caso de Quito se verifica en la zona de El Chiche (producción agrícola) por características de suelo. Hay presión en los terrenos rurales, no todos los asentamientos son informales, muchos son formales que la misma normativa urbanística permite fraccionar. Se pretende desincentivar la expansión de vivienda en zonas que tienen potencial productivo y que se consideran patrimonio natural.

Existen rutas estratégicas a disminuir los conflictos de movilidad en la zona periférica de la ciudad.

La LOOTUGS presenta objetivos de ordenamiento territorial, objetivos generales del PUGS y principios aplicados al PUGS DMQ (regular uso, ocupación y gestión del área urbana y rural, modelo territorial deseado del plan).

PMDOT está enfocado en el bienestar (salud, cultura, resiliencia, innovación, sostenibilidad y movilidad, derechos humanos) se lo converte en realidad a través de planificación estratégica mediante ejes estratégicos del modelo territorial deseado. Específicamente el eje 2 recoge el sistema de movilidad y conectividad, además el eje 4 recoge la protección de áreas patrimoniales. Se pretende reducir la vulnerabilidad socio ambiental.

El modelo territorial deseado propone un modelo de ciudad policéntrica, que se consolide como ciudad (sistema eficiente de movildiad como el Metro). Aprovechamiento e vías para mejorar la interconectividad, buscar promorver inclusión y equidad en diferentes escalas, recuperar el patrimonio y reducir riesgos de movilidad.

Se ha ampliado las áreas de protección de Quito, y que éstas no puedan ser modificadas, al menos, en 12 años. Las microrregiones (Nanegal, Nanegalito, Atahualpa, San José no tienen procesos expansivos) son y deberán ser productivas en materia agrícola. Es un encadenamiento de problemas cuando existen procesos expansivos. Esto ayuda a articular con diferentes áreas de la ciudad de Quito. Una línea imaginaria muestra donde se densifica y donde no se densifica. A partir de aquí se puede verificar nuevas microcentralidades.

Se presenta propuestas intersectoriales (lineamientos para ambiente), se revisa los dos ejes sectoriales (ejes estratégicos). 1) Carbono Neutro y Compatible con el Clima. Reducción de la huella de carbono mediante la implementación de proyectos de movilidad eléctrica; 2) Contaminación Ambiental y Aprovechamiento de Recursos naturales.

Los ejes estratégicos de la Secretaría de Movilidad relacionado con la eco-movilidad (infraestructura de trasporte) tiene como objetivo tener una ciudad sostenible dentro de los parámetros de los ODS. (Consolidación del transporte público metropolitano como un sistema intermodal, sostenible, de calidad, con amplia cobertura y conectividad; Promoción del uso de tecnologías limpias en el transporte público; Fomento de la eco-movilidad hacia la caminata bicicleta, transporte público, “carsharing” y “carpooling”).

María Augusta Larco hace referencia que el eje estratégico debe estar asociados con la especificidad de ordenamiento territorial y gobernanza. Cómo se le puede dar concordancia de los ejes con el modelo territorial deseado. Una de las problemáticas mayores de la ciudad es la urbanización (los que vienen a través de regulación de suelo). Ciudadanos no tienen derecho “a la ciudad y a su disfrute” por su realidad. Esta problemática tiene que estar explícita ya que sin eso no se la consideraría dentro del PMOT. En el modelo, tampoco se están visibilizado los territorios ancestrales. Existe una desconexión de Quito con los Valles. Estos elementos deben ser corregidos y apuntalarlos.

Carlos Torres pregunta, cómo la descentralización puede ayudar a una mejor movilidad (microcentralidades). Cómo volverle sistémica a una movilidad alternativa.

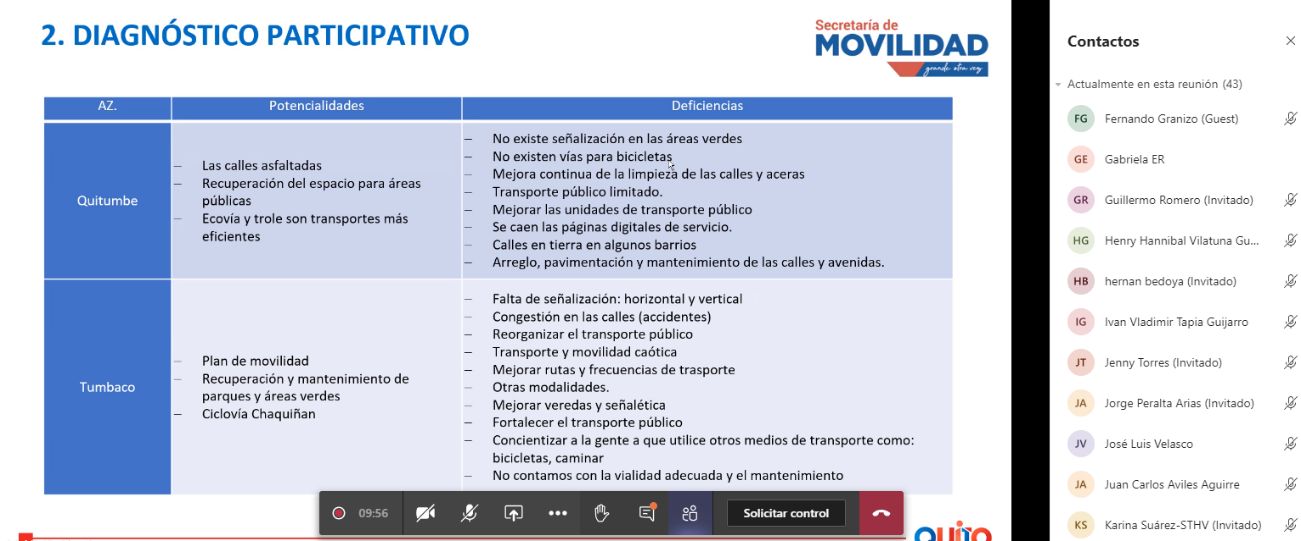
Rodrigo Torres indica que no ha existido una correcta planificación del suelo en los últimos 25 años. Se debe enfocar el componente del PUGS, realizar una proyección del suelo urbano-rural, de acuerdo a las últimas metodologías (gestión de suelo entre lo urbano y rural). Colombia lo está haciendo con 3 ciudades como proyectos piloto. Falta de coordinación con 2 elementos: protección del centro histórico de Quito, plan maestro de transportes (no hay planes de transportes eficientes). Plan de movilidad existe una metodología internacional (Planes de movilidad urbano-sustentables con Euroclima y la Unión Europea). La expansión de Quito ha ultrapasado los límites del cantón. El documento no contempla sobre el proyecto Aloag - Oyacoto como descongestionador. El manejo de usos de suelo y valoración es una debilidad de gestión del Municipio, crean conflictos de tránsito en la ciudad (últimos 15 años).

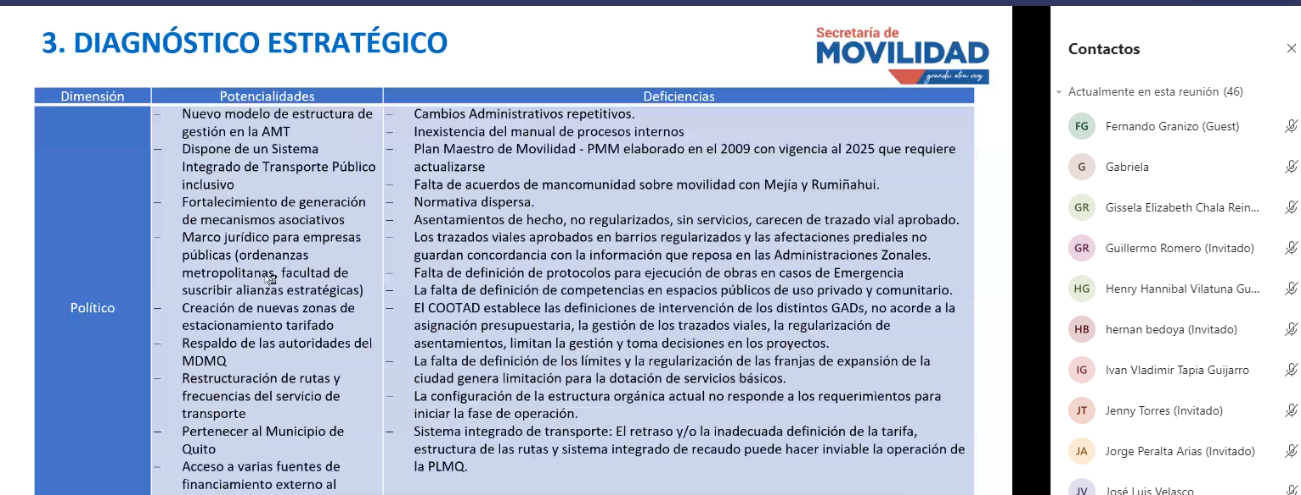
**Cierre de la reunión**

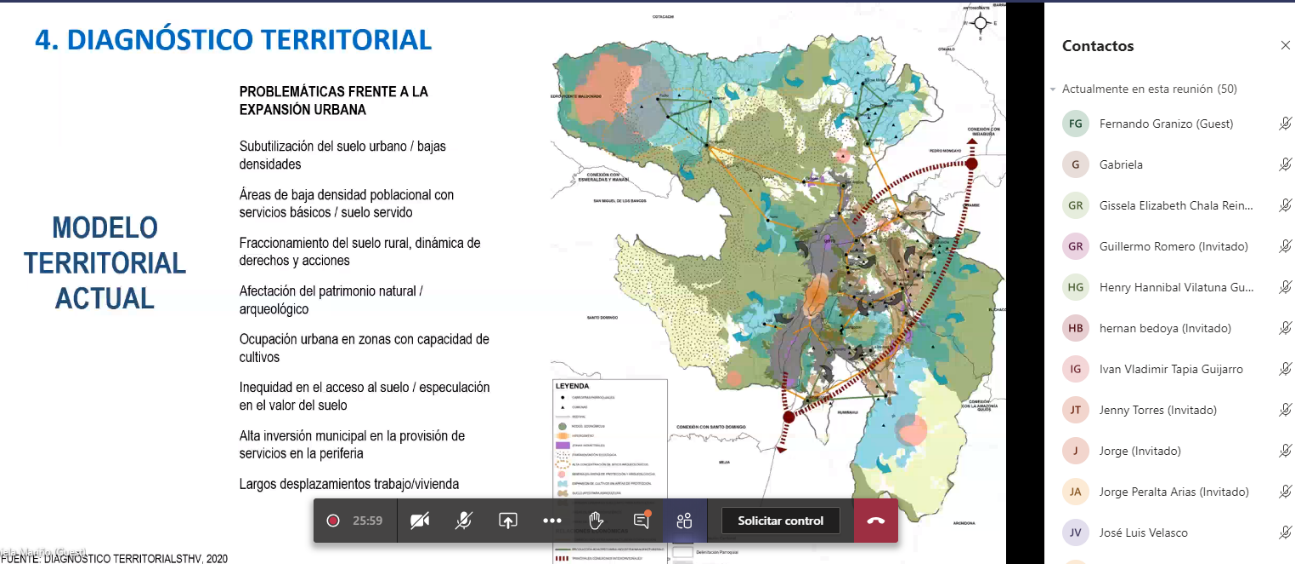
**ACUERDOS**

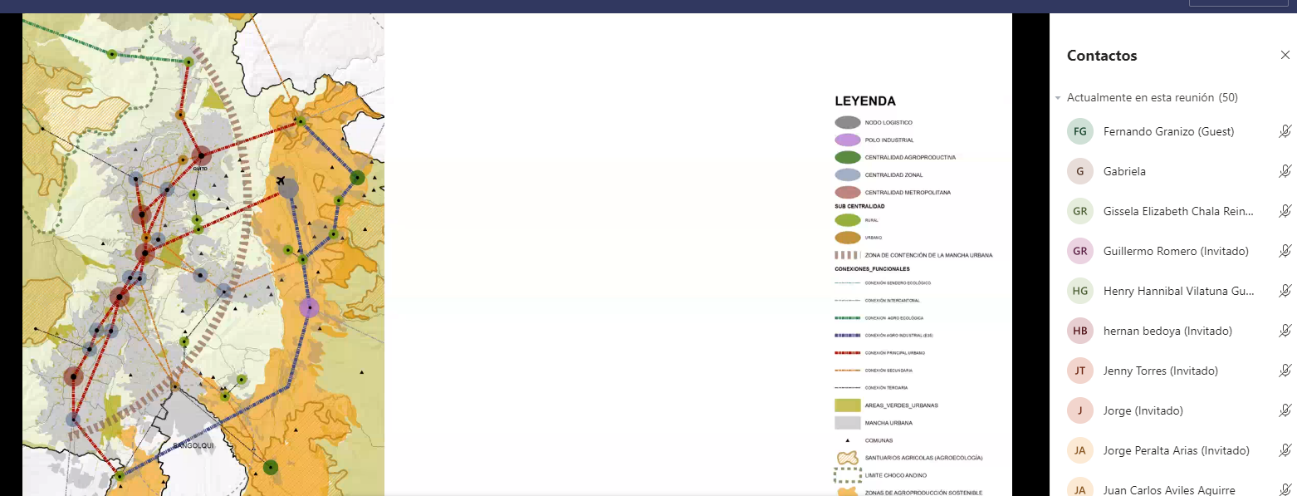
**Responsable: José Villagómez**

**Fecha de entrega: 03/07/2020**

****

****

****

****