

**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-

INFORME DE COMISIÓN No. IC-ORD-CM-2023-003

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA Y TRATE EN PRIMER
DEBATE EL PROYECTO DE "ORDENANZA METROPOLITANA QUE
CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042)
JUNTO CON SUS DOCE PLANES"**

MIEMBROS DE LA COMISIÓN:

Fernanda Racines Corredores - Presidenta de la Comisión de Movilidad

Cristina López Gómez de la Torre - Vicepresidente de la Comisión de
Movilidad

Diana Cruz Murillo - Integrante de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar - Integrante de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira – Integrante de la Comisión de Movilidad

Quito, Distrito Metropolitano, 18 de diciembre de 2023.

1. OBJETO DEL INFORME:

El presente instrumento tiene por objeto poner en conocimiento del Alcalde Metropolitano y del Concejo Metropolitano de Quito, el Informe para Primer Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el lunes, 18 de diciembre de 2023, respecto del proyecto **"ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES"**, de conformidad con lo previsto en los artículos 43, letra a), 67.16, 67.17 y 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.

2. ANTECEDENTES E INFORMES TÉCNICOS:

2.1.- El Pleno de la máxima instancia de participación ciudadana, es decir, la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito, reunida en Sesión Ordinaria Nro. 019, el 24 de octubre de 2023, resolvió: *"CONOCER como instancia de consulta, el contenido del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito -PMMS DMQ junto con sus doce planes que son complemento del mismo, documento que se incorpora y forma parte integrante de la presente resolución como Anexo 1."*; cuya sesión fue convocada mediante oficio Nro. GADDMQ-AM-2023-1708-OF, de fecha 16 de octubre de 2023;

2.2.- El Consejo Metropolitano de Planificación del Distrito Metropolitano de Quito, durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria CPM-GADDMQ Nro. 001-2023, de 18 de octubre de 2023, mediante RESOLUCIÓN CMP-GADDMQ Nro. 001-2023, resolvió: *"Dar por conocido el "PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE"; y, recomendar su envío al Concejo Metropolitano para su conocimiento y aprobación."*, misma que fue convocada mediante Oficio Nro. GADDMQ-AM-2023-1702-OF, de 13 de octubre de 2023;

2.3.- Mediante oficio Nro. GADDMQ-AM-2023-1876-OF, de 13 de noviembre de 2023, el señor Pabel Muñoz López, en su calidad de Alcalde Metropolitano de Quito, presentó la iniciativa legislativa del proyecto de **"ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES"**;

2.4.- Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-4710-M, de 14 de noviembre de 2023, al amparo de lo establecido en el artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, en su calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, solicitó a la Procuraduría Metropolitana la emisión del respectivo *“Informe no vinculante”*;

2.5.- La Abg. Ana Sofía Reyna Gallegos, Subprocuradora de Asesoría de Uso y Ocupación de Suelo atiende el requerimiento detallado en el numeral 2.4. de este informe, mediante el memorando Nro. GADDMQ-PM-2023-4115-M, el 15 de noviembre de 2023, adjuntando el Informe Jurídico No Vinculante Nro. 003-2023;

2.6.- Mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1061-M, de 15 de noviembre de 2023, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Rivas Ordóñez, notificó a la presidencia de la Comisión de Movilidad la calificación del presente proyecto de ordenanza, conjuntamente con el Informe No Vinculante Nro. 003-2023, a efectos de que se inicie con el tratamiento del referido proyecto de ordenanza;

2.7.- Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 002, de 17 de noviembre de 2023, se avocó conocimiento e inicio el tratamiento del proyecto de ***“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES”***;

2.8.- Adicionalmente, en la referida Sesión de la Comisión de Movilidad se emitió la Resolución Nro. SGC-EXT-002-CM-001-2023, notificada mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2023-1079-M, de fecha 21 de noviembre de 2023, la cual, en su parte pertinente, detalla: *“Aprobar el cronograma para el tratamiento del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES.”*;

2.9.- Dentro de la fase de socialización, la Comisión de Movilidad recibió los criterios, aportes y observaciones de los ciudadanos, organizaciones, concejales y funcionarios municipales, a través de comisiones generales y comparencias, dentro del tratamiento en Primer Debate de este Proyecto de Ordenanza, conforme se detalla a continuación:

No.	No. SESIÓN	FECHA	PERSONA / FUNCIONARIO / CONCEJAL	ORGANIZACIÓN / ENTIDAD
1	Extraordinaria No. 002	17 de noviembre de 2023	Alex Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad
2	Extraordinaria No. 002	17 de noviembre de 2023	Ximena Carolina Velandia	Consultora del Grupo Cal y Mayor
3	Extraordinaria No. 004	01 de diciembre de 2023	María del Carmen de la Torre Alexis Ortiz	Presidenta de la Fundación Karuna – Corazones en el Cielo Gerente Técnico
4	Ordinaria No. 014	13 de diciembre de 2023	Alex Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad
5	Ordinaria No. 014	13 de diciembre de 2023	Diego Martínez	Secretario de Planificación

Se deja expresa constancia de que el presente proyecto de ordenanza, de conformidad con el párrafo final del artículo 67.57 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, siempre estuvo disponible para conocimiento de la ciudadanía;

2.10.- Se recibieron durante el tratamiento en Primer Debate de este Proyecto de Ordenanza, los informes técnicos y jurídicos de las entidades municipales que se detallan a continuación:

No.	COMUNICACIÓN	FECHA	FUNCIONARIO	ENTIDAD /CARGO
1	Memorando Nro. SM-2023-0687	28 de noviembre de 2023	Alex Daniel Pérez Cajilema	Secretario de Movilidad
2	Memorando Nro. GADDMQ-SGP- 2023-0159-M	06 de diciembre de 2023	Diego Martínez	Secretario de Planificación

2.11.- Durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria No. 014, realizada el día miércoles, 13 de diciembre de 2023, la Comisión de Movilidad, durante el tratamiento del primer punto del orden del día: "1. Comparecencia del Secretario

de Movilidad y el Secretario de Planificación para conocer los informes técnicos frente al Proyecto de Ordenanza denominada **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES”**; resolvió:

Se conforme una mesa de trabajo junto con los equipos de asesores y las entidades municipales competentes para que se elabore para la siguiente sesión de la Comisión la propuesta de texto final del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**.

Disponer a la Secretaría elabore para la siguiente sesión de la Comisión el borrador de informe para Primer Debate del Proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**.

2.12.- Durante el tratamiento y hasta la aprobación del Informe para Primer Debate del proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**, se recibieron observaciones por escrito de los y las Concejales Metropolitanas que a continuación se detalla:

No.	OFICIO/MEMORANDO	CONCEJAL/A	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-DC-CMDL-2023-0365-O	Diana Cruz	18 de diciembre de 2023

2.13.- La Comisión de Movilidad, durante la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el lunes, 18 de diciembre de 2023, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por los diferentes Concejales y Concejales Metropolitanas, así como, revisar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana Fernanda Racines, a través de la cual se resolvió: **“Aprobar el Informe para Primer Debate y el texto final del Proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**.

3. BASE NORMATIVA:

3.1. Constitución de la República del Ecuador:

*“Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.”*

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”

“Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.”

“Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: (...) 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características.- 26. El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas.- 27. El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza. (...);”

“Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”;

“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. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”;

“Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (...).”;

“Art. 254.- Cada distrito metropolitano autónomo tendrá un concejo elegido por votación popular. La alcaldesa o alcalde metropolitano será su máxima autoridad administrativa y presidirá el concejo con voto dirimente.

Los distritos metropolitanos autónomos establecerán regímenes que permitan su funcionamiento descentralizado o desconcentrado.”;

“Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 1. Planificar 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.- 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.- 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...).”;

“Art. 266.- Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;

“Art. 275.- El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay.

El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente.

El buen vivir requerirá que las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades gocen efectivamente de sus derechos, y ejerzan responsabilidades en el marco de la interculturalidad, del respeto a sus diversidades, y de la convivencia armónica con la naturaleza.”;

“Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.”;

3.2. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

*“Art. 1.- **Ámbito.-** Este Código establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y*

financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.”;

“Art. 5.- La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución de la República del Ecuador comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria (...);”

“Art. 7.-Facultad normativa.- Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial.

El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley. (...);”

“Art. 29.-Funciones de los gobiernos autónomos descentralizados.- El ejercicio de cada gobierno autónomo descentralizado se realizará a través de tres funciones integradas:

- a) De legislación, normatividad y fiscalización;*
- b) De ejecución y administración; y,*
- c) De participación ciudadana y control social.”;*

“Art. 53.-Naturaleza jurídica.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.

La sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la cabecera cantonal prevista en la ley de creación del cantón.”;

“Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;

“Art. 87.- Al concejo metropolitano le corresponde: a) Ejercer la facultad normativa en materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones”;

“Art. 116.- Facultades.- Las facultades son atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno. Son facultades la rectoría, la planificación, la regulación, el control y la gestión, y son establecidas por la Constitución o la ley. Su ejercicio, a excepción de la rectoría, puede ser concurrente. (...) La regulación es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente. (...)”;

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

(...)

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (...)”;

“Art. 322.- Decisiones legislativas.- Los consejos regionales y provinciales y los concejos metropolitanos y municipales aprobarán ordenanzas regionales, provinciales, metropolitanas y municipales, respectivamente, con el voto conforme de la mayoría de sus miembros.

Los proyectos de ordenanzas, según corresponda a cada nivel de gobierno, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.

El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos.

Una vez aprobada la norma, por secretaria se la remitirá al ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado correspondiente para que en el plazo de ocho días la sancione o la observe en los casos en que se haya violentado el trámite legal o que dicha normativa no esté acorde con la Constitución o las leyes.

El legislativo podrá allanarse a las observaciones o insistir en el texto aprobado. En el caso de insistencia, se requerirá el voto favorable de las dos terceras partes de sus integrantes para su aprobación. Si dentro del plazo de ocho días no se observa o se manda a ejecutar la ordenanza, se considerará sancionada por el ministerio de la ley.”

“Art. 327.- Clases de comisiones.- Las comisiones serán permanentes; especiales u ocasionales; y, técnicas. Tendrán la calidad de permanente, al menos, la comisión de mesa; la de planificación y presupuesto; y, la de igualdad y género. Los órganos normativos de los gobiernos autónomos descentralizados regularán su conformación, funcionamiento y operación, procurando implementar los derechos de igualdad previstos en la Constitución, de acuerdo con las necesidades que demande el desarrollo y cumplimiento de sus actividades. (...);”

3.3. Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas:

“Art. 12.- Planificación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.- La planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los

diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.”

3.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 2.- Principios Generales.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: (...) 1) Principio de equidad.- El acceso a las infraestructuras y servicios del transporte a nivel nacional se lo hará con enfoque de igualdad y con respeto a los grupos de atención prioritaria. (...) 2) Principio de libre movilidad.- Toda persona tiene derecho a transitar libremente, priorizando su integridad física, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley. (...);”

“Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”;

“Art. 3A.- Prioridad de movilidad.- El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente.

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden:

- 1. Peatones, especialmente las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria;*
- 2. Biciusuarios y usuarios de vehículos de tracción humana;*
- 3. Servicio de transporte público de pasajeros;*
- 4. Servicio de transporte comercial y de carga; y,*
- 5. Transporte particular.”;*

“Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos

Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. (...).”;

“Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...) h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector; (...) k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales (...).”;

“Art. 47.- Condiciones del Transporte.- El transporte terrestre de personas, animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas. (...).”;

“Art. 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;*
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;*
- c) La protección ambiental;*

d) La prevalencia del interés general por sobre el particular; y,
e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y comercial.”;

“Art. 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.”;

“Art. 65.- Ámbitos de operación del servicio de transporte público.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intraprovincial e internacional.”;

“Art. 75.- Títulos habilitantes otorgados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.- *Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:*

a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, dentro del ámbito intracantonal; y,

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados no ejerzan la competencia de tránsito, será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la que otorgue los respectivos títulos habilitantes.”;

3.5. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo:

“Art. 36.- Planes maestros sectoriales. Los planes maestros sectoriales tienen como objetivo detallar, desarrollar y/o implementar las políticas, programas y/o proyectos públicos de carácter sectorial sobre el territorio cantonal o distrital. Guardarán concordancia con los planes sectoriales del Ejecutivo con incidencia en el territorio y con las determinaciones del plan de desarrollo y ordenamiento territorial municipal o metropolitano.

La iniciativa para la elaboración de estos planes puede provenir de la administración metropolitana o municipal competente o del órgano rector de la política competente por razón de la materia.”;

“Art. 37.- Otros instrumentos de planeamiento urbanístico. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos podrán generar otros instrumentos de planeamiento urbanístico que sean necesarios en función de sus características territoriales, siempre que estos no se contrapongan con lo establecido en la normativa nacional vigente. Los otros instrumentos de planeamiento urbanístico no podrán modificar contenidos del componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo.”;

“Art. 38.- Procedimiento de aprobación de los planes urbanísticos complementarios. Los planes urbanísticos complementarios serán aprobados por el órgano legislativo del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano, de conformidad con la ordenanza que se expida para el efecto, la que, al menos, garantizará la participación ciudadana y una fase de consultas con otros niveles de gobierno.”

3.6. Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

Art. 2.- Finalidad.- Además de las contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades siguientes:

(...)

2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias.

Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, de acuerdo con sus atribuciones, el Consejo Nacional de Tránsito.

La ejecución de las regulaciones, que sobre transporte público y privado adopte el Concejo Metropolitano será controlada por la Policía Nacional, a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en leyes especiales.

Las disposiciones de este numeral no modifican las normas legales y reglamentarias que garantizan ingresos a la Policía Nacional, quien continuará percibiéndolos como lo ha hecho hasta ahora;

(...)";

"Art. 8.- Le corresponde especialmente, al Concejo Metropolitano:

(...)

2) Aprobar el plan de desarrollo metropolitano y establecer, mediante Ordenanza y con competencia exclusiva y privativa dentro del Distrito, normas generales para la regulación del uso y aprovechamiento del suelo, así como para la prevención y el control de la contaminación ambiental;

(...)"

3.7. Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

"Artículo 28.- Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito. - Las comisiones del Concejo Metropolitano son entes asesores del Cuerpo Edilicio, conformados por concejales y concejalas metropolitanos, cuya principal función consiste en emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre los temas puestos en su conocimiento."

"Artículo 31.- Ámbito de las comisiones. - Los deberes y atribuciones de las comisiones, son las determinadas en la normativa nacional y metropolitana vigente dentro de su ámbito de acción correspondiente, detallado a continuación:

Para el ejercicio de la facultad legislativa, cada una de las comisiones podrá coordinar con los actores relacionados con sus ámbitos.

3.- Eje territorial:

b) Comisión de Movilidad: Estudiar, elaborar y proponer al Concejo proyectos normativos relativos a la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público, privado y comercial; y, seguridad vial en el Distrito."

"Artículo 43.- Deberes y atribuciones de las comisiones permanentes. - Las comisiones permanentes tienen los siguientes deberes y atribuciones de

acuerdo con la naturaleza específica de sus funciones: (...) a) Emitir informes para resolución del Concejo Metropolitano sobre proyectos de ordenanza de su competencia, acuerdos, resoluciones o sobre los temas puestos en su conocimiento, a fin de cumplir las funciones y atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”;

“Artículo 67.16.- Expedientes e informes. - Los proyectos de informe de los proyectos de ordenanzas o resoluciones serán elaborados por la Secretaría General del Concejo, por solicitud del presidente o presidenta de la comisión y se deberán adjuntar a la convocatoria de sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

Una vez aprobado, las concejalas y concejales no podrán retener un expediente o informe para su suscripción por más de 48 horas, salvo fuerza mayor debidamente comprobada y justificada ante el presidente o presidenta de la comisión.

En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser redactado por el o los proponentes del informe y una vez suscrito, será puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.”;

Artículo 67.17.- Contenido de los informes.- Los informes contendrán el nombre de la comisión, fecha, miembros de la comisión, objeto, el detalle de los antecedentes, la relación cronológica de los hechos, el fundamento jurídico y técnico, resumen de las observaciones presentadas por las y los concejales y por la ciudadanía, análisis y razonamiento realizado por los miembros de la comisión, las recomendaciones y conclusiones, resolución y certificación de la votación, nombre y firma de las y los concejalas que suscriben el informe, que servirán de base para que el Concejo o el alcalde o alcaldesa tomen una decisión.”;

“Artículo 67.62.- Informes técnicos.- Para sustentar el proyecto de ordenanza, la comisión solicitará a través de la Secretaría General, la emisión de los informes técnicos que sean menester respecto al texto del proyecto de ordenanza.

Conforme el artículo 166 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el caso de iniciativas normativas que generen obligaciones financiadas con recursos de la municipalidad, se contará con los informes técnicos que identifiquen la fuente de financiamiento correspondiente.

Las y los responsables de las dependencias municipales dispondrán de un término de 8 días para emitir dichos informes contados desde la notificación del requerimiento. Dicho término podrá ampliarse por un término de 8 días adicionales, en casos excepcionales, previo pedido debidamente justificado de la o el funcionario responsable.

En el evento de que las y los responsables de las dependencias técnicas que forman parte del ejecutivo municipal no emitieran los informes requeridos en el término establecido, y no hayan solicitado la prórroga respectiva, la comisión establecerá un término perentorio para la presentación de los informes correspondientes. En caso de incumplimiento se pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa.

Para el procesamiento de la información y observaciones contenidas en los informes técnicos, el presidente o presidenta de la comisión convocará a las sesiones y/o mesas de trabajo que sean necesarias, con la finalidad de elaborar un texto definitivo del proyecto normativo.”;

“Artículo 67.63.- Informe de primer debate. - *Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha de notificación de la calificación por parte de la secretaría General del Concejo, para la emisión del informe de primer debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.*

Dentro del referido plazo, se considerará un tiempo no menor a los quince primeros días, para que las y los concejales y la ciudadanía directamente o por intermedio de un concejal o concejala, presenten sus observaciones por escrito al presidente o presidenta de la comisión o soliciten ser recibidos en comisión general.

En ningún caso, la comisión emitirá su informe en un plazo menor a veinte días.

Las comisiones, atendiendo a la naturaleza y complejidad del proyecto de ordenanza, podrán resolver con el voto de la mayoría simple, por una sola vez, una prórroga de hasta cuarenta y cinco días plazo para presentar el informe.

La secretaría General preparará el proyecto de informe para conocimiento y aprobación de la comisión con el voto de la mayoría simple de sus integrantes. Una vez aprobado el informe, será suscrito por los miembros de la comisión dentro de un término máximo de hasta tres días.

Cuando las y los concejales se aparten del voto de mayoría podrán presentar informes de minoría. En caso de presentarse informe de minoría, este deberá ser

redactado por los proponentes del informe y puesto en conocimiento de la Secretaría del Concejo.

Una vez aprobado el informe de primer debate, la Secretaría General lo pondrá en conocimiento del alcalde o alcaldesa y de las y los concejales.

Si el proyecto de ordenanza requiere una consulta prelegislativa, el trámite no se sujetará a los plazos previstos en el presente artículo.”;

“Artículo 67.64.- Inclusión del informe para primer debate en el Pleno del Concejo. - Emitido el informe para primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General notificará al alcalde o alcaldesa de su contenido, quien lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.

De existir informe o informes de minoría, se remitirán con la convocatoria, de manera conjunta con los de mayoría.”;

“Artículo 2281.- Tipos de planes urbanísticos complementarios.- Para el ejercicio de la planificación complementaria en el Distrito Metropolitano de Quito, se establecen las siguientes tipologías de planes urbanísticos complementarios:

a. Plan Maestro Sectorial

b. Plan Zonal

c. Plan Especial

d. Plan Parcial

e. Otros establecidos en las actualizaciones del Plan de Uso y Gestión del Suelo.

De ser necesario el cambio de tipología de un plan urbanístico complementario definido en el Plan de Uso y Gestión del Suelo, será justificado en el diagnóstico del plan urbanístico complementario y deberá acogerse al procedimiento, alcance y contenidos del mismo.”;

“Artículo 2288.- Aprobación de los planes urbanísticos complementarios.- Los planes urbanísticos complementarios deberán ser aprobados por el Concejo Metropolitano mediante ordenanza.”;

“Artículo 2290.- Divulgación de los planes urbanísticos complementarios.- A través de instancias municipales y ciudadanas, se difundirá el desarrollo de los planes urbanísticos complementarios. Una vez sancionada la ordenanza del plan y sus contenidos técnicos, se garantizará el acceso a los datos públicos mediante la plataforma de gobierno abierto.”;

“Artículo 2292.- Plan Maestro Sectorial.- El plan maestro sectorial es el plan urbanístico complementario cuyo objetivo es ordenar, desarrollar y/o implementar las políticas, programas y proyectos públicos de carácter sectorial y establecerá la inversión pública territorial relativa a infraestructura y equipamiento sectorial, tales como transporte y movilidad, mantenimiento del dominio hídrico público, agua potable y saneamiento, equipamientos sociales, gestión de riesgos del desastre, sistemas de áreas verdes, áreas comunitarias, áreas comunitarias y de espacio público, entre otros.

Guardarán concordancia con los planes sectoriales del gobierno central, de otros niveles de gobierno, de otras instituciones y órganos metropolitanos, y con las determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.”;

“Artículo 2293.- Ámbito de aplicación del Plan Maestro Sectorial.- El plan maestro sectorial se podrá desarrollar en suelo urbano y rural sobre la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito y no podrá modificar el componente estructurante del Plan de Uso y Gestión del Suelo, ni el aprovechamiento urbanístico establecido en el mismo y en los planes parciales.”

4. ANÁLISIS Y RAZONAMIENTO:

4.1. Contexto del Proyecto de Ordenanza:

La planificación de políticas públicas, programas, planes y proyectos constituye un elemento esencial para la gestión pública de largo plazo de manera que las acciones, efectos y resultados trasciendan a las personas o autoridades y se enfoquen en implementar alternativas que beneficien a los ciudadanos de forma sostenida.

La gestión pública moderna no puede dejar de incorporar los principios que la actualidad exige a las ciudades, para implementar las mejores prácticas que prioricen el bienestar de los ciudadanos, la seguridad vial, la conservación ambiental, la movilidad digna, los medios alternativos de transporte.

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible tiene por objeto definir políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad de la ciudad y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad sostenible, segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente eficiente para el Distrito Metropolitano de Quito.

La demanda de transporte ha ido en aumento en Quito debido al crecimiento de la población y la dispersión en el crecimiento urbano. El efecto combinado de estas tendencias es un aumento en la frecuencia y duración de los viajes, ratificada además porque gran parte de la concentración urbana de Quito se encuentra en un valle largo y estrecho que se extiende de sur a norte, con la población de menores ingresos, concentrada en los extremos y en otras franjas periféricas del área metropolitana.

Actualmente, casi tres millones de personas viven en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ), la población de la zona urbana crece un 1,7 por ciento al año; y, la de las zonas suburbanas un 4,2 por ciento, lo que hace que los viajes suburbanos de mayor distancia hayan representado casi un tercio de los viajes en MDMQ para el año 2020.

Este fenómeno tiene efectos colaterales que no siempre son positivos, tales como asentamientos informales concentrados en áreas de riesgo; demandas sociales insatisfechas asociadas a la provisión de servicios básicos y transporte público; alejamiento de las fuentes de producción de alimentos; costos ambientales por pérdida de cobertura vegetal y reservas de agua, entre otros.

La movilidad tiene un alto impacto en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, así, la rutina diaria de la gente en Quito se ve afectada por las condiciones del sistema de transporte. Las restricciones de accesibilidad aumentan los costos y los tiempos de desplazamiento (velocidad media de desplazamiento en la ciudad: 21,1 km/h), disminuyen la productividad urbana y aumentan los costos asociados a la congestión. La Encuesta CAF (ECAAF) 2016, muestra que los habitantes de la región pasan alrededor de 40 minutos moviéndose de casa al trabajo (ida).

Por otro lado, un uso desigual del espacio público significa que los vehículos privados mueven alrededor del 30% de la población ocupando el 70% del espacio público. Alrededor del 15,4% de los desplazamientos se realizan a pie y sólo el 0,3% utiliza la bicicleta como medio de transporte (Estrategia de Resiliencia 2016, PMDOT 2015-2025).

Aunque en Quito la gran mayoría de la población está movilizada por el transporte público, caminata y en bicicleta (más del 70% de los viajes), el sistema de transporte sigue siendo ineficiente desde el punto de vista ambiental. El transporte público contribuye significativamente a las emisiones de gases de efecto invernadero (aproximadamente 3 millones de toneladas de CO₂ equivalentes al año, según el informe PMDOT 2015-2025 publicado en 2011) y requiere una importante subvención a las tarifas del municipio. Adicionalmente, el nivel de insatisfacción con el transporte público es aproximadamente un 14% inferior a la media regional (CAF-RED 2017).

Para hacer frente a esta situación, en el 2009 MDMQ encargó estudios de planificación integral que recomendaban la creación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITP) para toda la ciudad. En marzo de 2012, una ordenanza de la ciudad creó el SITP de Quito. El objetivo del SITP es proporcionar un servicio de transporte de alta calidad mediante la integración de sistemas de transporte masivo -basados en el ferrocarril y en el autobús- y permitiendo que los pasajeros se trasladen más fácilmente entre los diferentes tipos de servicio. El SITP contempla tres pilares: el sistema de metro de alta capacidad, actualmente próximo a su arranque de operaciones comerciales, que servirá como columna vertebral del sistema; el sistema de transporte masivo de capacidad media Metrobús-Q, actualmente operativo; y, los autobuses convencionales de tráfico mixto que complementan y sirven como alimentadores de los dos primeros componentes.

La Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) es el mayor y más importante proyecto de inversión del MDMQ. El metro consiste en una línea de 23 km que se extiende a lo largo de un eje norte-sur desde El Labrador (ubicado en el extremo sur del aeropuerto Mariscal Sucre de Quito) hasta el Metrobús-Q y la terminal de transporte intermunicipal de autobuses de Quitumbe; y, contará con 15 estaciones, cinco de las cuales estarán físicamente integradas en la red Metrobús-Q BRT. El material rodante incluye 18 trenes (seis vagones, cuatro de los cuales serán de automoción) con una capacidad máxima de 1.270 pasajeros cada uno (6 pasajeros por metro cuadrado).

Este ejercicio de modernización, integración de sistemas, promoción de la calidad ambiental, planificación de largo plazo y mejora de las condiciones de infraestructura ha sido consolidado en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022-2042, instrumento que alineado con la planificación general del Distrito Metropolitano plantea una (1) visión, cinco (5) metas, cinco (5) objetivos, diez (10) políticas y ocho (8) principios, treinta y tres (33) programas y ciento treinta y siete (137) proyectos orientados a tres principales líneas de acción: 1.- Rescate, fortalecimiento y *"up grade"* del transporte público, implementación del Sistema

Integrado y *Mobility as a service*; 2.- Gestión de la demanda; y, 3.- Promoción de modos de movilidad activa, DOMS (Desarrollos orientados a la movilidad sostenible) y mejoramiento del espacio público que, conforme lo previsto, deben ejecutarse a corto plazo (5 años), mediano plazo (10 años) y largo plazo (20 años).

El Plan Maestro de Movilidad Sostenible consta de un (1) documento central, nueve (9) planes y dos (2) documentos complementarios que se enfocan en: el transporte no motorizado y alternativo; la movilidad compartida; el desarrollo y mantenimiento de infraestructura de la movilidad; el transporte público; los vehículos comerciales de pasajeros y de cuenta propia; el transporte comercial de carga; la gestión de tráfico; la seguridad vial; y, la gestión de la demanda.

El Distrito Metropolitano de Quito dispone así de una herramienta que integra la sostenibilidad a la movilidad, con lo cual la pirámide invertida de la movilidad toma el protagonismo que una ciudad como Quito requiere, adoptando las directrices de este plan maestro de movilidad sostenible 2022-2042, cuya visión es: *“En el 2042, el Distrito Metropolitano de Quito será un referente en Latinoamérica de movilidad sostenible, segura, eficiente, resiliente y de calidad con enfoque diferencial, articulando el paisaje de valles, volcanes, patrimonio natural y construido, y que contribuya con los compromisos globales asociados con el cambio climático”*.

4.2. Debate al interior de la Comisión en Primer Debate:

El Proyecto de Ordenanza busca poner en funcionamiento el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes sostenible, con la finalidad de que responda a los hitos destacados en materia de movilidad con la entrada en operación de la Línea 1 del Metro, las tareas paralelas relacionadas con la esperada integración física y tarifaria de los modos de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

En esta medida, para profundizar el debate al interior de la Comisión, se solicitó la emisión de los informes técnicos y jurídicos de parte de diferentes entidades municipales, mismos que determinaron en su parte medular lo siguiente:

Secretaría de Movilidad:

Informes Técnicos:

Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-0115-2023

“2. CONCLUSIÓN

La consultoría “Plan Maestro de Movilidad Sostenible” ha sido desarrollada, analizada, revisada y debidamente socializada con las Entidades Municipales, Academia, Representantes de la sociedad civil, Autoridades Municipales, Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, y ciudadanía. En este sentido, este instrumento de planificación requiere que se realicen los actos administrativos permanentes para su aprobación, difusión y continua retroalimentación para que esta sea un producto en continuo desarrollo. Al ser un plan que involucra diversos actores, se requiere mantener unidades especializadas en las entidades del sector movilidad para su correcta implementación e interpretación para que se convierta en un tema transversal de gestión.”

Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-0172-2023

“2. CONCLUSIÓN

La consultoría “Plan Maestro de Movilidad Sostenible” ha sido desarrollada, analizada, revisada y debidamente socializada con las Entidades Municipales, Academia, Representantes de la sociedad civil, Autoridades Municipales, Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, y ciudadanía. En este sentido, este instrumento de planificación requiere que se realicen los actos administrativos permanentes para su aprobación, difusión y continua retroalimentación para que esta sea un producto en continuo desarrollo. Al ser un plan que involucra diversos actores, se requiere mantener unidades especializadas en las entidades del sector movilidad para su correcta implementación e interpretación para que se convierta en un tema transversal de gestión.”

Informe Jurídico:

“3. PRONUNCIAMIENTO:

Con base a los antecedentes expuestos y de acuerdo con lo señalado en el memorando Nro. SM-DMPPM-2023-0825 de 27 de noviembre de 2023 emitido por el Mgs. Galo Cárdenas Villenas, Director Metropolitano de Políticas y

Planeamiento de la Movilidad quien señala en su Informe Técnico Nro. IT-SM-DMPPM-0172-2023 que: “(...) La consultoría “Plan Maestro de Movilidad Sostenible” ha sido desarrollada, analizada, revisada y debidamente socializada con las Entidades Municipales, Academia, Representantes de la sociedad civil, Autoridades Municipales, Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano, y ciudadanía. En este sentido, este instrumento de planificación requiere que se realicen los actos administrativos permanentes para su aprobación, difusión y continua retroalimentación para que esta sea un producto en continuo desarrollo. Al ser un plan que involucra diversos actores, se requiere mantener unidades especializadas en las entidades del sector movilidad para su correcta implementación e interpretación para que se convierta en un tema transversal de gestión”, y la base legal presentada; esta Asesoría Jurídica considera pertinente continuar con el trámite determinado para la aprobación del Plan Maestro de Movilidad 2023-2042, para lo cual se deberá observar la normativa legal vigente, en particular aquello acerca de que los planes urbanísticos complementarios están conformados entre otros, por los planes maestros sectoriales y éstos a su vez contienen el plan maestro de movilidad según lo establecen los artículos 30 y 34 del Reglamento de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, mismo que guarda armonía con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sin que represente modificación al contenido del componente estructurante del Plan de Uso y Gestión del Suelo.

Su aprobación al tenor de lo señalado en los artículos 38 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo y artículo 2288 del Código Municipal, es a través de ordenanza emitida por el Concejo Metropolitano como órgano legislativo del GAD DMQ, de acuerdo al procedimiento previsto a partir artículo 2282 del Código Municipal.

El carácter consultivo propio del presente pronunciamiento constituye por su esencia un elemento que se sustenta en el análisis de la normativa legal vigente; esta Asesoría Jurídica no se pronuncia sobre aspectos técnicos, administrativos, presupuestarios u operativos, por no ser de su competencia.”

Secretaría de Planificación:

INFORME PROGRAMÁTICO No SGP-DMPD-2023-062

“4. CONCLUSIÓN. –

La Dirección Metropolitana de Planificación para el Desarrollo en base a sus funciones y atribuciones revisó la alineación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2022- 2042 al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021-2033, por lo que, luego de revisada la información de dicho plan, concluye que los objetivos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2022-2042, se encuentran alineados al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021 – 2033, al Eje Territorial, Objetivo Estratégico 3: " Consolidar comunidades y barrios sostenibles, inclusivos y resilientes, que cuenten con servicios y un hábitat de calidad" y al Objetivo Estratégico 4: "Brindar opciones de movilidad y conectividad confiables, de calidad, eficientes y seguras".

Para la consecución del plan y la implementación de los programas y proyectos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2022-2042, el sector de Movilidad conforme la Proyección Cuatrianual de Gastos de Inversión 2024 – 2027, anexa a la Ordenanza Metropolitana PMU N.- 008-2023, sancionada el 1 septiembre del 2023, en la cual se aprobó el presupuesto general del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito para el ejercicio económico 2023, cuenta con un techo que asciende a USD 893.323.881,60, valores que serán de carácter indicativo, ya que dependerá de la estimación de ingresos remitida por parte de la Dirección Metropolitana Financiera. Para el 2023, cuenta con una asignación presupuestaria de USD 424.700.973,88 para programas y proyectos de inversión aprobada en la ordenanza citada; y, para el año 2024 cuenta con un presupuesto de USD 336.246.072,18.

El presente informe, no se refiere a los aspectos técnicos, económicos o legales del citado plan, los cuales son de exclusiva competencia y responsabilidad de la Secretaría de Movilidad."

De igual manera se desarrolló una mesa de trabajo junto a los equipos asesores y las entidades municipales competentes donde se emitieron la siguientes conclusiones y recomendaciones:

"INFORME DE MESA DE TRABAJO NO. IMT- CM-2023-003

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En cumplimiento a la Resolución No. SGC-ORD-014-CM-001-2023 tomada en el seno de la Comisión de Movilidad, en la mesa de trabajo se revisó los documentos que reposa en el expediente del Proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -PMMS DMQ (2023- 2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES"; y, asimismo, se levantó los aportes de los diferentes actores del movilidad, permitiéndonos estructurar una propuesta con el fin contar con una ordenanza que cuente con las políticas públicas, así como lineamientos estratégicos, programas y proyectos que configuran una ciudad accesible con equidad universal, en concordancia con la visión del desarrollo urbano establecido en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMDOT) vigente."

Producto de las discusiones y debate generado por parte de los integrantes de la Comisión de Movilidad se acordó tomar en cuenta varias de las observaciones y criterios manifestados por los y las Concejales, los constantes en el informe elaborado por la mesa de trabajo, así como, los informes técnicos y jurídicos preparados por las diferentes entidades municipales.

Finalmente, los integrantes de la Comisión de Movilidad, dentro de las 4 sesiones y las mesas de trabajo que se llevaron adelante, donde conocieron, tramitaron y debatieron a profundidad el proyecto de "**ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO -PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES**", una vez analizadas y procesadas cada una de las comunicaciones, intervenciones, comentarios, aportes y observaciones realizados de manera verbal y por escrito por las diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, así como también, luego de considerar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las diferentes entidades municipales, acordaron un texto definitivo y resolvieron emitir el presente Informe de la Comisión, con la finalidad de que sea analizado y discutido por el Pleno del Concejo Metropolitano de Quito.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

En el marco de sus competencias y atribuciones, la Comisión de Movilidad, una vez revisado y analizado en su integralidad la documentación que reposa en el expediente, luego de procesar las observaciones formuladas por las y los Concejales Metropolitanos y de analizar los informes técnicos y jurídicos emitidos por las entidades municipales competentes y de haber acordado un

texto definitivo del proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES”**; recomienda que el presente proyecto de Ordenanza sea conocido y debatido en Primer Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el día lunes, 18 de diciembre de 2023, al amparo de lo dispuesto en el literal a), del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y del artículo 67.63 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, resuelve aprobar el Informe de la Comisión de Movilidad, para que el Concejo Metropolitano de Quito, conozca y trate en **PRMER DEBATE**, el proyecto de **“ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES”**; para lo cual se acompaña también el texto aprobado del Proyecto de Ordenanza.

7. PONENTE DEL INFOME:

La presidenta e integrante de la Comisión de Movilidad, Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, será la ponente del presente Informe de Comisión.

8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Las integrantes de las Comisión de Movilidad, abajo firmantes, aprueban el día lunes, 18 de diciembre de 2023, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del Proyecto de Ordenanza, para lo que suscriben el presente documento.

Fernanda Racines Corredores
Presidenta de la Comisión de Movilidad

Cristina López Gómez de la Torre
Vicepresidente de la Comisión de Movilidad

Diana Cruz Murillo
Miembro de la Comisión de Movilidad

Joselyn Mayorga Salazar
Miembro de la Comisión de Movilidad

Wilson Merino Rivadeneira
Miembro de la Comisión de Movilidad

**COMISION DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

En mi calidad de Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito y funcionario delegado de la Secretaría General del Concejo a la Secretaría de la Comisión de Movilidad, me permito certificar lo siguiente:

CERTIFICACIÓN DE LA VOTACIÓN:

Que el presente Informe de Comisión fue debatido y aprobado en la Sesión Extraordinaria Nro. 005, realizada el día lunes, 18 de diciembre de 2023, por el pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes Concejales Metropolitanos: Fernanda Racines Corredores; Diana Cruz Murillo; y, Wilson Merino Rivadeneira; con la siguiente votación: **AFIRMATIVOS:** TRES (3). **NEGATIVOS:** CERO (0). **ABSTENCIONES:** CERO (0). **BLANCOS:** CERO (0). **CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN:** DOS (2) Joselyn Mayorga Salazar y Cristina López Gómez de la Torre.

No.	CONCEJAL	AFIRMATIVOS	NEGATIVOS	ABSTENCIONES	BLANCOS
1	CRISTINA LÓPEZ GÓMEZ DE LA TORRE	----	----	----	----
2	DIANA CRUZ MURILLO	X	----	----	----
3	FERNANDA RACINES CORREDORES	X	----	----	----
4	JOSELYN MAYORGA SALAZAR	----	----	----	----
5	WILSON MERINO RIVADENEIRA	X	----	----	----
	TOTAL	3	0	0	0

Quito D.M., 18 de diciembre de 2023.

Ab. Pedro Cornejo Espinoza
Prosecretario General del Concejo Metropolitano de Quito
Funcionario delegado a la Secretaría de la Comisión de Movilidad