



Secretaría de
Movilidad



Caly Mayor
Movilidad e Infraestructura



PMMS 2022-2042

CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ)

FORMULACIÓN

Documento conexo 5. Plan de transporte no motorizado, alternativo
y de movilidad activa

Anexo A. DOMS

LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA FORMULACIÓN

El PMMS debe contribuir a la consolidación del Modelo Territorial Deseado formulado por los instrumentos del Ordenamiento Territorial del DMQ. En este sentido las políticas públicas del PMMS formaran parte integral de proyectos de construcción de ciudad, como lo son la consolidación del modelo policéntrico, con énfasis en el concepto de proximidad (ciudad de 15 minutos), construcción de Espacio Público de alta calidad tanto para la movilidad como Espacio Público de permanencia como contribución a garantizar el derecho a la ciudad, incluyendo los componentes de resiliencia al cambio climático, inclusión, componente de género adicional a los compromisos supranacionales relacionados con la descarbonización, componente patrimonial entre otros.

Si bien el instrumento rector para la formulación lo constituye el conjunto de normas del DMQ (PMDOT y PUGS) la formulación de los DOMS requiere de una definición y actuación puntual y específica que permita aglutinar en una propuesta de planificación no sólo el mencionado cuerpo normativo sino adicionalmente concretar implementación de unas características adicionales que no podrían llegar a materializarse aplicando la normativa para desarrollos individuales predio a predio. Adicionalmente y en razón a que su concreción requiere tiempos que sobrepasan tanto los tiempos de las administraciones públicas como los de la vigencia de los instrumentos normativos (del PMDOT y el PUGS) es necesario formular un desarrollo orientado la movilidad sostenible que responda a los requerimientos señalados. Así mismo los propósitos de esta tipología de proyectos requieren de una asociación entre el sector público y el sector privado para superar las dinámicas de desarrollo inmobiliario predio a predio y concretar así un proyecto urbanístico integral. La articulación del sector público y privado es necesaria para asegurar que no se presenten contradicciones entre los propósitos de construcción de ciudad con las lógicas de la obtención de beneficios económicos con los desarrollos inmobiliarios.

Las infraestructuras de la movilidad tales como los corredores BRT pero sobre todo las estaciones de los sistemas metro se convierten en detonantes inmobiliarios por su condición intrínseca, especialmente en lo relacionado con los usos comerciales ya que permiten entregar flujos de pasajeros (potenciales clientes) de forma puntual y concentrada en los paraderos.

Frente a esos hechos se presentan dos alternativas a los desarrollos inmobiliarios derivados de la condición de detonante anteriormente señalada: la del desarrollo inmobiliario promovido por los privados acordes a la norma pero dónde el particular canaliza el provecho de la condición favorable lograda con una inversión pública en la infraestructura de movilidad (con una especie de privatización parcial de los recursos públicos), o, ante la imposibilidad del sector público para promover desarrollos inmobiliarios, conformar una asociación público privada donde la institucionalidad aporta los componentes asociados a la construcción de una normativa que permita consolidar el modelo territorial deseado, los estándares de espacio público y de conectividad, así como proporcionar una seguridad jurídica de la participación de la inversión privada a largo plazo y donde el sector privado aporta

su experticia y capacidad de gestión en la construcción de los desarrollos inmobiliarios.

DIRECTRICES DOTS (DOMS) DEL BANCO MUNDIAL

El Banco Mundial ha elaborado diversos documentos donde se reseñan las experiencias positivas de asociar las inversiones destinadas a la construcción de infraestructuras para la movilidad con desarrollos urbanísticos. Es por esta razón que el banco mundial promueve el concepto de Eco2 (“Ciudades ecológicas como ciudades económicas”; www.worldbank.org/eco2), para construir desarrollos urbanos sostenibles a través de la integración intersectorial, al centrarse en la coordinación del transporte público y el desarrollo territorial, bajo preceptos de sostenibilidad ambiental, desarrollo económico y desarrollo sociales inclusivos. El Banco Mundial señala que existen los siguientes elementos básicos que deben priorizarse para que los DOMS sean exitosos: (cuatro principios del concepto Eco2)

El principio 1, un enfoque basado en la ciudad se centra en la necesidad de mejorar y fortalecer las habilidades de liderazgo, capacidad y toma de decisiones de las ciudades y de sus instituciones regionales de planeación. De igual manera, enfatiza la necesidad de mejorar los singulares recursos históricos, culturales y ecológicos de cada ciudad.

El principio 2, una plataforma para el diseño y la toma de decisiones colaborativos se enfoca en calcular los beneficios de la urbanización al aprovechar y combinar las capacidades y recursos únicos de todas las partes interesadas. Apoya un proceso inclusivo y justo de desarrollo urbano y toma de decisiones que involucre y capacite a todos los interesados.

El principio 3, un enfoque de un solo sistema se esfuerza por crear una ciudad “multifuncional y regeneradora de recursos”. Los sectores, las políticas y los presupuestos —al igual que los sistemas naturales y fabricados por el ser humano— necesitan colaborar a través de escalas espaciales y jurisdicciones administrativas para que la ciudad funcione efectivamente como un solo sistema.

El principio 4, un marco de inversiones que valora la sostenibilidad y la resiliencia se enfoca en ampliar el alcance y el marco de tiempo en el que las políticas, los planes y las opciones de inversión se evalúan en cuanto a costos, beneficios y riesgos. Apoya los enfoques de toma de decisiones que valoren el capital natural, cultural y social.

La literatura extensa relacionada con la formulación y gestión de los desarrollos orientados a la movilidad sostenible señala una importancia de la cooperación entre el sector privado del sector público. Esta cooperación debe concretarse con una figura que le dé continuidad y estabilidad para la planeación y construcción de estos proyectos cuya concreción puede durar entre 15 y 20 años. Una asociación pública privada puede hacerse a partir de la vinculación del sector privado al desarrollo específico de un propósito bajo unas condiciones jurídicas estables determinadas por el sector público. Sin embargo, por la complejidad de estos procesos y en especial por la existencia de actores en condición de habitantes de los sectores a ser

intervenidos la figura que más genera condiciones favorables para el desarrollo de estos proyectos es la de la constitución de una entidad gestora conformada por dos socios que se benefician de sus logros y podrán perjudicarse si no se logran los cometidos.

Esto pone a ambos sectores en condiciones de ser aportantes propositivos con miras a obtener los réditos de cada uno de los socios: unas porciones de territorio planificadas, enmarcadas en la consolidación del modelo territorial deseado, de alta calidad urbanística y de sus espacios públicos, con la posibilidad de efectuar una captura de valor por la inversión realizada en infraestructura de movilidad y teniendo una vez consolidada la zona con mayor densidad podrá recibir recursos por concepto de impuesto predial en una mayor proporción a la que se recibiría si el territorio no se interviene o si el territorio se interviene sin el proceso es redensificación y planeación en asocio con los privados. Los réditos de los privados se derivan del aprovechamiento otorgado por el socio representante de la institucionalidad basado en una mayor edificabilidad y por lo tanto un mayor volumen de espacios vendidos.

FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LA ENTIDAD GESTORA DE DOMS

Elaboración de estudios previos de factibilidad

La entidad gestora debe hacer un estudio de mercado que permita determinar el potencial urbanístico y arquitectónico e inmobiliario, así como el tipo de mixtura de usos que se pueda localizar en cada DOMS recogiendo la particular vocación de cada porción del territorio, proponiendo una mixticidad de usos acorde a sus características específicas, y articulando la infraestructura de la movilidad con su entorno urbano.

La articulación debe abarcar las porciones del territorio circundantes que en algunos casos presentan condiciones de fragmentación urbana (en muchos casos por la construcción de infraestructura vial con énfasis en la movilidad vehicular). Se debe proyectar una red de espacio público de conectividad, así como un sistema espacio público de permanencia articulado por esta red.

La magnitud de la intervención y la escala del desarrollo orientado a la movilidad sostenible deberá definirse de forma puntual caso por caso. La entidad gestora deberá hacer para cada caso los estudios urbanísticos, de potencial de desarrollo inmobiliario y de viabilidad constructiva y financiera correspondientes. En el caso de las estaciones del metro la intervención es de mayor proporción que en el caso de los paraderos a lo largo de los corredores de los BRT.

Ámbito territorial y sectorial de la entidad gestora

La utilidad obtenida de los desarrollos inmobiliarios tiene tres destinos. Los privados dispondrán de las utilidades acorde a las lógicas que ellos tengan. Cómo la construcción de espacio público se representa en el reparto equitativo de cargas y beneficios como una carga el espacio público representa una utilidad para la ciudad

que no es de tipo monetario. Sin embargo, se sugiere que el sector público participe parcialmente de utilidades monetarias con el fin de tener recursos autónomos para reinvertirlos tanto en la formulación de nuevos desarrollos orientados a la movilidad sostenible como en intervenciones en estaciones de metro o paradas del BRT, que requieran la construcción y dotación de servicios complementarios o mobiliario urbano pero que no tengan potencial para realizar capturas de valor. De esta forma la entidad gestora podrá ampliar su campo de acción a mejorar las condiciones de articulación entre las infraestructuras de movilidad y el entorno urbano a estas.

Estaciones de metro

Las estaciones del metro deben articularse con su entorno urbano mediante la construcción de una edificación en superficie que regule y facilite el ingreso a la estación y se articule espacial y funcionalmente con su entorno. Como las instalaciones de control para el acceso al metro se encuentran en el subsuelo, esta construcción deberá tener libre acceso desde el nivel del espacio público y contener, de acuerdo con tipología de su ubicación y la importancia y escala de cada parada unos servicios que reflejen y representen la importancia de la construcción del metro para la ciudad de Quito como proyecto de ciudad. Cada estación en superficie tendrá al menos una construcción cubierta, así como un cerramiento que permita proteger de las incidencias del clima, unos espacios dedicados a un comercio propio de una zona de transición entre la movilidad peatonal y de bicicletas con la movilidad en el sistema metro. Se localizarán locales comerciales tipo quioscos, cafeterías, comercio local a la escala que cada estación permita. Asimismo, deben ofrecerse servicios para el estacionamiento de bicicletas y Scooters, zonas de carga para bicicletas eléctricas y Scooters, servicios sanitarios de libre acceso (y sin costo para los usuarios) y zonas de información de la empresa de transporte y del municipio. Los servicios deben ser sostenibles económicamente y financiados con el producto de los arriendos de las zonas comerciales.

Los DOMS y el componente de Seguridad en las estaciones de metro

- Las estaciones del metro deben asociarse a que sean lugares seguros.
- La edificación (estación en la superficie) que articula el ingreso a la estación subterránea debe estar construida sobre un Zócalo ligeramente elevado que asegure que cuando se produzcan lluvias torrenciales y posiblemente aludes, las instalaciones no se vean afectadas negativamente por estos fenómenos.
- La estación debe tener una cubierta con paneles solares fotovoltaicas para poder ofrecer la recarga de las baterías de las bicicletas eléctricas y los Scooters y en caso de producirse una interrupción del fluido eléctrico poder ofrecer iluminación dentro y en el entorno de la estación para consolidar la condición de zona segura para la ciudadanía.
- Los materiales deben ser de alta calidad como aporte y significado que represente la infraestructura en calidad de proyecto de ciudad. Los cerramientos deben ser acristalados como señal de transparencia y medidas de seguridad debido a la exposición visual desde el espacio público no cubierto, a excepción de los espacios que no lo permiten como lo son los servicios sanitarios.

- Debe existir una vigilancia privada permanente de la estación a cargo de los arriendos del comercio. En inmediaciones de la estación con relación visual directo a esta debe existir una instalación de la policía cuya construcción igualmente debe estar a cargo de la entidad gestora, que permita aumentar la percepción de seguridad sin que se confunda que la estación forme parte de una infraestructura policial.

Los DOMS y el Espacio público conectante entre la infraestructura de la movilidad y el entorno urbano

Los desarrollos orientados a la movilidad sostenible deben conectar porciones y funciones urbanas del entorno a estas. En la medida en que la red espacio público conecte diferentes funciones y actividades y espacios urbanos esta red será altamente transitada por peatones y contribuirá por la alta afluencia de ciudadanos a que se produzca una apropiación social del territorio que a su vez tiene efectos positivos en la seguridad y percepción de la seguridad del espacio público.