

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

COMISIÓN DE MOVILIDAD -EJE TERRITORIAL-

INFORME DE COMISIÓN Nro. IC-ORD-CM-2024-001

**INFORME DE COMISIÓN PARA QUE EL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO CONOZCA EN SEGUNDO 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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS
COMPLEMENTARIOS".**

INTEGRANTES 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; y,

Wilson Merino Rivadeneira - Integrante de la Comisión de Movilidad.

Quito, Distrito Metropolitano, 12 de enero de 2024.

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 Segundo Debate de la Comisión de Movilidad, emitido durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 007, realizada el viernes, 12 de enero de 2024, 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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS**", de conformidad con lo previsto en los artículos 43, letra a), 67.16, 67.17 y 67.69 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**;

2.14.- Mediante Oficio Nro. GADDMQ-DC-RCMF-2023-0412-O de 19 de diciembre de 2023, la Concejal Metropolitana Fernanda Racines Corredores, en su calidad de Presidenta de la Comisión de Movilidad, de conformidad con en la letra a) del artículo 43 y 67.64 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, notificó al Alcalde Metropolitano, Lcdo. Pabel Muñoz López, el Informe de la Comisión de Movilidad No. IC-ORD-CM-2023-003;

2.15.- Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-5108-O, de 23 de diciembre de 2023, el Alcalde Metropolitano, Lcdo. Pabel Muñoz López, convocó a la Sesión Ordinaria Nro. 044 del Concejo Metropolitano de Quito, para el martes, 26 de diciembre de 2023, con el objeto de tratar, en la parte pertinente, el siguiente punto del orden del día: *"IV.-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" (IC-ORD-CM-2023-003)"*; en tal circunstancia, luego de evacuar y concluir el Primer Debate del proyecto de ordenanza objeto del presente informe, el Alcalde Metropolitano y presidente del Concejo Metropolitano, al amparo del artículo 67.65, párrafo tercero, declaró que el proyecto de ordenanza fue conocido en Primer Debate;

2.16.- Mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-5157-O, de 28 de diciembre de 2023, la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, remite las observaciones realizadas por las y los Concejales Metropolitanos durante el desarrollo de la Sesión Ordinaria Nro. 044 del Concejo Metropolitano de Quito, celebrada el 26 de diciembre de 2023, cuando se evacuó el Primer Debate del proyecto de ordenanza objeto del presente informe;

2.17.- Durante la etapa de elaboración del Informe para Segundo 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 las y los Concejales Metropolitanas, que se detallan a continuación:

No.	OFICIO/MEMORANDO	CONCEJAL/A	FECHA
1	Oficio Nro. GADDMQ-DC-AMGB-2023-0481-O	Bernardo Abad Merchan	25 de diciembre de 2023
2	Oficio Nro. GADDMQ-DC-	Dario Javier	26 de diciembre

	CADJ-2023-0303-O	Cahueñas Apunte	de 2023
3	Oficio Nro. GADDMQ-DC-MRWE-2023-0437-O	Wilson Eduardo Merino Rivadeneira	26 de diciembre de 2023
4	Oficio Nro. GADDMQ-DC-CMDL-2024-0011-O	Diana Cruz Murrillo	12 de enero de 2024

2.18.- Se recibieron durante la etapa de elaboración del Informe para Segundo 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"**, los informes técnicos y jurídicos de las entidades municipales que se detallan a continuación:

No.	COMUNICACIÓN	FECHA	FUNCIONARIO	ENTIDAD /CARGO
1	Oficio Nro. GADDMQ-SGP-2024-0007-O	05 de enero de 2024	Juan Carlos Parra Fonseca	Secretario de Planificación
2	Oficio Nro. GADDMQ-SM-2024-0053-O	08 de enero de 2024	Alex Pérez	Secretario de Movilidad
3	Oficio Nro. GADDMQ-SM-2024-0061-O	10 de enero de 2024	Alex Pérez	Secretario de Movilidad

2.19.- Mediante memorando No. GADDMQ-SGCM-2024-0032-M, de fecha 08 de enero de 2024, la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, por disposición de la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, convocó a la Sesión Ordinaria No. 015, para el miércoles, 10 de enero de 2024, con el objeto de tratar, en la parte respectiva, el siguiente punto del orden del día: *"2. Conocimiento y resolución frente a las observaciones realizadas en la sesión de Concejo Metropolitano Ordinaria Nro. 44 de 26 de diciembre de 2023, notificadas mediante Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2023-5157-O de 28 de diciembre de 2023, al Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DOCE PLANES;"*;

2.20.- Con fecha 08 y 09 de enero de 2024, el Gobierno Nacional emitió los Decretos Ejecutivos No. 110 y No. 111, respectivamente, declarando el estado de excepción en todo el territorio nacional por grave conmoción interna, así como también, reconociendo un conflicto armado interno, en tal circunstancia, el Administrador General, Sr. Christian Mauricio Cruz Rodríguez, mediante circular Nro. GADDMQ-AG-2024-0002-C, de fecha 09 de enero 2024, emitió los lineamientos para que el día miércoles, 10 de enero de 2024, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, se acoja al teletrabajo.

Bajo estos antecedentes, la Sesión Ordinaria No. 015, cambió de modalidad presencial a modalidad virtual, lo cual fue oportunamente notificado por la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, en su calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-0046-M, de 09 de enero de 2024;

2.21.- Una vez instalada la sesión virtual cumpliendo los preceptos normativos que se registran en los artículos 67.18., 67.19., 67.20. y 67.21., se desarrolló la Sesión Ordinaria No. 015, en la cual, producto de la discusión y debate al interior de la Comisión del referido punto del orden del día, se **resolvió**: *“Disponer a la Secretaría elabore para la siguiente sesión de la Comisión el borrador de informe para Segundo 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”**; y,*

2.20.- Durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 007, realizada el 12 de enero de 2024, la Comisión de Movilidad, producto de conocer, debatir y procesar las observaciones recibidas por las diferentes Concejales y Concejales Metropolitanos, aprobó la moción planteada por la Concejala Metropolitana Fernanda Racines Corredores, a través de la cual se resolvió: *“Aprobar el texto final del proyecto de ordenanza y aprobar el Informe de Comisión para Segundo 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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”**.*

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 concejales 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 67.69.- Elaboración del informe de segundo debate. - Luego del primer debate ante el Pleno del Concejo Metropolitano, la Secretaría General en un plazo máximo de 4 días, remitirá a la presidencia de la comisión las observaciones realizadas durante la sesión, con identificación de sus autores. Dentro del mismo plazo, las y los concejales y la ciudadanía o sus organizaciones, podrán hacer llegar a la presidencia de la comisión, pormescrito, nuevas observaciones.

Las observaciones formuladas en el primer debate deberán ser procesadas por la comisión.

Para el procesamiento de las observaciones del primer debate, el presidente o presidenta de la comisión, en la siguiente reunión ordinaria de la misma, incluirá este punto en el orden del día, y en la sesión podrá solicitar la conformación de mesas de trabajo para este fin.

Las comisiones tendrán un plazo máximo de noventa días, contado a partir del cierre de la sesión del Pleno del Concejo, para la emisión del informe de segundo debate con sus antecedentes, conclusiones, y recomendaciones, mismos que serán puestos a consideración del Concejo Metropolitano.

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, la prórroga que consideren necesaria, para presentar el informe.

El proyecto de informe de segundo debate será elaborado por la Secretaría o Secretario General del Concejo o su delegado o delegada y se deberá adjuntar a la convocatoria a sesión, para su correspondiente revisión, inclusión de observaciones, aprobación y suscripción.

Para su aprobación, se requiere 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.

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

“Artículo 67.70.- Segundo debate en el Pleno del Concejo. - *Una vez emitido el informe de msegundo debate, para conocimiento del Pleno del Concejo Metropolitano, el alcalde o alcaldesa, lo incluirá en el orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo.*

El día de la sesión, primero intervendrá el o la ponente del informe designado por la comisión, quien expondrá el informe de la comisión por un tiempo máximo de quince minutos.

Luego de la intervención de la o el ponente, en la que se señalarán las observaciones acogidas del primer debate, identificando los autores o autoras de las mismas, o dando las razones en caso de no haber sido acogidas, cada uno de los integrantes del Concejo Metropolitano, podrán solicitar la palabra hasta por dos ocasiones durante un tiempo máximo de 10 minutos en la primera ocasión, y de 5 minutos en la segunda.

Durante el segundo debate el o la ponente del informe recogerá las observaciones realizadas por el alcalde o alcaldesa y las y los concejales.

En caso de que el proyecto amerite cambios, la o el ponente solicitará al alcalde o alcaldesa, la suspensión del punto del orden del día hasta por sesenta minutos, a fin de que las y los concejales miembros de la comisión analicen la incorporación de los cambios sugeridos.

En caso de resultar insuficiente el tiempo solicitado, la o el ponente solicitará al alcalde o alcaldesa un tiempo adicional, para la presentación del texto final; en cuyo caso, el presidente o presidenta de la comisión, convocará a la comisión para que, en una sola sesión, analice y apruebe el texto final de votación sugerido, el mismo que será entregado al alcalde o alcaldesa, en el plazo máximo de ocho días desde el cierre de la sesión del Concejo Metropolitano.

Una vez que el presidente o presidenta de la comisión, le notifique al alcalde o alcaldesa con el texto final de votación, lo incluirá como punto del orden del día de una sesión ordinaria o extraordinaria del Concejo Metropolitano.

Durante la sesión del Pleno del Concejo Metropolitano, la o el ponente, expondrá los cambios realizados al texto del proyecto de ordenanza, previo a la votación.

En el caso de que en la comisión no se obtenga la mayoría simple para aprobar o improbar los cambios en el plazo determinado de ocho días, la o el ponente tendrá la potestad de presentar el texto final de votación directamente al Concejo Metropolitano.

Una vez finalizada la intervención de la o el ponente y sin debate, se someterá votación el texto final.”;

“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.”; y,

“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.

4.3. Debate al interior de la Comisión en Segundo Debate:

Fue requerido por la Comisión el criterio adicional de pertinencia técnica y jurídica a la Secretaría de Movilidad y Secretaría General de Planificación, misma que dentro de su Informe de pertinencia técnica y legal sobre las observaciones realizadas al Proyecto de: *“Ordenanza Metropolitana que contiene el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ- PMMS DMQ (2023-2042)”*, determinó:

“6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- *Respecto al ámbito técnico, en el GAD DMQ se encuentra implementado en el portal web de Gobierno Abierto para la publicación de los planes y programas estratégicos de la municipalidad, así, como cualquier cambio o modificación que se requiera, en coordinación y a solicitud de las dependencias generadoras de la información.*
- *Respecto al ámbito legal, de la observación de incorporar una Disposición General sobre la publicación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito, el artículo 512 del Código Municipal del GAD DMQ, dispone que la Secretaría General de Planificación es la entidad responsable de la administración el portal web de Gobierno Abierto, entre sus actividades administrativas, le corresponde: f. Publicar los programas, planes, estudios inversiones, herramientas, aplicaciones y toda otra acción realizados o auspiciados por la municipalidad; y, h. Publicar los planes y mapas estratégicos, así como otros documentos de planificación especificando objetivos concretos,*

actividades, medios, tiempo previsto para su consecución, resultados con indicadores de medida y evaluación.

- *En este sentido, respecto a lo indicado en el ámbito de publicación de la información, se recomienda incorporar una disposición general que indique que es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad, la ejecución de objetivos, metas e indicadores del PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO–PMMS DMQ (2023-2042), Y SUS DOCE PLANES, así como la definición de los instrumentos de monitoreo, seguimiento y planes de acción para su cumplimiento, los mismos que podrán ser cargados periódicamente en el portal web de Gobierno Abierto, previo de la solicitud de la Secretaria de Movilidad a la Secretaría General de Planificación.”*

Los integrantes de la Comisión de Movilidad, producto de discutir y procesar las observaciones recibidas por las diferentes Concejalas y Concejales Metropolitanos durante el desarrollo de la Sesión del Concejo Metropolitano de Quito y por escrito, acordaron acoger las observaciones que se detallan a continuación:

PROYECTO DE ORDENANZA	OBSERVACIÓN	CRITERIO TÉCNICO: DIRECCIÓN METROPOLITANA DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DE LA MOVILIDAD	CRITERIO JURÍDICO: ASESORÍA JURÍDICA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD
<p>Artículo 1.- Aprobar el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes que son complemento de este documento que se incorporan y forman parte integrante de la presente ordenanza como Anexo 1.</p>	<p>Concej. Blanca Paucar</p> <p>Incorporar detallada de Anexo 1</p> <p>Despacho Concejal Racines</p> <p>Artículo 1.- Aprobar el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito</p>	<p>Criterio técnico: Es factible.</p>	<p>Criterio Jurídico: es pertinente la modificación</p>

	<p>Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus diez planes y dos documentos complementarios.</p> <p>1. Plan de transporte público. 2. Plan de transporte de vehículos comerciales de pasajeros y de cuenta propia. 3. Plan de transporte comercial de carga. 4. Plan de transporte no motorizado y alternativo. 5. Plan de movilidad compartida. 6. Plan de gestión del tráfico. 7. Plan de desarrollo y mantenimiento de infraestructura de la movilidad. 8. Plan de seguridad vial. 9. Plan de gestión de la demanda de viajes. 10. Plan de evaluación del impacto social, económico y ambiental. 11. Propuesta general del marco institucional 12. Presupuesto general de proyectos para implementación del plan</p>		
<p>Artículo 2.- Encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes que son complemento, a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas.</p>	<p>Conc. Bernardo Abad</p> <p>“Artículo 2.- Encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus doce planes que son complemento, a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, a la Mesa Interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles le corresponderá la evaluación y el control participativo de la implementación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible</p>	<p>Se solicitó criterio técnico a la DIRECCIÓN METROPOLITANA DE MOVILIDAD ACTIVA con Memorando Nro. SM-DMPPM-2023-0920 De 29 de diciembre de 2023</p> <p>Con Memorando Nro. GADDMQ-SM-DMMA-2024-0001-M de 02 de enero de 2024 indica que: “(...) considera factible la observación realizada por el Concejal Metropolitano Bernardo Abad Merchán...”</p> <p>Art. 3209.- Atribuciones de la mesa interinstitucional para la promoción de los modos de transporte sostenibles:</p>	<p>Criterio Jurídico:</p> <p>Se plantea el siguiente texto final:</p> <p>“Artículo 2.- Encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) y sus doce planes complementarios, a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, así como a sus entidades adscritas.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, en lo concerniente al</p>

	<p>del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), específicamente en lo relacionado con el “Plan de Modos No Motorizados y Alternativo, de conformidad con lo previsto en el artículo 3207 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito.”</p>	<p>1. Evaluar y dar seguimiento al diseño y aplicación de las políticas de movilidad objeto de este Título, especialmente al Plan Integral de Movilidad en Bicicleta y Caminata.</p>	<p>“Plan de Modos No Motorizados y Alternativos”, le corresponderá a la Mesa Interinstitucional la Promoción de los Modos de Transporte Sostenibles realizar la evaluación y seguimiento de la implementación del del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito – PMMS DMQ (2023-2042)</p>
<p>DISPOCIONES GENERALES</p> <p>PRIMERA. - Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, la publicación y difusión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), en la página web de esta entidad, en cumplimiento de lo que determina la normativa legal vigente y aplicable.</p>	<p>Concejal Bernardo Abad.</p> <p>“PRIMERA.- Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en coordinación con la Secretaría responsable de la planificación, la publicación y difusión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito</p>	<p>Criterio técnico: En coordinación con la DIRECCIÓN METROPOLITANA DE INTEGRACIÓN TECNOLÓGICA DE LA MOVILIDAD, la observación es factible</p> <p><u>Secretaria de Planificación</u></p> <p>Respecto al ámbito técnico, en el GAD DMQ se encuentra implementado en el portal web de Gobierno Abierto para la publicación de los planes y programas estratégicos de la</p>	<p>Criterio Jurídico: Es pertinente el texto final de la disposición</p> <p><u>Secretaria de Planificación</u></p> <p>Respecto al ámbito legal, de la observación de incorporar una Disposición General sobre la publicación del</p>

	<p>Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), en el portal institucional de gobierno abierto.</p> <p>La información relacionada con el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), y la ejecución de sus metas y objetivos, con sus respectivos indicadores, se publicará en formatos abiertos y reutilizables, de conformidad con los principios establecidos en el Título III del Libro I.3 del Código Municipal, relacionado con el Gobierno Abierto en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”</p> <p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>2. En las disposiciones PRIMERA, SEGUNDA Y TERCERA suprimase</p>	<p>municipalidad, así, como cualquier cambio o modificación que se requiera, en coordinación y a solicitud de las dependencias generadoras de la información.</p> <p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>Criterio técnico: Es factible.</p>	<p>Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito, el artículo 512 del Código Municipal del GAD DMQ, dispone que la Secretaría General de Planificación es la entidad responsable de la administración el portal web de Gobierno Abierto, entre sus actividades administrativas, le corresponde: f. Publicar los programas, los planes y mapas estratégicos, así como otros documentos de planificación especificando objetivos concretos, actividades, medios, tiempo previsto para su consecución, resultados con indicadores de medida y evaluación.</p> <p>En este sentido, respecto a lo indicado en el ámbito de</p>
--	--	--	--

	<p>las siguientes palabras respectivamente: "...la Secretaría responsable de la movilidad..."; y en su lugar deberá constar respectivamente: "...la Secretaria de Movilidad..."</p> <p><u>Este cambio se considera que el articulado debe ser claro no ambiguo, la entidad responsable debe ser la Secretaria de Movilidad del DMO.</u></p>		<p>publicación de la información, se recomienda incorporar una disposición general que indique que es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad, la ejecución de objetivos, metas e indicadores del PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITAN O DE QUITO- PMMS DMQ (2023- 2042), Y SUS DOCE PLANES, así como la definición de los instrumentos de monitoreo, seguimiento y planes de acción para su cumplimiento, los mismos que podrán ser cargados periódicamente en el portal web de Gobierno Abierto, previo de la solicitud de la Secretaria de Movilidad a la Secretaría General de Planificación.</p>
<p>SEGUNDA. - Encárguese a la</p>	<p>Concejal Blanca</p>	<p>Concejal Blanca Pauca:</p>	<p>Criterio Jurídico a la observación de</p>

<p>Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito efectuar los cambios, reformas y correcciones en caso de ser necesarias en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ, así como sus doce planes que son complemento con la finalidad de adaptarlo a cada etapa e implementarlo en la circunscripción territorial.</p> <p>En cuanto a las metas y objetivos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ en caso de que se requiera algún tipo de modificación, estas deberán efectuarse a través del procedimiento legalmente establecido.</p>	<p>Paucar:</p> <p>Sugiere se incorpore como disposición general: Se establezca la obligación de la Secretaría de Movilidad de presentar informes periódicos de la ejecución del Plan Maestro.</p> <p>Concejal Wilson Merino:</p> <p>Se elimine la Disposición General Segunda del proyecto de ordenanza, toda vez que en aplicación al principio de legalidad (Art. 226 de la Constitución en concordancia con el artículo 322 del COOTAD) será el Concejo Metropolitano de Quito, quienes en pleno aprueben o no las reformas necesarias tanto a la Ordenanza que se pone en conocimiento, así como de sus anexos que forman parte del artículo 1 de la ordenanza.</p>	<p>Criterio técnico: Es factible.</p> <p>Concejal Wilson Merino:</p> <p>Criterio técnico: Siempre y cuando los cambios sean sustanciales que modifiquen el presupuesto del plan.</p> <p>Concejal Dario Cahueñas:</p> <p>Criterio técnico: Es factible.</p>	<p>la Concejal Blanca Paucar: Es factible</p> <p>Criterio Jurídico a la observación del Concejal Wilson Merino: Es factible, únicamente se debería encargar a la Secretaría de Movilidad el tratar y analizar las posibles reformas o cambios al Plan Maestro de acuerdo con su competencia, más no la realización directa de esos cambios.</p> <p>En tal sentido será la Secretaría la encargada de emitir cuanto informe se requiera para tales efectos.</p> <p>Criterio Jurídico a la observación del Concejal Diego Garrido:</p>
--	---	---	---

	<p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>La Secretaría responsable de la movilidad..."; y en su lugar deberá constar respectivamente: "...la Secretaria de Movilidad..."</p> <p>Concejal Diego Garrido</p> <p>La consultora tiene responsabilidad por 5 años, por lo que se debería entregar esta responsabilidad junto con quien elaboró la consultoría.</p>	<p>Concejal Diego Garrido</p> <p>Criterio técnico: Es factible.</p>	<p>La responsabilidad de la consultora con el municipio nace de una naturaleza contractual, por lo que no es necesario que sea incluido en la ordenanza, ya que la LOSNCP y su REGLAMENTO lo establecen de esa manera.</p>
<p>TERCERA. - Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito la coordinación interinstitucional necesaria para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito - PMMS DMQ,</p>	<p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>La Secretaría responsable de la movilidad..."; y en su lugar deberá constar respectivamente: "...la Secretaria de Movilidad..."</p>	<p>Criterio técnico: Es factible</p>	<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

<p>así como de sus doce planes complementarios y la posterior evaluación de la implementación del mismo.</p>			
<p>CUARTA – Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la notificación de la presente Ordenanza en los medios de difusión institucional y su notificación a todos los miembros del Concejo Metropolitano, así como a los demás órganos y entidades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito.</p>	<p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>La Secretaría responsable de la movilidad...”; y en su lugar deberá constar respectivamente: “...la Secretaria de Movilidad...”</p>	<p>Criterio técnico: Es factible</p>	<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>
<p>DISPOSICIÓN TRANSITORIA</p> <p>ÚNICA.- Encárguese a la Secretaría responsable de la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito que, conjuntamente con las demás entidades que integran el sector, en el término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la vigencia de esta ordenanza, realice las acciones necesarias para alinear los programas y proyectos</p>	<p>En la disposición ÚNICA suprimase las siguientes palabras: “...la Secretaría responsable de la movilidad...”; y en su lugar deberá constar: “...la Secretaria de Movilidad...”</p>	<p>Criterio técnico: Es factible</p>	<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

<p>que integran el Plan Anual y el Plan Plurianual de Inversión al Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible 2023 – 2042, información que será publicada en el Portal Institucional de Gobierno Abierto en formatos establecidos en la política de Gobierno Abierto.</p>			
<p>CONSIDERANDO Que, relacionadas con la esperada integración física y tarifaria de los modos de transporte público y la natural evolución de los liderazgos políticos; y,</p>		<p>Criterio técnico: Es factible</p>	<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>
<p>CONSIDERANDOS</p>			
<p>Que, en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303 de 19 de octubre de 2010 se publicó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), cuyo artículo 1 señala: <i>“Ámbito. - Este Código establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos</i></p>	<p>Concejal Dario Cahueñas Suprimir: en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 303 de 19 de octubre de 2010 se publicó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). (No es necesario indicar el número de registro oficial ya que el código se encuentra</p>		<p>Criterio Jurídico: Es pertinente realizar el cambio observado por el</p>

<p><i>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</i></p>	<p>vigente y publicado)</p>		<p>Concejal Dario Cahueñas.</p>
<p>Inclusión de Considerando</p> <p>Concejal Dario Cahueñas</p>			<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>
<p>Considerando 23</p> <p>Que el número 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, en adelante LORDMQ, establece: <i>“Además de las contempladas en la Ley de Régimen Municipal, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las finalidades</i></p>	<p>Concejal Dario Cahueñas</p> <p>Suprimir: en adelante LORDMQ, (No es un contrato o exposición. En técnica legislativa es necesario identificar de manera clara la ley que se considera para la ordenanza)</p>		<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

<p>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 tanto será controlada por la Política 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; (...);</p>			
<p>Inclusión de Considerando Concejal Darío</p>			<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

Cahueñas			
<p>Considerando 25</p> <p>Que el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en adelante LOTTTSV, determina que: “(...) 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 (...)”;</p>	<p>Suprimir: en adelante LOTTTSV, (No es un contrato o exposición.</p> <p>En técnica legislativa es necesario identificar de manera clara la ley que se considera para la ordenanza)</p>		<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>
<p>Inclusión de Considerando</p> <p>Concejal Dario Cahueñas</p>			<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

<p>Considerando 34</p> <p>Que el artículo 36 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, en adelante LOOTUGS, señala que: “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”;</p>	<p>Suprimir: en adelante LOOTUGS, (No es un contrato o exposición. En técnica legislativa es necesario identificar de manera clara la ley que se considera para la ordenanza)</p>		<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>
			<p>Criterio Jurídico: Es pertinente</p>

Finalmente, los integrantes de la Comisión de Movilidad, dentro de las 6 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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”***, 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 Concejalas 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 en Segundo Debate.

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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”***; recomienda que el presente proyecto de Ordenanza sea conocido y debatido en Segundo Debate por el Concejo Metropolitano de Quito.

6. RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad durante el desarrollo de la Sesión Extraordinaria Nro. 007, realizada el día viernes, 12 de enero de 2024, 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 67.69 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 **SEGUNDO 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 DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS”; para lo cual se acompaña también el texto aprobado del proyecto normativo.

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 en la respectiva Sesión del Concejo Metropolitano de Quito donde se evacuó el Segundo Debate.

8. SUSCRIPCIÓN DEL INFORME:

Las y los integrantes de las Comisión de Movilidad abajo firmantes, aprueban el día viernes, 12 de enero de 2024, el Informe de la Comisión con el respectivo texto del proyecto normativo, 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. 007, realizada el día viernes, 12 de enero de 2024, por el pleno de la Comisión de Movilidad, con la votación de las y los siguientes Concejales Metropolitanos: Fernanda Racines Corredores; Diana Cruz Murillo; Wilson Merino Rivadeneira; Joselyn Mayorga Salazar; y, Cristina López Gómez de la Torre; **AFIRMATIVOS: CINCO (5). NEGATIVOS: CERO (0). ABSTENCIONES: CERO (0). BLANCOS: CERO (0). CONCEJALES/AS AUSENTES EN LA VOTACIÓN: CERO (0).**

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

Quito D.M., 12 de enero de 2024.

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

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.

En este contexto, 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 movilizadada 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”*.



Finalmente, es importante remarcar también que el Plan Maestro de Movilidad Sostenible, guarda sintonía y se fundamenta también con lo desarrollado en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021-2033, en sus acápite 2.9.1.4. y 2.9.1.4.1.

CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 14 de la Constitución de la República (Constitución), 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* y 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;
- Que,** el artículo 31 de la Constitución señala que: *“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”;*
- Que,** el artículo 66 numeral 25 de la Constitución reconoce el derecho a acceder a 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;
- Que,** los numerales 26 y 27 del artículo 66 de la Constitución establecen que el derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental y garantiza el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza;
- Que,** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“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 le 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”;*
- Que,** el artículo 227 *ibídem*, detalla que: *“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.”;*
- Que,** el artículo 238 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“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 concejos provinciales y los concejos regionales.”;*
- Que,** el artículo 240 de la Constitución señala que: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias”;*
- Que,** el artículo 254 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“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”;

- Que,** el artículo 264 numerales 1, 2, 3 y 6 de la Constitución de la República del Ecuador establece como una de las competencias exclusivas de los gobiernos municipales: *“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;*
- Que,** el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador señala que: *“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 (...);”*
- Que,** el artículo 275 ibídem, determina: *“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.”;*
- Que,** El artículo 1 el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) determina: *“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”;*
- Que,** el artículo 5 ibídem, señala: *“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 (...);”*
- Que** el artículo 7 del COOTAD determina que para el pleno ejercicio de las competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir los Distritos Metropolitanos, se reconoce a los concejos metropolitanos, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial;

- Que,** el artículo 54 ibídem, detalla que: “(...) *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. (...)*”;
- Que** el artículo 84 del COOTAD determina las funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano; entre otras: “a) *Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción distrital metropolitana, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas metropolitanas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...)* c) *Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación metropolitana, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales; (...)* q) *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio; (...)*”;
- Que,** el artículo 87 ibídem, determina que: “(...) *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. (...)*”;
- Que** el artículo 116 del COOTAD respecto a la regulación señala que, 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;
- Que,** el artículo 130 ibídem, señala que: “(...) *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. (...)*”;
- Que,** el artículo 322 del COOTAD, establece que: “(...) *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 (...)*”;
- Que,** el artículo 12 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, señala: “*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*”;

- Que** el número 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, (LORDMQ), establece: *“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 tanto será controlada por la Política 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; (...)”*;
- Que** el numeral 2 del artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, señala: en relación a las competencias del Concejo Metropolitano lo siguiente: *“(...) 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”*;
- Que** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que: *“(...) 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 (...)”*;
- Que**, el artículo 3A ibídem, detalla que: *“(...) 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.”*;
- Que**, el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina entre las atribuciones de los Distritos Metropolitanos: *“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. (...)”;

Que, las letras c), h), k) y v) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán entre sus 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 (...) v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (...)*”;

Que, el artículo 47 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que: “(...) *El transporte terrestre de personas animales o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas (...)*”;

Que, los literales a), b), c) y d) del artículo 54 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), señala que: “(...) *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 (...)*”;

Que, el artículo 55 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) determina que: “(...) *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 (...)*”;

Que, el artículo 65 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que: “(...) *El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, interprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional (...)*”; en armonía con lo dispuesto en el artículo 66 ibídem, que define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y por ende le corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la celebración de los contratos de operación correspondientes;

- Que,** el literal a) del artículo 75 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que: *“(...) 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, para el ámbito intracantonal (...);”*
- Que,** el artículo 36 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, señala que: *“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”;*
- Que,** el artículo 37 de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo dispone: *“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”;*
- Que,** el artículo 38 de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo prevé que: *“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”;*
- Que,** el Concejo Metropolitano de Quito en ejercicio de las atribuciones contenidas en los artículos 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 87 letra a), 130 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito expidió el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito (Código Municipal);
- Que,** el artículo 67.49 del código Municipal, establece que: *“Las ordenanzas son actos normativos expedidos por el CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, con efectos jurídicos en los ciudadanos que viven o transitan por la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito, en temas que revisten interés general y cuya aplicación es de carácter obligatorio”;*
- Que,** el artículo 2281 del Código Municipal señala que: *“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 (...) 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”;*
- Que,** el artículo 2288 del Código Municipal señala que: *“Los planes urbanísticos complementarios deberán ser aprobados por el Concejo Metropolitano mediante ordenanza”;*

- Que,** el artículo 2290 del Código Municipal establece que: *“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”;*
- Que,** el artículo 2292 del Código Municipal determina que: *“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”;*
- Que,** el artículo 2293 del Código Municipal dispone que: *“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”;*
- Que,** el artículo 30 del Reglamento a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (RLOOTUGS) señala que: *“Los planes urbanísticos complementarios establecidos en el artículo 31 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, son instrumentos que permiten aclarar el componente estructurante del Plan de Uso y Gestión del Suelo. Los planes complementarios serán aprobados mediante ordenanza del Concejo Municipal o Metropolitano”;*
- Que,** el artículo 34 del Reglamento a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (RLOOTUGS) prevé que: *“Los planes maestros sectoriales establecerán la política y 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, sistemas de áreas verdes y de espacio público y estructuras patrimoniales. Estos planes deberán articularse con las determinaciones del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el Plan de Uso y Gestión del Suelo en todos los casos y a la política sectorial nacional cuando corresponda y guardarán concordancia con la planificación de programas y proyectos del plan de desarrollo y ordenamiento territorial, de acuerdo a lo establecido en la Ley”;*
- Que,** el Plan Maestro de Movilidad 2009- 2025 lo aprobó el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión de 8 de abril del 2009;
- Que,** la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, es una dependencia pública Municipal, creada mediante Resolución No. 0002, de fecha 06 de agosto de 2009, que forma parte de la estructura del orgánico funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, ratificado mediante Resolución No. A0010 de 31 de marzo de 2011; y en tal condición se constituye en el Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el DMQ, a cuyo cargo se encuentra la rectoría y planificación de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito;

- Que,** el 07 de febrero de 2022, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito-EPMMQ y el Consorcio APCA CYM & GCA, suscribieron el Contrato Nro. EC-EPM METRO QUITO-112684-CS-QCBS para la elaboración del PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, dicho instrumento contenía como tarea II el Diseño del Plan Maestro de Movilidad Sostenible, documento que fue concluido;
- Que,** mediante memorando Nro. SM-2023-0222 de 09 de junio de 2023, el Secretario de Movilidad, Ing. Alex Pérez, remitió al señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, Soc. Christian Pabel Muñoz López el PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO;
- Que,** con Informe Técnico Nro. IT-SM-DMPPM-0115-2023 de 10 de agosto de 2023, la Dirección Metropolitana de Políticas y Planeamiento de la Movilidad de la Secretaría de Movilidad, concluyó: *“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.”;*
- Que,** con memorando Nro. SM-AJ-2023-0829 de 16 de agosto de 2023, el Asesor Jurídico de la Secretaría de Movilidad, concluyó: *“(…) Con base a los antecedentes expuestos y base legal presentada; la Asesoría Jurídica considera pertinente continuar con el trámite determinado para la aprobación del Plan Maestro de Movilidad 2022-2042, para lo cual, la Secretaría de Movilidad, en cumplimiento de la normativa legal vigente y de sus competencias, presentará el presente criterio jurídico e informe técnico Nro. IT-SM-DMPPM-0115-2023 de 10 de agosto de 2023, al Alcalde Metropolitano para su correspondiente tratamiento y aprobación”;*
- Que,** con la Resolución Nro. STHV-2023-071 de 03 de octubre de 2023, el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda emitió lineamientos para la formulación y presentación de planes urbanísticos complementarios relativos a los planes maestros sectoriales del Distrito Metropolitano de Quito;
- Que,** con la Resolución Nro. CMP-GADDMQ No. 001-2023 de 18 de octubre de 2023, el Consejo Metropolitano de Planificación del Distrito Metropolitano de Quito resolvió en su artículo único: *“Dar por conocido el “PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”;* y, *recomendar su envío al Concejo Metropolitano para su conocimiento y aprobación”;*
- Que,** en el punto IV de la Sesión Ordinaria Nro. 019 de la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito, efectuada el día martes 24 de octubre de 2023, esté órgano consultivo conformado por actores sociales y representantes de otros niveles de gobierno, conoció y resolvió respecto al Plan Maestro de Movilidad Sostenible presentado por parte de la Secretaría de Movilidad de este Distrito Metropolitano;
- Que,** con la Resolución del Pleno de la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito de 24 de octubre de 2023, este órgano consultivo resolvió: *“Artículo Único. - 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”;

Que, es necesario contar con un plan maestro de movilidad dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito sostenible que responda a los hitos destacados en materia de movilidad en el inmediato plazo como 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 ejercicio de las atribuciones contenidas en el artículo 240 y los numerales 1, 2, 3 y 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador; artículos 87 letra a), 130 y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; el artículo 38 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo; y, el artículo 2288 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA METROPOLITANA QUE CONTIENE EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO –PMMS DMQ (2023-2042) JUNTO CON SUS DIEZ PLANES Y DOS DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS.

Artículo 1.- Aprobar el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus diez planes y dos documentos complementarios.

Artículo 2.- Encargar la ejecución, monitoreo y supervisión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042) junto con sus diez planes y dos documentos complementarios, a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y sus entidades adscritas.

Sin perjuicio de lo anterior, en lo concerniente al “Plan de Modos No Motorizados y Alternativos”, le corresponderá a la Mesa Interinstitucional la Promoción de los Modos de Transporte Sostenibles realizar la evaluación y seguimiento de la implementación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito – PMMS DMQ (2023-2042).

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. - Encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en coordinación con la Secretaría de Planificación del Distrito Metropolitano de Quito, la publicación y difusión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ (2023-2042), en el portal institucional de gobierno abierto;

SEGUNDA. - Encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, la ejecución de objetivos, metas e indicadores del PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO–PMMS DMQ (2023- 2042), así como sus diez planes y dos documentos complementarios, así como la definición de los instrumentos de monitoreo, seguimiento y planes de acción para su cumplimiento, los mismos que deberán ser cargados periódicamente en el portal web de Gobierno Abierto, previo de la solicitud de la Secretaria de Movilidad a la Secretaría General de Planificación;

TERCERA. - Encárguese a la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito efectuar los cambios, reformas y correcciones en caso de ser necesarias en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ, así como sus diez planes y dos documentos complementarios, con la finalidad de adaptarlo a cada etapa e implementarlo en la circunscripción territorial y que la misma se presente de manera anual en el informe de ejecución del mismo;

En cuanto a las metas y objetivos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito –PMMS DMQ en caso de que se requiera algún tipo de modificación, estas deberán efectuarse a través del procedimiento legalmente establecido.

CUARTA. - Encárguese a la Secretaría de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito la coordinación interinstitucional necesaria para la ejecución del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito - PMMS DMQ, así como de sus diez planes y dos documentos complementarios y la posterior evaluación de la implementación del mismo.

QUINTA – Encárguese a la Secretaría General del Concejo Metropolitano la notificación de la presente Ordenanza en los medios de difusión institucional y su notificación a todos los miembros del Concejo Metropolitano, así como a los demás órganos y entidades del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA.- Encárguese a la Secretaría de la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito que, conjuntamente con las demás entidades que integran el sector, en el término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la vigencia de esta Ordenanza, realice las acciones necesarias para alinear los programas y proyectos que integran el Plan Anual y el Plan Plurianual de Inversión al Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible 2023 – 2042, información que será publicada en el Portal Institucional de Gobierno Abierto en formatos establecidos en la política de Gobierno Abierto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. - Deróguese el Plan de Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al periodo 2009 – 2025.

DISPOSICIONES FINALES

ÚNICA. - La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la sanción por parte del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito.

Dada, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en sesión ordinaria/extraordinaria llevada a cabo en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los ----- días del mes de ----- de dos mil veinticuatro.

En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, desarrollados en sesiones: No. ___ ordinaria, de __ de _____ de 2024; y No. ____ extraordinaria de __ de _____ de 2024.

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO. - Distrito Metropolitano de Quito, __ de _____ de 2024.



EJECÚTESE:

CERTIFICO, que la presente Ordenanza fue sancionada por el Sr. Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el ___ de _____ de 2024.

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO