

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
Informe Técnico No. 2024-IT-SM-DMPPM-047

INFORME TÉCNICO SOBRE ORDENANZA REFORMATORIA DE LAS ORDENANZAS PMDOT-PUGS-001-2021 DE 13 DE SEPTIEMBRE DE 2021 Y PMDOT-PUGS-002 – 2022 DE 29 DE ABRIL DE 2022, QUE ACTUALIZA EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Secretaría de Movilidad

15.04.2024

1. Antecedentes:

Mediante Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0713-M, de 9 de abril de 2024, Se comunica que en la Comisión de Uso de Suelo, en sesión Extraordinaria No. 012, llevada a cabo el día martes, 09 de abril de 2024, resolvió que en el término de 5 días improrrogables, la Secretaría de Ambiente, Secretaría de Movilidad, Secretaria de Desarrollo Productivo y Competitividad, Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad, Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, Dirección Metropolitana de Catastro, emitan informes técnicos respecto al texto de “ORDENANZA REFORMATORIA DE LAS ORDENANZAS PMDOT-PUGS-001-2021 DE 13 DE SEPTIEMBRE DE 2021 Y PMDOT-PUGS-002 – 2022 DE 29 DE ABRIL DE 2022, QUE ACTUALIZA EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EL PLAN DE USO Y GESTIÓN DEL SUELO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”

2. Base Legal:

Constitución de la República del Ecuador

Art. 227 “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.

Art. 264.- “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana [...]”.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)

Art. 55.- “Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal [...]

Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad.-El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:

Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.

Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.

Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales”.

Ley de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre

Art. 8.- Red vial cantonal urbana. Se entiende por red vial cantonal urbana, cuya competencia está a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso.

Art. 12.- Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan. (...) “

Reglamento Ley de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre

Art. 14.- Organismos, Atribuciones y Deberes en el Sistema de Infraestructura Vial; Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán facultades y atribuciones en materia de vialidad de conformidad con la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las Resoluciones del Consejo Nacional de Competencias, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del

Transporte Terrestre, el presente reglamento y demás normativa aplicable para el ejercicio de esa competencia.

Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

Artículo 2279.- Actualización de la cartografía del Plan de Uso y Gestión del Suelo.- La cartografía que forma parte del componente urbanístico del Plan de Uso y Gestión del Suelo se actualizará, únicamente en los siguientes casos:

1. Mediante la actualización del Plan de Uso y Gestión del Suelo.
2. Mediante la expedición y sanción de un plan urbanístico complementario.
3. Los mapas correspondientes a la vialidad podrán ser actualizados mediante la aprobación de planes urbanísticos complementarios y ordenanzas o actos legislativos que aprueban planes de vialidad principal y/o local.
4. Los mapas correspondientes a la vialidad local podrán ser actualizados a través de la aprobación de unidades de actuación urbanística, subdivisiones, urbanizaciones, y actos legislativos emitidos por el Concejo Metropolitano.

Art. 2612.- De la planificación de la red vial principal. - La planificación de las vías expresas, arteriales y colectoras, se realizará dentro de los instrumentos de planificación correspondientes y estará a cargo del órgano responsable de la movilidad, en coordinación con el órgano responsable del territorio, hábitat y vivienda, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas o quien asumiera sus competencias y las administraciones zonales correspondientes.

Art. 2614.- De la planificación de la vialidad local urbana. - La planificación de la vialidad local urbana estará a cargo de la administración zonal correspondiente. En el caso de las vías locales en las cabeceras urbanas de las parroquias rurales que se encuentren en clasificación de suelo urbano, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos autónomos descentralizados parroquiales.
La planificación de la vialidad local de las administraciones zonales se realizará en base a los lineamientos emitidos por el órgano responsable de la movilidad.

La planificación de las vías locales deberá ser validada por el órgano responsable de la movilidad, previo informe de conformidad con el ordenamiento territorial por parte del órgano responsable del territorio, hábitat y vivienda.

La planificación de las vías locales referidas en este artículo será aprobada a través de ordenanza por parte del Concejo Metropolitano de Quito, previo conocimiento y resolución de la Comisión de Uso de Suelo.

Cuando por efectos de modificación, incorporación o eliminación específica de una vía, se requiera la actualización de los mapas de la planificación de la vialidad local de las administraciones zonales, se realizará a través de una ordenanza del Concejo Metropolitano.

Art. 2620.- Aprobación de los trazados viales.- Los trazados viales propuestos por las administraciones zonales y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas que provengan de vías proyectadas que consten en un instrumento debidamente aprobado por el Concejo Metropolitano, sus diseños definitivos serán validados y aprobados por el órgano

responsable de la movilidad, a través de resolución administrativa, previo informe de cumplimiento de reglas técnicas emitido por el órgano responsable del territorio, hábitat y vivienda.

Las propuestas de trazados viales serán elaboradas en cumplimiento de la normativa nacional y metropolitana vigente.

En caso de que las administraciones zonales o la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas determinen la necesidad de ejecutar una vía cuya planificación no se encuentre aprobada dentro del Plan de Uso y Gestión del Suelo o un plan urbanístico complementario, deberán ser aprobadas por el Concejo Metropolitano vía ordenanza, previo dictamen favorable de la Comisión de Uso de Suelo y haber obtenido el informe favorable del órgano responsable de la movilidad y el informe de no oposición al ordenamiento territorial por parte del órgano responsable del territorio, hábitat y vivienda.

Ordenanza Metropolitana No. 044-2022 Régimen Administrativo del Suelo

Disposición Transitoria Décima. - *“En el término de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría General de Planificación presentarán para aprobación del Alcalde Metropolitano, la creación de la Unidad de Trazados Viales como parte de la estructura de la Secretaría de Movilidad. La Administración General asegurará la dotación de los recursos necesarios para la creación y el funcionamiento de dicha unidad.*

Hasta que la Unidad de Trazados Viales no se encuentre operativa, se mantendrán los procedimientos que actualmente rigen para la aprobación de trazados viales.”

3. Análisis Técnico

Para el análisis técnico del texto de la Ordenanza que actualiza El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y El Plan De Uso y Gestión Del Suelo Del Distrito Metropolitano De Quito se creó la matriz a continuación en la que se definen los aportes y concordancia con la normativa nacional o local del DMQ.

TEXTO REVISADO	APORTE	CONCORDANCIA NORMATIVA	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 48.- Sistema de movilidad estructurante. - El sistema de movilidad estructurante del Distrito Metropolitano de Quito se conforma de un sistema de vías expresas, arteriales, colectoras y especiales que conectan barrios y centralidades en el área urbana del Distrito</p>	<p>Se sugiere mencionar mantener el nombre de Sistema de Transporte Público Metropolitano. Establecido en PMMS.</p>	<p>Plan Maestro de Movilidad Sostenible DMQ -2042.</p>	<p>Artículo 48.- Sistema de movilidad estructurante.- El sistema de movilidad estructurante del Distrito Metropolitano de Quito se conforma de un sistema de vías expresas, arteriales, colectoras y especiales que conectan barrios y centralidades en el área urbana del Distrito Metropolitano de Quito con las zonas rurales, como</p>

<p>Metropolitano de Quito con las zonas rurales, como también con otros cantones y provincias; los equipamientos de movilidad distrital; y, el sistema metropolitano de transporte público.</p>			<p>también con otros cantones y provincias; los equipamientos de movilidad distrital; y, el sistema de transporte público metropolitano</p>
<p>Artículo 49.- Sistema de transporte público.- El sistema de transporte público está conformado por los diferentes subsistemas de transporte público entre los cuales se encuentra: Subsistema Metro de Quito, Subsistema Metrobús-Q (Corredores BRT), Subsistema Convencional, Urbano, Combinado y Rural, Subsistema Quito Cable y cualquier otro sistema o subsistema de transporte público que se implemente.</p>	<p>Se sugiere mencionar mantener el nombre de Sistema de Transporte Público Metropolitano. Establecido en PMMS. Se debe considerar el nombre de transporte público por cables en remplazo de “Quito Cables” ya que hace mención a un proyecto específico.</p>		<p>Artículo 49.- Sistema de transporte público.- El sistema de transporte público metropolitano está conformado por los diferentes subsistemas de transporte público de pasajeros entre los cuales se encuentra: Subsistema Metro de Quito, Subsistema Metrobús-Q (Corredores BRT), Subsistema Convencional Urbano, Combinado y Rural, Subsistema de transporte público por cables y cualquier otro subsistema de transporte público que se implemente.</p>
<p>Artículo 51.- Red vial estatal dentro del Distrito Metropolitano de Quito.- La red vial estatal principal está compuesta por la vialidad que conecta el Distrito Metropolitano de Quito con otras provincias y cantones. Las principales características para esta denominación son la carga y tráfico vehicular, así como el dimensionamiento y categorización.</p> <p>Corresponden a la vialidad que permite la entrada y salida en el Distrito Metropolitano de Quito.</p>	<p>Se sugiere mantener concordancia con lo que establece el COOTAD respecto a la Red Vial Estatal. El Gobierno central es el encargado de definir las vías dentro de su red vial estatal.</p>	<p>COOTAD.- Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad.- <i>El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:</i> Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.</p>	<p>Artículo 51.- Red vial estatal dentro del Distrito Metropolitano de Quito.- La red vial estatal está compuesta por la vialidad definida por el gobierno central en las que ejerce las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución dentro del Distrito Metropolitano de Quito.</p> <p>Corresponde a vialidad de troncales nacionales que conecta el Distrito Metropolitano de Quito con otras provincias y cantones. Las principales características para esta denominación son la carga y tráfico vehicular, así como el dimensionamiento y categorización.</p>

			Corresponden a la vialidad que permite la entrada y salida en el Distrito Metropolitano de Quito.
<p>Artículo 52.- Red vial provincial dentro del Distrito Metropolitano de Quito.- La red vial provincial dentro del Distrito Metropolitano de Quito está compuesta por el conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no forman parte de la red vial estatal o cantonal urbana.</p> <p>Corresponden a la vialidad que permite la entrada y salida a las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito</p>	<p>Se sugiere mantener concordancia con lo que establece el COOTAD respecto al sistema vial de ámbito provincial. El GAD PROVINCIAL es el encargado de definir las vías dentro de su red vial provincial.</p>	<p>COOTAD.- Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad.- El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera: Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.</p>	<p>Artículo 52.- Red vial provincial dentro del Distrito Metropolitano de Quito.- La red vial provincial dentro del Distrito Metropolitano de Quito está compuesta por el conjunto de vías que definidas por el Gobierno Autónomo descentralizado provincial en las que le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial y que no forman parte de la red vial estatal, cantonal urbana o parroquial.</p> <p>Corresponden a la vialidad que permite la entrada y salida a las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito</p>
<p>Artículo 53.- Sistema vial urbano del Distrito Metropolitano de Quito.- El sistema vial urbano está compuesto por la vialidad que se encuentra en el suelo urbano del cantón. Estas vías a su vez cumplen una función de interoperabilidad de interconexión urbana.</p>	<p>Se sugiere mantener concordancia con lo que establece el Código Municipal sobre la planificación del sistema vial cantonal urbano.</p>	<p>Código Municipal Art. 2611.- De la planificación del sistema vial cantonal urbano.- Tiene por objeto el desarrollo de la vialidad del suelo urbano, de las cabeceras urbanas de las parroquias rurales y de aquellas vías que, de conformidad con la planificación complementaria, estén ubicadas en suelo de expansión urbana en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad mediante la integración de redes viales.</p>	<p>Artículo 53.- Sistema vial urbano del Distrito Metropolitano de Quito. - El sistema vial urbano está compuesto por la vialidad que se encuentra en el suelo urbano, de las cabeceras urbanas de las parroquias rurales y de aquellas vías que, de conformidad con la planificación complementaria, estén ubicadas en suelo de expansión urbana. Estas vías a su vez cumplen una función de interoperabilidad de interconexión urbana.</p>
	<p>Se sugiere incluir una categoría más de red</p>	<p>Al gobierno autónomo descentralizado</p>	<p>Artículo Nuevo. - Red vial parroquial rural dentro del</p>

	<p>vial en concordancia con lo que establece el COOTAD respecto a las facultades de los GADs parroquiales rurales.</p>	<p>parroquial rural le COOTAD.- Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad.- Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal.</p>	<p>Distrito Metropolitano de Quito. - La red vial parroquial dentro del Distrito Metropolitano de Quito está compuesta por el conjunto de vías que definidas por el Gobierno Autónomo descentralizado parroquial rural en las que le corresponde las facultades de planificar y mantener el sistema vial, dentro de la circunscripción territorial parroquial, no forman parte de la red vial estatal, provincial o cantonal urbana</p> <p>Corresponden a la vialidad local o vecinal en suelo rural.</p>
<p>Artículo 54.- Lineamientos para la articulación del sistema de movilidad.- Para la articulación del sistema de movilidad se deberá considerar lo siguiente:</p> <p>a) El sistema de transporte público deberá generar acciones en función a las políticas plasmadas en el Plan Maestro de Movilidad en concordancia con los principios y objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.</p> <p>b) El sistema de transporte público deberá ser integrado, intermodal y multimodal, seguro, eficiente, sostenible, ambientalmente amigable, de calidad y tiempos y precios adecuados.</p> <p>c) El sistema de transporte público deberá planificarse en concordancia con las proyecciones urbanísticas y los modelos de ocupación del presente plan.</p> <p>d) El subsistema Metro de Quito servirá como eje del sistema integrado de</p>	<p>Se sugiere mencionar como Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2042.</p> <p>En el literal d) no se entiende el termino “movilidad no movilizadora” por lo que se sugiere cambiar por “transporte no motorizado”.</p>	<p>Plan Maestro de Movilidad Sostenible DMQ -2042.</p>	<p>Artículo 54.- Lineamientos para la articulación del sistema de movilidad.- Para la articulación del sistema de movilidad se deberá considerar lo siguiente:</p> <p>a) El sistema de transporte público metropolitano deberá generar acciones en función a las políticas plasmadas en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2042 en concordancia con los principios y objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.</p> <p>b) El sistema de transporte público deberá ser integrado, intermodal y multimodal, seguro, eficiente, sostenible, ambientalmente amigable, de calidad y tiempos y precios adecuados.</p> <p>c) El sistema de transporte público deberá planificarse en concordancia con las proyecciones urbanísticas y</p>

<p>transporte y del modelo policéntrico, para facilitar la movilidad, mejorar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y promover la movilidad no movilizada.</p> <p>e) Las redes peatonales y aceras deberán cumplir la normativa de accesibilidad universal que garanticen desplazamientos seguros a las personas con movilidad reducida.</p> <p>f) El plan de movilidad y el sistema de transporte deberán integrar y fomentar el uso de la bicicleta y afines, así como la caminabilidad, como modos cotidianos para los desplazamientos de corta distancia.</p>			<p>los modelos de ocupación del presente plan.</p> <p>d) El subsistema Metro de Quito servirá como eje del sistema integrado de transporte y del modelo policéntrico, para facilitar la movilidad, mejorar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y promover el transporte no motorizado.</p> <p>e) Las redes peatonales y aceras deberán cumplir la normativa de accesibilidad universal que garanticen desplazamientos seguros a las personas con movilidad reducida.</p> <p>f) El plan de movilidad y el sistema de transporte deberán integrar y fomentar el uso de la bicicleta y afines, así como la caminabilidad, como modos cotidianos para los desplazamientos de corta distancia.</p>
<p>Artículo 175.- Categorización vial.- La categorización vial urbana corresponde al detalle, características y funciones que cumplen las diferentes vías principales que se encuentran en el Distrito Metropolitano de Quito, las cuales cumplen con las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo vigentes para el Distrito Metropolitano de Quito.</p> <p>El presente instrumento incluye dentro de la categoría de vías especiales, las vías aéreo-suspendidas, que son áreas delimitadas y destinadas para sistemas de movilidad por cable, riel o suspensión aérea; las vías férreas, destinadas para sistemas de movilidad por ferrocarril, y redes subterráneas de transporte público.</p>	<p>Categorización Vial aplica a todos los tipos de vías incluyendo vías locales.</p> <p>Se debe mencionar de manera general que las redes subterráneas pueden ser para todo el sistema de transporte, con o sin transporte público.</p>	<p>Código Municipal Art. 2609.- De las categorías viales.- Es la clasificación de las vías, de acuerdo a sus características y funcionalidad:</p> <p>a. Vías expresas.- b. Vías arteriales.- c. Vías colectoras.- d. Vías locales.- e. Vías especiales.-</p>	<p>Artículo 175.- Categorización vial.- La categorización vial urbana corresponde al detalle, características y funciones que cumplen las diferentes vías que se encuentran en el Distrito Metropolitano de Quito, las cuales cumplen con las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo vigentes para el Distrito Metropolitano de Quito.</p> <p>El presente instrumento incluye dentro de la categoría de vías especiales, las vías aéreo-suspendidas, que son áreas delimitadas y destinadas para sistemas de movilidad por cable, riel o suspensión aérea; las vías férreas, destinadas para sistemas de</p>

			movilidad por ferrocarril, y redes subterráneas.
<p>Artículo 177.- Actualización de los diseños de las vías.- Las modificaciones en los diseños de vías existentes se aprobarán mediante acto administrativo del ente metropolitano rector en movilidad. En los casos de vías que sean aprobadas en unidades de actuación urbanística, los diseños podrán ser modificados por el órgano responsable de la operación urbana.</p> <p>La actualización en los diseños de las vías no implica la modificación del derecho de vía o un cambio en la categorización de la misma.</p> <p>Los instrumentos de planificación complementarios y de gestión de suelo podrán también aprobar actualizaciones en los diseños viales, cuando les corresponda.</p>	<p>Se sugiere que la definición de “actualización” vaya al inicio del párrafo. Se sugiere mencionar los elementos de la infraestructura vial susceptibles de actualización.</p> <p>Se debe aclarar que tanto las actualizaciones de diseños viales de unidades de actuación urbanística e instrumentos de planificación complementarios, deberán ser en coordinación con Secretaría de Movilidad.</p>	<p>Resolución Administrativa No. 007-2024 de Alcaldía de 5 de febrero de 2024, la cual define a la Secretaría de Movilidad ejercer la rectoría, regulación, planificación y control técnico de la movilidad y la gestión de la movilidad activa, mediante la promulgación de políticas, modelos, normas y otras directrices estratégicas que garanticen la movilidad segura, eficiente, accesible y sostenible en el Distrito Metropolitano de Quito</p> <p>Código Municipal. Art. 2621.- Elementos de la infraestructura vial.- Las vías están constituidas por los siguientes elementos: calzadas, aceras, parterres, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección especial, cruces peatonales y todos los componentes funcionales y operativos que se contemplan en la normativa nacional y metropolitana vigente, según la categorización y tipología de cada vía.</p>	<p>Artículo 177.- Actualización de los diseños de las vías.- Consiste en reformas geométricas o reorganización de los elementos de la infraestructura vial que definen la sección transversal de la vía, en cumplimiento con las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo vigentes para el Distrito Metropolitano de Quito. La actualización en los diseños de las vías no implica la modificación del derecho de vía o un cambio en la categorización de la misma. Las modificaciones en los diseños de vías existentes se aprobarán mediante acto administrativo del ente metropolitano rector en movilidad. En los casos de vías que sean aprobadas en unidades de actuación urbanística, los diseños podrán ser modificados por el órgano responsable de la operación urbana en coordinación con el órgano responsable de la movilidad</p> <p>Los instrumentos de planificación complementarios y de gestión de suelo podrán también aprobar actualizaciones en los diseños viales, cuando les corresponda en coordinación con el órgano responsable de la movilidad.</p>

Aportes a Disposiciones Transitorias

APORTE	OBSERVACIÓN	TEXTO PROPUESTO
<p>NUEVA TRANSITORIA SUGERIDA</p>	<p>Se sugiere general lineamientos para la planificación vial principal que deberá contener: 1) Inventario de Vías principales urbanas, 2) Levantamiento de la información existente de las vías principales de las diferentes fuentes. 3) Actualización de las vías principales a partir de la generación de cartografía vial local (shape file, planos, mapas) en base al catálogo de objetos anexo 1 y anexo 2. 4) Propuesta de vías principales (eliminación, modificación e incorporación). 5) Modelo de Gestión de Plan Vial, priorización, costos y cronogramas Se debe establecer una periodicidad para actualización del plan vial. (mejoramiento de tiempo de trazados viales sin planificación)</p>	<p>Octava. - En el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la aprobación de la presente Ordenanza, el ente responsable de la movilidad emitirá la Resolución con los lineamientos técnicos y procedimentales, así como los términos para la presentación de la planificación del sistema vial principal por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.</p>
<p>NUEVA TRANSITORIA SUGERIDA</p>	<p>Se da un plazo de 120 días para que de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas actualice la información en base a resolución de Secretaria de Movilidad.</p>	<p>Novena. - En el plazo de ciento veinte días (120) días contados a partir de la emisión de los lineamientos técnicos y procedimentales referidos en la disposición anterior, el Sistema Vial Principal del Anexo Nro. 56 de este instrumento deberá ser actualizada por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas mediante los procedimientos establecidos en la normativa vigente a través del Concejo Metropolitanano</p>
<p>MODIFICACIÓN</p>	<p>Se sugiere establecer un plazo no menos a sesenta (60) días. Los convenios de concurrencia deben ser firmados por las entidades a cargo del diseño y planificación vial, EPMMOP vías principales y Administraciones Zonales vías locales con el GAD Provincial, por lo tanto se sugiere incorporar en el texto a la Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana</p>	<p>Décima Segunda.- En el término de treinta (60) días contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ordenanza, el ente metropolitano encargado de la movilidad, Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas realizarán las coordinaciones necesarias con el gobierno nacional y/o provincial para definir las concurrencias para la planificación, ejecución, administración y gestión en vías principales y locales que se ubiquen en áreas con clasificación de suelo urbana y rural.</p>

4. Conclusión y Recomendación

- Tras el análisis del contenido técnico relacionado con la movilidad, se recomienda atender detenidamente los aportes y observaciones previamente presentados, los cuales se encuentran alineados con la normativa nacional y local del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).
- Es crucial tener en consideración el artículo 129 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), el cual establece las competencias en materia de vialidad para la determinación de las distintas redes viales según el nivel de gobierno correspondiente.
- Es fundamental integrar la competencia en vialidad para las parroquias rurales, a fin de coordinar la planificación vial en áreas rurales, ajustándose a las actualizaciones de los Planes de Ordenamiento Territorial de cada Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Parroquial Rural, en coordinación con el GAD Provincial.
- Es crucial que la planificación de vías principales dirigida por EPMMOP siga un proceso análogo al de la planificación vial local, definido por la Secretaría de Movilidad, que establece parámetros, directrices y un modelo de gestión. Al integrar los datos cartográficos de ambas instancias, se logra una base integral para el sistema vial urbano cantonal del DMQ.

5. Pronunciamiento:

Por lo expuesto, se emite el **criterio técnico de VALIDACIÓN FAVORABLE** sobre el texto de Ordenanza que actualiza el Plan Metropolitano De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial Y El Plan De Uso Y Gestión Del Suelo Del Distrito Metropolitano De Quito.

Actividad	Responsable	Cargo	Firma
Revisado:	Arq. MSc. Mauricio Mesías	Jefe de la Unidad de Trazados Viales	
Aprobado por:	Ing. MSc. Galo Cárdenas Villenas	Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad	