

PLAN DE TRABAJO 2019 – 2023

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



CÉSAR MONTÚFAR

DICIEMBRE DE 2018

TABLA DE CONTENIDO

I. DIAGNÓSTICO DE QUITO 2018: FOTOGRAFÍA DE UNA CRISIS	1
II. OBJETIVOS GENERALES: VISIÓN QUITO 2023: CIUDAD DEMOCRÁTICA E INTELIGENTE; INCLUSIVA Y POLICÉNTRICA; SOSTENIBLE Y DIVERSA; INNOVADORA Y PRODUCTIVA; SEGURA Y RESILIENTE	5
III. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	5
IV. PLAN PLURIANUAL DE TRABAJO 2019-2023	8
1. EJE 1: CIUDAD DEMOCRÁTICA E INTELIGENTE: AUTONOMÍA Y GOBERNABILIDAD	8
1.1. QUITO, CIUDAD INTELIGENTE	10
1.2. POLÍTICA FISCAL, DE FINANCIAMIENTO Y DE AUSTERIDAD	11
1.3. POLÍTICA DE TRANSPARENCIA Y DE LUCHA ANTICORRUPCIÓN	14
1.4. POLÍTICA DE REINGENIERÍA INSTITUCIONAL Y DE PROCESOS	15
1.5. POLÍTICA DE SALUD, SOCIAL Y DE INCLUSIÓN	17
1.6. QUITO CIUDAD SIN DESNUTRICIÓN INFANTIL	19
1.7. POLÍTICA DE EDUCACIÓN Y DEPORTE	19
1.8. POLÍTICA HUMANITARIA SOBRE INMIGRACIÓN INTERNACIONAL	21
2. EJE 2: CIUDAD INCLUSIVA, POLICÉNTRICA, PLANIFICADA, A ESCALA HUMANA	22
2.1. CIUDAD PARA LOS NIÑOS, ADULTOS MAYORES Y PARA PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES	22
2.2. POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	23
2.3. POLÍTICA DE MOVILIDAD	25
2.4. POLÍTICA DE ESPACIO PÚBLICO	31
2.5. POLÍTICA DE VIVIENDA	33
2.6. POLÍTICA DE PATRIMONIO Y CULTURA	35
3. EJE 3: CIUDAD SOSTENIBLE: AMBIENTE, MANEJO DE RESIDUOS, PATRIMONIO NATURAL Y FAUNA URBANA	38

3.1.	POLÍTICA DE CUIDADO DE LA CALIDAD DEL AIRE	38
3.2.	POLÍTICA DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS	39
3.3.	POLÍTICA DE PROTECCIÓN Y DESARROLLO DEL PATRIMONIO NATURAL	42
3.4.	POLITICA DE PROTECCIÓN Y MANEJO DE LA FAUNA URBANA	43
4.	EJE 4: CIUDAD PRODUCTIVA E INNOVADORA: DESARROLLO ECONÓMICO BASADO EN LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS EMPRENDIMIENTOS Y EL TURISMO	45
4.1.	POLÍTICA DE PROMOCIÓN TURÍSTICA	46
4.2.	POLITICA DE COMPETITIVAD	46
4.3.	POLÍTICA DE COMERCIALIZACIÓN Y DE VENTAS AUTÓNOMA Y AMBULANTE	48
5.	EJE 5: CIUDAD SEGURA Y RESILIENTE: SEGURIDAD PÚBLICO-CIUDADANA Y GESTIÓN DE RIESGOS	49
5.1.	POLITICA DE SEGURIDAD PÚBLICA-CIUDADANA	49
5.2.	POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS	51
V.	MECANISMOS PERIÓDICOS Y PÚBLICOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS: COMPROMISO POLÍTICO Y CIUDADANO	52

I. DIAGNÓSTICO DE QUITO 2018: FOTOGRAFÍA DE UNA CRISIS

Quito es una ciudad maravillosa, con una historia rica y un paisaje único. Lamentablemente, deficientes administraciones municipales y procesos urbanos espontáneos y no planificados la han convertido en una ciudad conflictiva y deteriorada, con una infraestructura deficiente y deficitaria, una economía en crisis, con serios problemas ambientales, sin liderazgo ni proyecto de ciudad a futuro. Hoy afrontamos una crisis sin precedentes.

La contaminación ha llegado a niveles exasperantes, tanto en su aire, como en sus ríos y quebradas, y en su suelo. Quito es al día de hoy una ciudad sin ríos vivos y sin bosques urbanos con especies nativas. Estudios científicos muestran que el nivel de contaminación en ríos como el Machángara representa un problema de salud pública latente en la ciudad, de impredecibles consecuencias. Sencillamente, en lo que a tratamiento del agua de nuestros ríos se refiere, Quito está peor que en la edad media.

El material particulado PM 2,5, producto de la quema de combustibles fósiles supera con creces (entre 14,7 y 21,7ug/m³) los límites recomendados por la OMS (10ug/m³). El tráfico es insoportable y el transporte público se maneja bajo un modelo caduco causando ineficiencia en el servicio, además de maltrato no solo al usuario sino a los propios trabajadores. Solo para mencionar un dato. En 2014 hasta el 80% de conductores y recaudadores no estaba afiliado al IESS. Aunque el metro de Quito nos dará un breve respiro respecto a los problemas actuales del transporte en la ciudad, si no se toman los recaudos necesarios para complementarlo, expandirlo y mejorarlo, este respiro será de muy corto plazo.

La expansión urbana está acabando con el paisaje rural y el suelo agrícola cercano a la ciudad, Mientras muchos quiteños optan por abandonar el centro consolidado de la ciudad en búsqueda de tranquilidad, la cual irónicamente acabará más temprano que tarde, no existe planificación en los desarrollos recientes del conurbano quiteño. La obsesión de las administraciones municipales por dar espacio al vehículo privado ha pospuesto las soluciones de fondo que requiere el transporte público. En la última administración el único corredor exclusivo de transporte público construido fue la

extensión de la Ecovía hasta Guamaní, con un costo de \$15,5 millones de dólares, mientras que se gastó \$34 millones entre el intercambiador Granados y Carapungo, todo esto teniendo en cuenta que el 72% de los viajes es Quito se efectúa en transporte público y solo el 28% en vehículo privado.

Tanto el transporte público manejado por privados, como la expansión urbana liderada por las grandes inmobiliarias y las invasiones son parte de una dinámica negativa en la ciudad en la que el Municipio es rehén de los grandes intereses particulares y termina perdiendo el rumbo y el liderazgo necesarios como planificador de la ciudad. Solo para mencionar un dato: En la actualidad existen en Quito cerca de 700 barrios no regularizados, mismos que representan el 25% del espacio urbano de nuestra ciudad. Se pueden apreciar nuevas urbanizaciones en zonas sensibles como el Ilaló, que son servidas por la administración municipal, mientras barrios ya consolidados por años en el sur y norte del cinturón urbano todavía no tienen accesos dignos y la calidad de servicios públicos que la gente merece.

Mientras en el mundo entero el debate sobre el manejo y reciclaje de los desechos domiciliarios, comerciales e industriales está en primera plana, acá en la capital del Ecuador estamos muy rezagados en proyectos de separación en origen de los desechos y de los estándares de tratamiento para zonas industriales; la crisis ha llegado a tal punto, que la alcaldía ha dejado, en ciertos momentos, hasta al 40% de la población sin servicio de recolección. El modelo del manejo del relleno sanitario es caduco, su eficiencia se calcula por la cantidad de residuos que son depositados, en lugar de tomar en cuenta el potencial de los desechos a ser reciclados o reutilizados. De hecho cada día se pierde la oportunidad de generar compost con los residuos orgánicos que representan alrededor del 60% de la basura que se produce cada día en los hogares quiteños. El manejo antitécnico de la escombrera en Le Troje le costó la vida a un obrero y rompió una línea de agua potable por el derrumbe de uno de sus taludes. Nunca se establecieron responsables ni se dieron a conocer las causas.

El abandono de la ciudad, incluso desde sus habitantes, da cuenta de que los quiteños han perdido ese sentido de comunidad y solidaridad. Los jóvenes se pierden entre la mala educación pública, el asedio de la delincuencia y la drogadicción y la falta de una oferta cultural y deportiva de calidad, mientras el Municipio utiliza los recursos de

comunicación para promocionar a sus autoridades en lugar de utilizarlo para fines educativos y culturales, con información de convivencia urbana, de salud, de tráfico, transporte público, medio ambiente. Muchos indicadores sociales sitúan a Quito, incluso, en peores condiciones el promedio nacional. El más intolerante de todos ellos es la desnutrición infantil: 29% de los niños quiteños la padecen, lo cual compromete su futuro personal y el de la ciudad, por los daños irreparables que generará en su salud física y mental, tanto en su sistema inmunológico y gastrointestinal, como en sus facultades de aprendizaje y concentración.

Como si fuera poco, los habitantes de Quito y la economía de la ciudad han sido fuertemente golpeados por la caída del modelo de desarrollo del pasado gobierno, mismo que se basaba en un enorme gasto e inversión pública. Al tornarse inviable dicho modelo, las secuelas negativas en la ciudad se tornan evidentes en el empleo, la inversión y el dinamismo general de la economía local. Quito llegó a ser en los años recientes la ciudad ecuatoriana con mayor tasa de desempleo, con un 9,4%, esto sin tener en cuenta el trabajo informal y precario que supera este índice sustancialmente. Lamentablemente, este problema se ha agravado en los últimos años debido a la ola de migración internacional que se ha quedado en nuestra ciudad; se calcula que más de 60.000 venezolanos se han establecido recientemente en nuestra ciudad, muchos de los cuales se dedican a las ventas ambulantes.

A ello se suma un incremento en los indicadores y percepciones de seguridad de los habitantes de la ciudad. Según los últimos datos del INEC (2011), Quito calificaba segunda en el país en el índice de robo a personas (17,2%) y tenía un índice de percepción de inseguridad cercano al 90% para la ciudad en general. Nuestros niños y adolescentes sufren todo tipo de violencia, mientras el acoso a las mujeres en el espacio y transporte públicos es cosa de todos los días, y ahora el Municipio propone “bajarle al acoso” en lugar de proponer eliminarlo.

Existe en Quito una importante población canina y felina ambulante no cuantificada. Se habla de entre 100.000 a 150.000 perros “callejizados” que sufren maltrato, abandono y muerte. En cuanto a la fauna silvestre, existen actualmente animales de diferentes especies, incluyendo algunas emblemáticas de la zona, que sufren por la

vulneración de sus espacios y precarización a veces extrema de sus condiciones de vida, derivada de la “feralización” de animales domésticos.

La respuesta de la actual administración municipal a estos graves problemas ha sido precaria. Debemos decirlo así: no solo ha faltado liderazgo, sino que el Municipio de Quito ha caído presa de la corrupción y la troncha política. Los quiteños miramos con indignación cómo el alcalde ha subastado, a cambio de apoyos políticos, toda la estructura municipal entre el cuerpo edilicio y hemos visto con vergüenza a concejales procesados por actos de corrupción que asisten con grillete a las sesiones del antes calificado “Ilustre Municipio de Quito”.

Sin liderazgo y sumida en problemas de todo tipo, los ciudadanos de la más bella y vibrante capital de América, dudan de su legado e identidad, tienden a replegarse en el individualismo, dejando de lado su tradición de cordialidad, convivencia ciudadana y solidaridad. En la ciudad impera el caos, la desigualdad entre sus diferentes sectores y un modelo de crecimiento disperso, anacrónico y carente de planificación. Los problemas que arrastramos del pasado, persisten y en muchos casos se han agravado. En el 201, Quito atraviesa por una crisis sin precedentes.

II. OBJETIVOS GENERALES: VISIÓN QUITO 2023: CIUDAD DEMOCRÁTICA E INTELIGENTE; INCLUSIVA Y POLICÉNTRICA; SOSTENIBLE Y DIVERSA; INNOVADORA Y PRODUCTIVA; SEGURA Y RESILIENTE

La PROPUESTA QUITO 2023 tiene como objetivo reorientar la planificación y el desarrollo de la ciudad poniendo en el centro las personas, a los seres humanos. Quito debe pensarse y planificarse como UNA CIUDAD PARA LOS NIÑOS Y LOS ADULTOS MAYORES. Desde ahí nuestra ciudad será humana y habitable para todos. Para ello construiremos un NUEVO MUNICIPIO; una ciudad DEMOCRÁTICA E INTELIGENTE, INCLUSIVA, SOSTENIBLE, PRODUCTIVA Y SEGURA. Aquello no será posible si no rescatamos Quito de las mafias políticas y grupos de interés que hoy la secuestran; si los ciudadanos no nos reapropiamos la ciudad y, desde nuestros principios y valores, ejercemos nuestro derecho a la ciudad. Quito es nuestra; debemos vivirla y construirla desde la honestidad, la valentía, la cordialidad, la solidaridad y el patriotismo.

III. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Esta situación debe cambiar y radicalmente. La próxima administración tiene el reto de no seguir poniendo parches a esta crisis, sino a dar vuelta definitivamente a esta situación. Por ello, nuestra visión se proyecta hacia un Quito 2023 como una ciudad que ha recuperado su posición de capitalidad y es ejemplo y referente nacional e internacional. Una ciudad asentada en una sólida identidad cultural; en su historia de diversidad y mestizaje. Y ello porque su gobierno metropolitano y sus ciudadanos asumieron el compromiso de trabajar juntos; porque la ciudadanía se siente y actúa con corresponsabilidad; porque los vecinos de la ciudad han recuperado su tradición de cordialidad, convivencia ciudadana y solidaridad; y confían en el liderazgo y transparencia de una administración municipal en la que se ha erradicado de raíz la corrupción, la politiquería y la troncha política.

Quito se ha afirmado como ciudad región y ciudad autónoma con un proyecto de ciudad moderna, solidaria, sostenible, participativa. Regido por su Estatuto Autonómico, la administración municipal logra cumplir con las competencias

municipales y desarrollar un modelo de gestión eficiente, transparente, descentralizado y participativo. Quito ha consolidado un sistema descentralizado de gestión en que las administraciones zonales trabajan como verdaderas sucursales. La estructura de gobernanza incluye a los territorios de parroquias rurales, las cuales ya no dependerán de instituciones u oficinas de zonas urbanas. El trabajo global de la Municipalidad se asienta en un sólido sistema de participación basado en el tejido organizativo de los quiteños, a nivel barrial, gremial, sindical, académico, que se despliega en una red de asambleas ciudadanas que confluyen en la gran Asamblea de la Ciudad. Se ha reconstruido un Municipio que ha re direccionado sus políticas y programas al cumplimiento de sus competencias constitucionales. La aplicación de medidas de austeridad, disciplina fiscal e impulso a la cooperación internacional han logrado ordenar las finanzas municipales. El Municipio ha aumentado de manera importante sus niveles de inversión, reducido su gasto corriente y recuperado su capacidad de endeudamiento.

La economía quiteña ha fortalecido sus potencialidades y diversidad, reduciendo su dependencia respecto del gasto e inversión del gobierno central. La base del desarrollo económico de la ciudad se asienta en los pequeños y medianos emprendimientos de la ciudad, con crecientes niveles de productividad, lo cual ha disparado la generación de empleos de calidad. Quito ha consolidado zonas especiales de desarrollo y se ha convertido en destino turístico, tanto nacional como internacional; oferta un ambiente ideal para los negocios y la inversión.

Para 2023, Quito debe haber reestructurado y modernizado su sistema de transporte público urbano. La incorporación del Metro en la ciudad se establece como un nuevo modelo de movilidad urbana. Obliga a la instauración de un nuevo sistema integrado de transporte urbano en el distrito metropolitano. Para ello se ha acoplado la red de transporte público que complementa al Metro, iniciándose de manera exitosa el cambio a nuevos sistemas de transporte público masivo como teleféricos, BRT o Trams con unidades 100% eléctricas, que abaratarán costos, reducirán el tiempo de movilización de los ciudadanos y son amigables con el ambiente. Destacan los que unen los valles de Tumbaco y Los Chillos con el norte y sur de la ciudad. El Municipio ha situado recursos y puesto especial énfasis en el cuidado de calles y veredas,

soterramiento de cables, generación y regeneración de parques, espacios públicos y áreas verdes, además de los métodos alternativos de movilidad como las bicicletas, todo pensado como un complejo ecosistema urbano en servicio del ciudadano.

Se ha diseñado y aplicado un modelo eficiente de manejo de basura. Los ciudadanos cooperan en la clasificación de la basura desde sus hogares y el Municipio ha organizado de manera eficiente la recolección y el reciclaje de los residuos sólidos, los mismos que se han transformado en prósperos emprendimientos. Igualmente, se ha consolidado un sistema eficiente de manejo sustentable de residuos industriales. Los ríos de Quito empiezan a estar vivos nuevamente y atraen tanto a la biodiversidad como a visitantes nacionales y extranjeros interesados en las maravillas naturales del Distrito, incentivando así nuevos emprendimientos y generando plazas de trabajo. En el espacio urbano consolidado se han ejecutado los planes de recuperación de quebradas y de desarrollo de la red verde urbana, exaltando las bondades de los múltiples ecosistemas que se conforman en el espacio que ocupa la ciudad. Vemos nuevamente loras, águilas, halcones y gorriones conviviendo con los quiteños y sus visitantes.

El tejido urbano, nuevamente a cargo de los entes municipales de planificación y en comunión con sus habitantes, permite la cercanía de los lugares de trabajo con los de residencia, con los pequeños y medianos negocios, los parques, escuelas, colegios y universidades. No se recorrerán grandes distancias para tener a mano los servicios que una gran ciudad debe proporcionar a sus habitantes. Las veredas accesibles, bien iluminadas sin cables aéreos y ocupadas por los ciudadanos brindan seguridad a toda hora. Las personas se sienten más cercanas y se protegen entre ellas. La consigna es evitar en la medida de lo posible, a través de la buena planificación, los viajes que requieran más de una hora diaria, en línea con los nuevos conceptos urbanos definidos por ONU-Hábitat.

Es una ciudad vibrante que innova tanto científica como culturalmente, los festivales y exposiciones trascienden sus fronteras. La creación de espacios como el centro de innovación y el fortalecimiento del sistema de bibliotecas municipales son un ejemplo del cambio de paradigma. Se vuelven lugares de encuentro, de ignición de la chispa de la curiosidad y la búsqueda de conocimiento, además del reconocimiento del otro.

Espacios para todos, como lo serán los nuevos parques metropolitanos y los parques barriales. Así como las casas comunales y espacios deportivos que se convertirán en puntos de encuentro en territorio para el desarrollo de nuevas habilidades y talentos, tanto deportivos como artísticos, dando una nueva oportunidad a nuestra juventud para encontrar a través de la salud y el esparcimiento un camino de bienestar individual y colectivo.

En fin, Quito se transformará en una ciudad moderna, sostenible, segura, resiliente y productiva. Una ciudad con ríos vivos y calles caminables, llenas de flores y árboles. Quito será una ciudad vinculada al mundo, multifacética en lo cultural, productiva, diversa y policéntrica; será una ciudad democrática, inclusiva y cordial; una ciudad asentada en su milenaria tradición, vibrante en sus expresiones culturales del presente y con un claro proyecto de ciudad hacia el futuro.

IV. PLAN PLURIANUAL DE TRABAJO 2019-2023

Para alcanzar la visión QUITO 2023, de una ciudad democrática e inteligente; inclusiva, planificada y policéntrica; sostenible y diversa; innovadora y productiva; y segura y resiliente; la próxima administración municipal (2019-2023) ejecutará el siguiente plan de trabajo:

1. EJE 1: CIUDAD DEMOCRÁTICA E INTELIGENTE: AUTONOMÍA Y GOBERNABILIDAD

Quito debe definir un modelo de gobernabilidad democrático, participativo y descentralizado que relegitime a la autoridad, extirpe la corrupción y la troncha política, y establezca un modelo de gestión eficiente, transparente y de cercanía con la gente. Quito debe consolidar un modelo de desarrollo planificado que asegure a todos sus habitantes una vida segura, productiva, sostenible e inclusiva; de esta manera Quito deberá consolidarse como una democrática e inteligente.

Para lograrlo, en primer lugar, proponemos la **APROBACIÓN DEL ESTATUTO AUTONÓMICO DE QUITO, DISTRITO METROPOLITANO**. Luego de varias administraciones que no asumieron el reto de definirlo y hacerlo realidad, la aprobación en consulta popular del Estatuto Autonomático de Quito será el punto de

partida de una nueva institucionalidad municipal y de un nuevo modelo de gobernabilidad. Lo emprenderemos desde el primer día de nuestra gestión.

¿Pero qué es el Estatuto Autonómico? Será el documento constitucional de la ciudad, que reemplazará a la vigente Ley Orgánica del Distrito Metropolitano de Quito. El Estatuto será resultado del diálogo y concertación de todos los sectores ciudadanos de la ciudad, para lo cual activaremos el sistema de participación ciudadana. Con el Estatuto Autonómico, propondremos debatir si la ciudad debe retomar su nombre histórico: San Francisco de Quito, agregándole Distrito Metropolitano. La recuperación del nombre histórico de nuestra capital no significaría, de manera alguna, diluir o restar el carácter laico y republicano del estado ecuatoriano, pero sí reivindicar el debate identitario que subyace en el tejido cultural y político de nuestra ciudad: Quitukara, incásico e hispánico.

Junto a ello, con el Estatuto se relegitimará la autoridad del alcalde y del Concejo Metropolitano; despolitizaremos y agilizaremos los procesos de toma de decisiones y trámites en toda la administración; y conectaremos el Municipio al proyecto de ciudad que los quiteños definiremos para el futuro.

Con ese fin, el Estatuto Autonómico:

- 1) Ampliará las competencias municipales en temas de seguridad, productividad, educación, salud, ambiente, de manera que el Municipio incida de manera mucho más directa en el bienestar y oportunidades de los quiteños;
- 2) Fortalecerá el Concejo Metropolitano como un órgano de fiscalización y legislación exclusivamente; redefinirá el papel y contribución de los concejales dentro del Concejo; suprimirá privilegios y canonjías; eliminará su influencia directa o indirecta sobre la administración a través de su participación en comisiones y directorios; devolverá al alcalde la facultad de analizar y decidir sobre lo resuelto en dichas comisiones, que deberán limitarse a funciones relacionadas con los rubros más importantes de la administración municipal;
- 3) Los concejales deberán limitar su equipo de asesores a uno por despacho; su acceso a vehículos y choferes financiados por el Municipio será exclusivamente para tareas puntuales y relacionadas con su trabajo;

- 4) Reorganizará la administración municipal a partir de un modelo descentralizado y desconcentrado en que las administraciones zonales se consolidarán como vínculos directos con la comunidad, en función de una concepción policéntrica de ciudad; establecerá un nuevo orgánico estructural del Municipio que racionalice y ordenará las competencias de todas las instancias de la administración y los recursos humanos; disminuirá la tramitología y los controles y regulaciones innecesarias; consolidará un modelo de gobierno abierto;
- 5) Fortalecerá las empresas municipales, al tiempo que autorizará el establecimiento de alianzas público-privadas y la participación de la empresa privada y de la economía popular y solidaria para la gestión eficiente y transparente de los servicios públicos;
- 6) Consolidará un sistema de participación ciudadana y control social mediante el fortalecimiento de la Asamblea de Quito y del tejido organizativo de la ciudad y la ejecución de presupuestos participativos y de acuerdos de cogestión con organizaciones barriales para la realización de obras emergentes;
- 7) Establecerá un nuevo modelo de comunicación metropolitana dirigido a instaurar una democracia deliberativa en la ciudad. Aquello se logrará mediante el funcionamiento de medios públicos metropolitanos, de manera desconcentrada, en las cabeceras parroquiales para información local y comunitaria.

1.1. QUITO, CIUDAD INTELIGENTE

Nuestra visión de ciudad inteligente es aquella en la que las decisiones, las obras y las relaciones entre todos los actores urbanos es entendida de manera sistémica, multidimensional, multiescalar; que toma en cuenta lo construido, el espacio, la naturaleza; las ideas, las relaciones, el imaginario y los símbolos para hacer que la gente se apropie de su territorio, en un ambiente sano, de paz y siempre abierta al disenso con altura.

También es la visión de una ciudad que va hacia el futuro, planificando su adaptación a los problemas actuales y potenciales, una ciudad que se planifica y se administra desde lo preventivo, creativo e innovador y no espera a lo correctivo y a las herramientas caducas. Una ciudad que propone soluciones con todos los medios posibles, que pone

a disposición de sus habitantes dichos medios y que sabe balancear los beneficios de la tecnología con las relaciones directas de la gente en el barrio, en el espacio público, en lo productivo, lo social y ambiental. Una ciudad que confía en sus jóvenes desarrolladores de aplicaciones y que es capaz de entender las necesidades y de condensar las soluciones lo más eficaz y eficientemente posible.

El Quito inteligente del futuro es el que minimiza los trámites, los agiliza y permite que los innovadores y emprendedores tengan las facilidades del caso para cumplir sus proyectos en esta ciudad. Esta ciudad inteligente es en la que los empresarios, empleados públicos y privados, las familias, los jubilados decidan vivir y no sientan que tengan que vivir en ella. Es la ciudad donde la gente puede estar conectada con las nuevas tecnologías para denunciar tanto como para proponer; para acercarse a los que están cerca, como para contarle al mundo entero el lugar maravilloso que hemos construido juntos; para minimizar los desechos y recuperar nuestros ríos y bosques; para buscar energías alternativas; para crear redes de conocimiento, de arte; de deporte y de ocio.

El Quito inteligente es el que usa los medios tradicionales en sus nuevas modalidades, como internet y televisión digital, para mejorar la salud y la calidad de vida de la gente, en la que la radio es un medio para unir y comunicar a las zonas rurales; donde las aplicaciones móviles ayudan en la movilidad, en el reciclaje, en la compra de gas, en la ubicación exacta dentro de la ciudad y en la difusión de actividades artísticas y de entretenimiento en la ciudad, todo en un mismo lugar. Donde los espacios y el transporte públicos tengan conectividad de calidad para democratizar estas posibilidades. EL Quito inteligente, es el Quito de todos.

1.2. POLÍTICA FISCAL, DE FINANCIAMIENTO Y DE AUSTERIDAD

En las últimas administraciones de la ciudad se han cometido errores graves en la definición y manejo de políticas fiscales y de financiamiento de la ciudad, desde los fondos que se transfieren desde el estado central, hasta el cálculo del valor de los predios. Creemos necesario fortalecer, además, las relaciones con organismos,

organizaciones y gobiernos internacionales para diversificar los canales de financiamiento.

La política fiscal del municipio debe acompañar a las políticas de desarrollo y ordenamiento territorial, convirtiéndose en herramientas para incentivar las dinámicas positivas, al mismo tiempo que se transforman en desincentivos para las acciones que no estén alineadas con la planificación del gobierno de la ciudad. En la línea de impuestos progresivos, no se debe pensar exclusivamente en las desigualdades socioeconómicas sino también en aquellas que se presentan en el ámbito espacial.

El cálculo de los avalúos de los predios deberá ser recalculado técnicamente y reflejar el valor real de mercado, igualmente, las tasas deben reflejar la realidad económica de todos los contribuyentes.

El impuesto predial será la base para el cálculo de las sobretasas sobre la construcción fuera de las centralidades, definidas en el plan de ordenamiento territorial y serán progresivas a medida que se alejen del centro de éstas. De igual manera, el bloqueo al libre acceso del espacio público como parques y vías, deben pagar regalías al municipio por su uso, los costos de dichas regalías no deberán ser tan altas que resulte inviable cobrarlas, ni tan bajas que resulte rentable optar por su ilegal apropiación. De esta misma forma se tratará a los terrenos vacantes o subutilizados en las zonas que se buscan consolidar dentro de la ciudad.

Los incentivos fiscales incluirán a edificaciones con áreas verdes (verdaderas), techos verdes, recuperación de aguas lluvias, eficiencia en el uso de agua potable, huertos urbanos, recuperación del espacio público circundante, entre otras.

Los acuerdos con organismos y gobiernos internacionales, serán un pilar en la diversificación de canales de financiamiento, así como de la transferencia de nuevas tecnologías en el ámbito urbano. De la misma forma que será prioridad la coordinación de los proyectos con las empresas públicas metropolitanas que todavía tengan flexibilidad en el límite de endeudamiento.

Con base a una auditoría de gastos y procesos, generaremos una norma encaminada a mejorar la calidad del gasto municipal, evitar el despilfarro y el desperdicio de los recursos municipales e impondremos una política draconiana de austeridad. Nos aseguraremos que no se malgaste un solo centavo de las arcas del Municipio y los ahorros se destinarán, en partes iguales, a aumentar la inversión municipal en proyectos de cogestión, manejados por las administraciones zonales, y a financiar la política de inclusión municipal, especialmente, el programa de erradicación de la desnutrición infantil en el distrito.

De igual forma, la racionalización de la estructura municipal conllevará a una política de ahorro con la transformación de las empresas municipales que puedan transformarse en direcciones y cambiar el modelo de autoejecución por uno de contratación de obras y concesión, mientras éstos no estén relacionados con servicios básicos.

Otro aspecto relacionado con la austeridad será el de vender los activos que no estén siendo o no puedan ser utilizados para los proyectos sociales y/o productivos de la municipalidad. Hay que tener en cuenta que los bienes inmuebles no utilizados propiedad de la ciudad se cuentan por centenares.

A pesar de los intentos recientes por actualizar y transparentar el catastro, éste no ha llegado a ser lo que necesita la ciudad. Es necesario cambiar la manera en que se lo maneja desde el levantamiento, hasta la conectividad y utilización de la información de manera coordinada y compartida con todas las entidades municipales, pero principalmente con el registro de la propiedad y la secretaría de territorio, así como con las empresas y direcciones municipales. El levantamiento del catastro se realizará en base a una asociación público privada, bajo la premisa de limpiar tanto la información como la institución y con el objetivo de que vuelva a la administración municipal luego de haber devengado el servicio. La lógica financiera de esta modernización está vinculada principalmente al sinceramiento de los avalúos actuales, además de incluir predios no contabilizados y de facilitar la legalización de construcciones informales e ilegales. Esto último debe acompañarse de un mecanismo

técnico que permita su legalización para que las familias tengan acceso al mercado formal y al reconocimiento de su patrimonio.

También creemos que la responsabilidad de construir y contribuir por una ciudad para todos, a escala humana es de todos, por esto creemos que el concepto de cogestión no debe aplicarse solo a las obras en parroquias rurales o barrios marginales sino también a los barrios más privilegiados, donde las nuevas construcciones y las PUAES (Proyectos Urbano Arquitectónicos Especiales) contribuyan con sus propios recursos para el soterramiento de cables, el establecimiento de la nueva morfología y tipología urbanas, con la construcción de veredas estandarizadas y la arborización y cuidado de los árboles según el proyecto de Red Verde Urbana. También en este sentido, se debe agilizar la aprobación de PUAES, cambiando la ordenanza de tal manera que dependa solamente de una comisión especializada y del alcalde su aprobación y ya no de todo el consejo. Siguiendo en esta línea, se debe cobrar por el uso de espacio público en casos como el del cableado eléctrico y de servicios, así como las personas naturales y jurídicas que incumplan las normativas tanto de tránsito, como de mal uso del espacio y la infraestructura públicas: exceso de velocidad, bloqueo de intersecciones, poda de árboles, invasión de la línea de fábrica, construcción de accesos vehiculares en más del 30% del frente del predio, entre otros.

1.3. POLÍTICA DE TRANSPARENCIA Y DE LUCHA ANTICORRUPCIÓN

Ejecutaremos una política de transparencia y lucha anticorrupción con tres componentes: Un nuevo modelo de contratación; la creación de una tribuna ciudadana en línea y la conformación de una *UNIDAD METROPOLITANA ANTICORRUPCIÓN*.

Sobre la normativa vigente, pondremos en marcha un nuevo Modelo de Contratación Democrática y Transparente en toda la Municipalidad. Para implementarlo se realizarán los ajustes a los pliegos y capacitación a quienes los elaboran, se exigirá calidad en los estudios, y se suscribirán convenios para permitir verdaderas veedurías. Estas acciones se enfocarán en cumplir los principios de trato justo, igualdad, calidad y

transparencia. Sobre esa base se aplicarán los siguientes procedimientos: Se unificarán en lo posible los pliegos que actualmente utilizan las diferentes entidades del Municipio. Aquello permitirá que estas se manejen con la misma política administrativa. En los pliegos para procesos de menor cuantía y cotización en contratación de obras, se minimizaran los requerimientos. Igualmente, se exigirá calidad en los estudios tanto a los funcionarios de las entidades que los elaboran, como a los consultores contratados, haciendo efectivo las sanciones en caso de incumplimientos. Se suscribirá convenios para la conformación de veedurías al trabajo de las Comisiones Técnicas, principalmente con los gremios profesionales. Así se asegurará el cumplimiento de democratización y transparencia, se evitara favoritismos y direccionamiento en los procesos de contratación y permitirá ahorros al erario del Municipio, por cuanto no existirían incrementos innecesarios que se desvían por corrupción.

Creación de la Tribuna Ciudadana en un portal en línea que incluya todos los servicios urbanos (secretarías, AMC, AMT, Policía, Bomberos, EPMMOP, etc.) para recibir denuncias y propuestas. La Tribuna irá ligada a cada barrio y zona de la ciudad con presencia en territorio a través de comités, asociaciones o asambleas. Será parte del sistema de gobierno abierto y transparente que adoptará la administración municipal.

Se creará una *UNIDAD METROPOLITANA ANTICORRUPCIÓN* al interior del municipio, la misma que recibirá todas denuncias de corrupción. Esta unidad será constituida como un departamento adjunto e independiente con representantes de la Comisión Anticorrupción, la Fiscalía y Contraloría. La UNIDAD, igualmente, investigará posibles actos de corrupción de las anteriores administraciones. Un aspecto importante será la reparación integral de la ciudad por los perjuicios causados por la corrupción. El alcalde, de manera personal, liderará los procesos judiciales para evitar la impunidad, sancionar a los corruptos de manera ejemplar, y lograr la restitución de los recursos municipales perdidos.

Desarrollar un programa comunicacional y educativo que enseñe a la población en general sobre los casos, causas y conceptos relacionados con la corrupción, muchas

veces actos de corrupción o no éticos no son considerados así por la población de la ciudad.

1.4. POLITICA DE REINGENIERÍA INSTITUCIONAL Y DE PROCESOS

Dada la evidencia innegable del municipio como una institución ineficiente, lenta, y con focos de corrupción, creemos necesaria la reestructuración y reingeniería de procesos, para poder llevar a cabo una verdadera política de eficiencia y mejoramiento de los trámites internos y de servicios a la ciudadanía. El reto está en hacerlo minimizando la afectación a los actuales servidores públicos municipales a través del reposicionamiento y el diseño de nuevos puestos, que se alineen con las políticas públicas municipales y modelos de gestión más eficientes. La visión debe ser la de que todos los trabajadores municipales deben aportar valor a los servicios que presta la institución y para aquello debe desarrollarse una nueva cultura organizacional que estimule el buen servicio al mismo tiempo que denuncie y desestime radicalmente los actos de corrupción y el maltrato al ciudadano. En este sentido, vamos a priorizar una política para agilizar los trámites, aminorar los pasos y los departamentos y secretarías involucradas; al mismo tiempo, las instituciones municipales estandarizarán procesos e insumos tecnológicos y de datos con respecto a normas mundiales, en ingeniería, coordenadas geográficas, planos arquitectónicos, entre otros, mientras se hace pública la información derivada de cada trámite.

Se modificaría la estructura municipal aglutinando las secretarías necesarias para formar un agente rector de la gestión y uso de suelo alineado a la planificación a mediano y largo plazo. Por otro lado, las empresas relacionadas con la planificación, gestión y operación de la movilidad estarán bajo el control de la Autoridad de Transporte Público y Movilidad; mientras el sistema integral de residuos sólidos se unificará bajo la administración de una sola entidad. Así mismo, la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación, debe tener presencia activa y coordinada en las Administraciones Zonales, tanto las existentes, como las nuevas (2) para las parroquias noroccidentales y norcentrales. Otra nueva entidad independiente, adscrita a la Secretaría de Planificación y Territorio, se encargará del manejo de predios

municipales y administración de comodatos, para darle valor a las propiedades municipales en desuso y que se encuentren en conflictos legales, así mismo se encargaría de la supervisión de los comodatos existentes y de la evaluación de los futuros. Igualmente, se pondrá énfasis en modernizar y agilizar los trámites en la Dirección de Avalúos y Catastros, así como en el Registro de la Propiedad, en función de reducir trámites y tiempos de aprobación, en coordinación con las actuales Entidades Colaboradoras.

Ya en la parte operacional, implementaremos la ventanilla única en cada oficina descentralizada; con un listado único y claro de trámites y de documentos y pasos requeridos para cada procedimiento; con un cronograma a ejecutarse para la eliminación y/o minimización de documentación física y la identificación de la documentación ya existente. Se minimizarán los requisitos de documentos teniendo en cuenta que el funcionario municipal es fedatario de la validez de los mismos y responsable legal al momento de la recepción de los trámites. Cada trámite debe ser fácilmente rastreable, transparente y se le asignará un código o número. Se priorizará el cambio hacia tramites enteramente en línea, construyendo bases de datos en *block chain* que sean compartidas por todas las entidades que forman la municipalidad o que actúan junto a ella. Los segmentos del procedimiento que requieran un manejo especializado, podrán ser contratados a la empresa privada, teniendo en cuenta que dicho acuerdo debe tener en cuenta la contratación prioritaria de los empleados municipales que ocupen puestos redundantes al momento de la reingeniería. El objetivo general será el de operar bajo estándares internacionales en términos de tiempos, calidad y volumen de trámites y satisfacción del usuario.

1.5. POLÍTICA DE SALUD, SOCIAL Y DE INCLUSIÓN

Muchas de las principales causas de años de vida perdidos (AVP) por muerte prematura se pueden asociar con causas totalmente prevenibles, como las afecciones originadas en el período prenatal, hábitos alimenticios, los accidentes de tránsito, el suicidio. En todas ellas la municipalidad puede tomar medidas preventivas y de acompañamiento a través de sus políticas públicas; debe promover estilos de vida

sanos, estimulando la actividad física y el acceso a información sobre opciones y alimentación saludable. De igual forma, se debe combatir, desde la prevención, los problemas de adicción y abuso de alcohol y drogas. En este sentido es necesaria la coordinación con estamentos supramunicipales –universidades, gobiernos internacionales, gobierno nacional- para la investigación, educación, capacitación y aplicación de programas, adicionalmente a la instauración de centros de tratamiento y desarrollo de material científico y bibliográfico que refleje la realidad local.

En este sentido, crearemos un sistema integrado de desarrollo social que incorporará los proyectos sociales que actualmente lleva adelante la administración, a saber, *Guagua Centros, Guambra Centros, Erradicación del trabajo infantil, Casas Metro de jóvenes Quito, Circo Social, 60 y Piquito, Igualdad de Género ADOLE-ISIS, Atención a Discapacitados, Casas Somos* se mantendrán pero sin duplicar funciones. Deben repotenciarse, optimizando recursos, modificando lineamientos y socializándolos de mejor manera. Actualmente hay proyectos de gran impacto social, especialmente, *los Guagua Centros, 60 y Piquito* y las *Casas Somos*, pero el beneficio real comparado con la inversión es mínimo. Por ello, se debe realizar una auditoría de gestión, para mejorar la calidad del gasto. Se ampliará su cobertura unificando dicha gestión.

También es necesario ampliar el proyecto de salud al paso y acercarlo a los barrios menos favorecidos, apoyando los programas de capacitación arriba descritos. De la misma forma se debe reforzar la capacitación sobre educación sexual para prevenir el gran número de embarazos adolescentes, al mismo tiempo que se acerca las comisarías de denuncia y acompañamiento psicológico para las familias que han sufrido abuso a uno de sus miembros. Adicionalmente debemos seguir trabajando en la defensa de los derechos de las mujeres, concientizando y educando a la población; organizando charlas y congresos de acceso público; un programa ad hoc para servidores públicos para promover y capacitar sobre la equidad, el buen trato y respeto a todos los habitantes y visitantes de la ciudad, acompañado de una campaña en instituciones y medios.

Otro problema de la ciudad es el de la mendicidad, mismo que en algunos casos se agrava con problemas de droga y adicción. Se crearán más albergues y casas de adicción segura, al mismo tiempo que las unidades móviles de salud se ampliarán para

atacar los problemas mentales. También, en este caso, es necesario un trabajo coordinando con todos los actores tanto locales, como internacionales, privados, gubernamentales y sin fines de lucro, donde el Municipio de Quito sea tanto un ente coordinador como el facilitador de infraestructura para el efecto.

La administración de la ciudad debe romper paradigmas en la creación de bancos de comida, con un mejor manejo del alimento que se desecha cuando puede todavía utilizarse. Se estimulará a fabricantes, productores y distribuidores de comida, a restaurantes y cocineros, para construir mecanismos que minimicen el desecho y que lo que de otra forma terminaría en el relleno sanitario, se convierta en alimento para los que lo necesitan en albergues, casas barriales e instituciones de ayuda social, sin descuidar la salud de los beneficiarios.

De igual forma es importante considerar la optimización del sistema de comercialización de Quito a través de la construcción de una o varias centrales de abastos bajo convenios o alianzas público-privadas y una red logística eficiente para minimizar la pérdida y desperdicio de productos alimenticios que en la actualidad se pierden.

1.6. QUITO CIUDAD SIN DESNUTRICIÓN INFANTIL

En el presente el combate a los graves problemas de salud, como la desnutrición infantil, no son competencia municipal. La desnutrición infantil es un problema devastador en nuestra ciudad, que compromete su presente y su futuro; tiene dimensiones sociales, éticas, económicas, políticas, imposibles de ignorar. Por medio del Estatuto Autonómico reasumiremos competencias en salud para volcar todo los esfuerzos del Municipio y de todos los actores de la ciudad, al fortalecimiento de un sistema de erradicación de la desnutrición infantil en Quito. Esta política implicará una coordinación de todas las instituciones del Municipio, especialmente aquellas dedicadas a políticas de inclusión, atención materna, atención infantil, educación, comunicación. Se financiará con una política rigurosa de austeridad que elimine totalmente todo gasto suntuario e innecesario en el Municipio. Con esos recursos se

alimentará un proyecto, al que se invitará a aportar a todos los actores urbanos para concretar este esfuerzo y así lograr que nuestros niños estén libres de desnutrición.

1.7. POLÍTICA DE EDUCACIÓN Y DEPORTE

La educación, actividad fundamental para la construcción de una ciudad equitativa, segura y productiva, debe ser abordada desde una visión holística y sistémica, que no solo sea considerada como una actividad que se da en las aulas de escuelas y colegios sino que está presente en la mayor cantidad de espacios y medios posibles. Desde el transporte y los espacios públicos, pasando por bibliotecas, albergues, casas comunitarias, centros infantiles y medios de comunicación. Es importante que la inversión en publicidad y comunicación sea redireccionada a la construcción de ciudadanía. Es decir, la educación y capacitación no solo debe estar enfocada a la formación de futuros profesionales sino también a la de ciudadanos que tengan a la convivencia positiva y constructiva como objetivo de vida en la ciudad.

Para esto es necesaria la aprobación del estatuto autonómico para que la ciudad recobre las potestades necesarias para mejorar la educación primaria y secundaria municipal, al mismo tiempo que se promocionan la Universidad del Sur y un instituto tecnológico en Calderón/Carapungo.

Un pilar fundamental en la construcción de las nuevas centralidades y subcentralidades es la de la construcción de unidades educativas que integren al territorio y sus habitantes disminuyendo así la cantidad y duración de los viajes dentro de la ciudad, al mismo tiempo que acercan a la gente a educación de calidad que fomente la convivencia positiva en la ciudad de Quito.

La promoción de la actividad física también es un conductor de la mejora de la salud y de las relaciones sociales y comunitarias en la ciudad, por esto es necesaria la expansión de la infraestructura deportiva dirigida a la ciudadanía en general, que se construyan más canchas de fútbol, pero también de otros deportes, como el tenis, el basquetbol, la natación u otros; al mismo tiempo, la gestión de estos espacios debe ser democrática pero sostenible en el tiempo, diversificando la oferta de servicios para los niños, jóvenes y adultos.

Las directivas barriales a cargo de las canchas deportivas tanto municipales, como construidas con recursos municipales, presentarán un plan para la utilización de dichas canchas por parte de escuelas de formación deportiva y competencias enfocadas a niños y adolescentes, y adultos mayores, con ocupación diaria y recursos propios, para mantener las concesiones de uso de las mismas. Estas escuelas deportivas, de preferencia, deberán trabajar coordinadamente con los programas de los centros infantiles (guaguas centros), las casas barriales (casas somos), el programa 60 y piquito y los albergues municipales, según sea el caso en términos de cercanía y de necesidades de cada sector, definidas así por las estadísticas y análisis realizados por el Instituto de la Ciudad.

Se buscarán alternativas para el apoyo de estas actividades y la existencia de las ligas y asociaciones deportivas con la exoneración del costo de ciertos servicios y de valores prediales, siempre y cuando se cumplan con los objetivos de cooperación con la comunidad.

1.8. POLITICA HUMANITARIA SOBRE INMIGRACIÓN INTERNACIONAL

En lo que se refiere al problema humanitario creado por la inmigración internacional a nuestra ciudad, especialmente de venezolanos, debemos reconocer que Quito se ha convertido en uno de los centros más importantes de aglomeración de extranjeros, convirtiéndose este en un asunto de interés municipal desde el punto de vista social, económico, humano y de salud pública. El trato humanitario a las personas que arriban primará en la administración. Al respecto, se tomarán acciones enmarcadas en las soluciones plasmadas en la visión regional que ha establecido la Cancillería ecuatoriana. En ese sentido, el Municipio deberá propiciar el denominado corredor humanitario, con el fin de que las personas extranjeras que deseen continuar su traslado a países como Perú, Chile o Argentina logren salir del país a la brevedad posible y con una base legal que permita su arribo seguro a destinos fuera o dentro del Ecuador. Sobre su estancia en la capital, el Municipio deberá asegurar una migración regulada, ordenada y segura, por lo tanto, si persiste el deseo de permanencia se propiciará la legalización de los migrantes de una manera efectiva, de tal manera que

el proceso no perjudique la economía y estabilidad social de la ciudad. Los asentamientos de extranjeros deberán también ser regulados. Se eliminarán definitivamente refugios espontáneos y se protegerá el espacio público. Los albergues deberán habilitarse al 100 % con el fin de implementar el trato humanitario dentro de los esquemas establecidos por el Municipio y por las autoridades de la región, esto es en el ámbito humanitario y de salud pública.

2. EJE 2: CIUDAD INCLUSIVA, POLICÉNTRICA, PLANIFICADA, A ESCALA HUMANA

Luego de décadas en que ha prevalecido un crecimiento caótico y sin planificación, Quito merece un giro que 180 grados en términos de ordenamiento territorial, movilidad, desarrollo y aprovechamiento del espacio público, manejo de residuos sólidos, vivienda, patrimonio, etc. La inauguración del metro, hacia fines de 2019, tendrá que ser el hito que inicie esa transformación, no solo en términos de la organización del Sistema Integrado de Transporte, en que el transporte público debe ser la prioridad frente al transporte privado, sino de una nueva lógica de ordenamiento territorial que ha de Quito una ciudad compacta, policéntrica, a escala humana, articulada a su entorno natural.

2.1. CIUDAD PARA LOS NIÑOS, ADULTOS MAYORES Y PARA PERSONAS CON

CAPACIDADES ESPECIALES

La ciudad de Quito ha sido víctima de la falta de planificación, no ha tenido un rumbo claro y ha sido construida en retazos espontáneos sin una visión sistémica del tejido y objetivo urbano. En lo poco que se ha hecho desde la planificación, la idea central siempre ha sido facilitar flujos y potenciar la capacidad productiva de la ciudad, mientras se deja de lado el papel de hábitat que ésta juega en la vida de las familias como un todo. Mientras la ciudad se compacta y densifica en su centro se han olvidado de los espacios para la gente que no está caminando a la velocidad de los flujos productivos: los niños, los adultos mayores y los discapacitados. De igual manera, esta falta de espacios ha llevado a muchas familias, generalmente las más acomodadas, a abandonar el centro para buscar estos espacios en la periferia, convirtiendo a Quito en una ciudad tremendamente dispersa y segregada. Por esto es necesario pensar en una ciudad para todos, acercando los lugares de esparcimiento, de educación y de reunión a la gente; entendiendo que el espacio público, las veredas y las vías; los proyectos inmobiliarios; los parques y bosques urbanos en la zona compacta de la ciudad deben ser pensados, diseñados y construidos con la idea de que sean seguros y accesibles para niños, adultos mayores y discapacitados. Esta construcción de la que hablamos debe trascender la dimensión física, la de la infraestructura y posicionarse también en

el plano simbólico e imaginario para que las políticas, planes y proyectos siempre tengan como eje transversal esta visión, en sus dimensiones, sus diseños, sus colores. Juntos haremos de Quito una ciudad humana, para todos.

2.2. POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Esta política se enfocará en construir un sistema de ordenamiento territorial que haga de Quito una ciudad sostenible, inclusiva, policéntrica, diversa y compacta, que tenga como objetivo la rehabilitación y renovación de la zona consolidada, desmotivando la expansión urbana a zonas periurbanas, rurales, naturales y agrícolas. La prioridad será la consolidación de nuevas centralidades y subcentralidades a nivel de zona/barrio, mismas que considerarán sus distintas realidades históricas, demográficas, culturales y de ecosistema. Se enfatizará en el embellecimiento y mantenimiento de veredas caminables y arborizadas; el cuidado, pavimentación y mantenimiento de calles; el desarrollo de la red verde urbana y el mantenimiento y construcción de nuevos parques metropolitanos; la protección y fortalecimiento del patrimonio arquitectónico, cultural y natural; la integración de zona urbana y los sectores rurales y la regularización de todos los barrios de la zona urbana consolidada. Todo ello asegurará un patrón de crecimiento urbano organizado en función de una visión y planificación de mediano y largo plazo.

Así mismo, el sistema de ordenamiento deberá estar plenamente articulado al Sistema Integrado de Transporte-SIT que se implementará con el metro y la reorganización del transporte urbano de Quito, la conformación de un renovado sistema integral de manejo de residuos sólidos y del sistema integral de seguridad pública/ciudadana y de gestión de riesgos.

Proponemos, además, una política de ordenamiento territorial que consolide a Quito como una ciudad de ecosistemas. Para ello, trabajaremos en la recuperación integral de los ecosistemas en relación a las zonas climáticas que existen en el distrito. Se conformará una red verde urbana que estará formada por las quebradas, que como patrimonio natural del distrito, serán respetadas, incluso en las zonas urbanas consolidadas. En esta red verde urbana se respetará la directriz de que al menos 70%

de las especies sembradas y mantenidas sean nativas y originarias de dichos ecosistemas. Parte integral de este proyecto será la recuperación de los bosques montanos que alguna vez rodearon la ciudad y que ahora son sembríos de especies exóticas, especialmente en los parques metropolitanos y en las faldas de los cerros y volcanes que rodean la ciudad, teniendo como lugar icónico a las faldas del Pichincha. Será necesario implementar un régimen especial para la zona del Ilaló, recuperando su flora y fauna, mientras se estimulan proyectos de desarrollo sostenible. Este proyecto estará vinculado también a la utilización económica forestal de los bosques que serán sustituidos. Una vez completada esta fase se continuará con el manejo sostenible de los ecosistemas recuperados. En este sentido se implementará un sistema de viveros municipales, manejado técnicamente con las directrices de arboristas y biólogos, mismo que aportará con plantas nativas disponibles para la compra y con una infraestructura que permita la educación de los visitantes sobre la historia natural del distrito y los diferentes ecosistemas que lo conforman. Estos nuevos viveros deberán estar ubicados en cada ecosistema de la ciudad, en los parques metropolitanos y en ciertas parroquias rurales, según la necesidad.

Para apuntalar esta política de ordenamiento territorial se ejecutará un plan piloto de conformación de una nueva centralidad urbana en Calderón/Carapungo. Aquello significará desarrollar un conjunto de proyectos integrados de fortalecimiento de la infraestructura urbana en movilidad, ambiente, educación, salud, etc. Se contemplará la construcción una extensión de la red de trolebús que integre a la parroquia al sistema integrado de transporte, la construcción de parque Metropolitano Carapungo, el mejoramiento de los mercados, entre otras obras. Igualmente, se trabajará en la definición de usos de suelo y desarrollo urbanístico, que estimule la diversidad de servicios desde una aproximación de gestión ambiental integral. Recibirá particular atención el desarrollo de espacios públicos y la arborización, considerando su ecosistema, con la siembra de cococumbis, cholanes, algarrobos, aguacates y quishuares.

Enmarcado en este mismo plan de nuevas centralidades urbanas y vinculado con el mejoramiento de los mercados, escuelas y servicios de salud. También estará vinculado al desarrollo potencial de un sistema vial con nuevos ingresos a barrios, la

extensión de BRTs, la construcción de un parque metropolitano en la zona de EDESA y la construcción de un anillo vial integral que conecte la Mariscal Sucre con las líneas de transmisión al occidente para conectarse con la Avenida Maldonado y la Estación de la Ecovía. Igualmente, se trabajará en la definición de usos de suelo y desarrollo urbanístico, que estimule la diversidad de servicios desde una aproximación de gestión ambiental integral. Recibirá particular atención la arborización, considerando su ecosistema, con la siembra de cedros, putzupatos, arrayanes, robles andinos y crotones.

Por otro lado, es indispensable sincerar la situación de la ciudad a través de la regularización de todos los barrios de Quito, que hoy representan el 25% del espacio urbano consolidado, es requisito de una planificación y desarrollo urbanístico de toda la ciudad. Junto a ello, este proyecto es el primer peldaño para la ejecución de obras de infraestructura y mejoramiento de las condiciones de vida y acceso a servicios básicos de todos los habitantes de la ciudad, especialmente de quienes viven en condiciones de pobreza y limitado acceso a servicios públicos, y de la regularización de permisos de construcción de los predios edificados, situación de vulnerabilidad en la que se encuentran aproximadamente el 60% del total de edificaciones de la ciudad. Para ello se debe triplicar la actual capacidad del Municipio en tramitar ordenanzas de fraccionamiento de los barrios que se hubieren conformado hasta los últimos 5 años, según exige la ordenanza 147, eliminando las actuales formas de posesión precaria de la tierra y garantizando el derecho de todas las familias quiteñas a la propiedad y al patrimonio. Dicha regularización debe ir acompañada de una verdadera intervención profunda en los barrios, que incluya el diseño del tejido urbano y de los servicios urbanos respectivos y no se limite a la parte legal de los mismos.

2.3. POLÍTICA DE MOVILIDAD

Nuestra propuesta de ciudad se enmarca en la necesidad de hacer de Quito una ciudad en la que todos podamos vivir con seguridad, salud y tranquilidad. El Quito a escala humana debe tener en cuenta las necesidades de todos los que habitan en ella y la visitan, minimizando los tiempos de movilización, creando espacios públicos inclusivos y

seguros, respetando el patrimonio histórico de la ciudad y garantizando el derecho de todos al disfrute de ella.

La introducción del Metro de Quito significará una oportunidad para reorganizar no solo la movilidad y el transporte urbano de la ciudad, sino para generar una política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial integral. Por ello, la conformación del Sistema Integrado de Transporte Urbano será el desafío mayúsculo de Quito en los próximos años, que determinará en el presente sino el futuro de la ciudad. Esto implicará construir un modelo de transporte multimodal (metro, trams, buses eléctricos, teleféricos, BRTs eléctricos, taxis, trenes de cercanía), integrado funcionalmente y en términos de recaudación; no contaminante, cómodo, seguro, rápido y eficiente. Como parte de ello, continuaremos desarrollando proyectos modernos, seguros, automatizados, no contaminantes de transporte público desde barrios aislados, como el que serviría en el Noroccidente de la ciudad para los barrios de La Roldós y Pisulí, con un replanteo integral del proyecto. Se propondrán otros proyectos similares para integrar con este sistema a otros sectores de la ciudad.

Parte fundamental del modelo multimodal de transporte lo constituyen los peatones y medio de transporte alternativo como la bicicleta. Quito debe volverse una ciudad caminable. Aquello requiere de una política de mejoramiento de veredas, mediante la participación de los vecinos y la cogestión, los pasos peatonales a nivel de calzada, intersecciones controladas, tiempos de semáforos pensados para el peatón. Se debe dar toda la importancia que merece el caminar como medio de transporte e integración social. De igual forma, se debe consolidar e integrar las ciclovías al sistema de transporte multimodal con conexiones a paradas de otros medios de transporte e integración de medios de pago. Se iniciará el proyecto de bicicleta compartida, con tarjeta magnética, para nacionales y extranjeros.

Nuestra visión se enmarca dentro de los objetivos de ciudades sostenibles, para la gente, a escala humana, desde el enfoque de reducir los tiempos de viaje diarios de los quiteños. Lo ideal es minimizar los viajes rutinarios mayores a una hora y acercar el transporte público a una distancia caminable en todos los sectores de la ciudad, empezando por los menos privilegiados. Esto requiere un replanteo del transporte

público en todo el Distrito, articulándolo territorialmente según las necesidades de cada zona de la ciudad.

Esta visión no se limita a la velocidad, ni el tiempo de viaje, sino que se asocia íntimamente a la necesidad de dar dinamismo y mejorar la calidad de vida en toda la ciudad, especialmente en los barrios. Esto requiere de sistemas de transporte público que sean eficientes, seguros, cómodos y no contaminantes, que además estén vinculados al tejido urbano de Quito y que propicien la regeneración urbana a lo largo y ancho de la ciudad.

La renovación del sistema de movilidad de la ciudad debe entenderse no solo desde el cambio de paradigma en el modelo de gestión, sino también en las tecnologías y medios de transporte disponibles, además del aspecto cultural del usuario y el proveedor de servicio. También y tal vez lo más importante es la visión integral de un sistema de movilidad, que va desde las veredas, vistas como vías para peatones, y medios alternativos, como las bicicletas; pasando por medios masivos como el metro y BRTs, hasta los buses y busetas convencionales.

Específicamente, proyectamos el sistema de transporte público de la ciudad como una red integrada física y tarifariamente, que esté al alcance de todos y que utilice la tecnología para brindar el mejor servicio para los ciudadanos, al mismo tiempo que lo vuelve sostenible y sustentable. Se implementará la tarjeta electrónica en todo el SIT. Es imperativo, además, crear un sistema multiescalar con busetas y buses que acerquen a los habitantes y visitantes de los barrios de Quito a los medios de transporte más modernos, como BRTs, teleféricos y sobre todo al Metro. Se focalizará el subsidio del pasaje para los más necesitados. También se ejecutará el cambio de modelo de gestión, con la creación de una Autoridad de Transporte Público, gestora de las políticas de movilidad, adscrita al Municipio, independiente de las varias instituciones, empresas municipales y proveedores privados relacionados con el transporte urbano. La nueva Autoridad de Transporte Público ejecutará un modelo de regulación, control y sanción sobre todo el Sistema Integrado de Transporte, utilizando la más alta tecnología para controlar los horarios, las rutas, la velocidad tanto de las

unidades públicas como privadas y así asegurar un servicio de calidad para los usuarios.

En una ciudad inteligente, la tecnología tiene que tener un papel fundamental en la movilidad, ampliando los centros de control de tránsito e implementado mecanismos de control de flota que garanticen frecuencias, tiempos y seguridad a los usuarios utilizando tecnologías de arquitectura abierta para la adaptación a requerimientos futuros. Además creemos importante que cada uno de los actores del sistema sean conscientes de sus responsabilidades y los efectos de su accionar en la ciudad, por esto es necesaria la ampliación del sistema de radares de velocidad (con un buffer de velocidad sobre el límite) y la implementación de cámaras para semáforos en rojo y bloqueo de intersecciones. Dichos sistemas se estructurarán conjuntamente con información y educación a los distintos actores con un criterio técnico para la prevención de accidentes y no con mero afán recaudatorio.

Este cambio de modelo también debe tomar en cuenta la necesidad de modernización en la administración de los proveedores privados de transporte público. Actualmente operan a través de cooperativas. Progresivamente y a través de un proceso concertado, y dando prioridad a las formadas por las cooperativas históricas, deberán transformarse en corporaciones y sociedades anónimas. De esa manera, se renovarán las concesiones y se redefinirán las rutas, especialmente en dirección occidental-oriental, en función de las necesidades y requerimientos del sistema.

Para el servicio del eje norte-sur, la política de movilidad priorizará la repotenciación y extensión de los corredores. Al respecto planteamos la extensión de las líneas BRT, con unidades 100% eléctricas hasta el Comité del Pueblo/La Bota (Ecovía); Carapungo (Trole); y La Ecuatoriana (Corredor Suroccidental) y en línea con la visión de ciudad policéntrica, estas extensiones se planearán con el respectivo mobiliario e infraestructura urbanas que conviertan a la zona en una nueva centralidad.

El sur de la ciudad debe integrarse plenamente a la ciudad moderna y de servicios, y en este sentido es necesario proponer la continuación de la construcción del anillo vial Sur con la extensión de la Mariscal Sucre, la Amaru Ñan y Camilo Orejuela hacia el occidente y los escalones hacia Quitumbe y Guamaní, además de la perimetral

suroccidental que integre la línea de transmisión como anillo vial hacia la estación sur de la Ecovía. Estos proyectos deben enmarcarse a la visión de estímulo de las actividades barriales y a pequeña y mediana escala, dando prioridad a las veredas y la provisión o ejecución para BRTs eléctricos, según corresponda, enmarcados en los planes y proyectos descritos anteriormente.

En otro ámbito, no se puede dejar de lado el sector de los vehículos privados y la construcción y mantenimiento de nuevas vías, sobre todo en el sector sur de la ciudad, retomando proyectos como el de los escalones que unen transversalmente a la ciudad. Dichos escalones o cualquier otra vía que se construya en el cinturón urbano consolidado de la ciudad deberá dar prioridad a la visión de escala humana. Dentro de este aspecto, tampoco se ignorará la necesidad de que dentro de un crecimiento planificado de la ciudad, se proyecten nuevos anillos viales periféricos, también estos pensados para albergar medios de transporte masivos.

Con el fin de alivianar el tráfico y evitar la congestión vehicular se adoptarán dos medidas. En primer lugar, ejecutaremos la ampliación inicial del pico y placa a todo el día; medida que será retirada progresivamente hasta su eliminación definitiva cuando el Sistema Integrado de Transporte esté en pleno funcionamiento. En segundo lugar, se prohibirá por completo los vehículos pesados tipo tráiler en la zona de pico y placa. Con las excepciones del caso: construcciones, emergencias y otros. Además se restringirá la circulación de vehículos livianos particulares en el Centro Histórico, acompañado de un replanteo del tejido urbano que priorice la circulación peatonal.

Los estacionamientos tarifados serán una obligación en espacios públicos y privados de uso público, los cuales contribuirán con una tasa para las obras de movilidad sostenible. Se estimulará la construcción de estacionamientos modernos que ocupan poco espacio en la superficie (torres mecanizadas) en las cercanías de estaciones de transporte público y en estacionamientos de borde en los valles y zonas históricas/turísticas, respetando las respectivas normas arquitectónicas. Se optimizará el sistema de estacionamientos municipales con una gestión eficiente y rentable, y a través de un concurso público transparente, se busque bien una concesión o una alianza público privada para su administración y operación. Será obligación de los prestadores de

servicio a conectarse con un aplicativo centralizado que comunique los lugares disponibles, en dónde se encuentran y en tiempo real.

Finalmente, otro eje fundamental es el de la educación, capacitación y control de los actores involucrados en la movilidad. Se hace necesaria la educación vial y de uso de espacio público desde edades tempranas, al mismo tiempo que se hacen campañas masivas de refuerzo de vivencia en comunidad y vialidad. En el área de capacitación de choferes de los corredores municipales es necesario un cambio de cultura corporativa, con un manejo del entrenamiento que se encuadre en una visión de flota que se acerque más a la aviación que los métodos tradicionales de entrenamiento inicial y recurrente. Lo mismo se aplica para los Agentes Civiles de Tránsito.

También es necesaria la modernización del sistema zona azul, ampliándolo y tecnificándolo con estaciones estáticas de emisión de tickets. Los prestadores actuales del servicio conformarían empresas que trabajarían por zonificación para el mantenimiento de la maquinaria y de la señalización respectiva.

Será una política municipal la utilización universal de unidades eléctricas para el transporte público de la ciudad, tanto el operado por instituciones públicas, como por privados. Igualmente, se aplicará la prohibición progresiva de vehículos particulares a diésel.

Los valles de Tumbaco y Los Chillos merecen igualmente un replanteamiento radical en su sistema de transporte público hacia Quito, además de un nuevo modelo y replanteo de la movilidad dentro de ellos. El ingreso de vehículos particulares a Quito desde ambos valles constituye uno de los detonantes de la congestión vehicular en el llamado hipercentro. Será política de nuestra administración ir hacia el cambio de paradigma sobre la movilidad entre los valles y la ciudad, para esto se priorizarán proyectos de transporte masivo, cómodo, seguro y no contaminante que tenga algún grado de automatización y seguimiento centralizado.

En el caso del valle de Tumbaco y Cumbayá es necesario integrarlos tanto con el aeropuerto Mariscal Sucre como con la ciudad. Estos proyectos integrales deben ser construidos vinculados con transporte público dentro de las mismas parroquias, sumado a un sistema de estacionamientos de borde y enfocado en unir la mayor cantidad de puntos intermedios posibles con el Parque Metropolitano y Metro de Quito. Mientras se

definen y ejecutan dichas obras, se habilitarán dos carriles paralelos al túnel Guayasamín y se permitirá el ingreso de transporte público hasta la Plaza Argentina donde se podrá hacer transbordos al sistema Ecovía, además se reubicará y ampliará la zona de cobro de peaje.

En el caso del valle de San Rafael se buscará una alianza con el Gobierno Provincial de Pichincha y el Gobierno Municipal de Rumiñahui, que a través del esquema de alianza público-privado y concesión, planteará la construcción de un sistema de transporte masivo, no contaminante, basado en energía eléctrica para que sirva en la ruta Parada 24 de mayo Quito-Conocoto-El Triángulo-Sangolquí. Este sistema se unirá al Metro y al repotenciado corredor de la Ecovía.

Se desarrollarán los planes de ordenamiento del territorio, para fortalecer las centralidades y mitigar la necesidad de desplazamientos, con un modelo de urbanismo ecosostenible, compacto y multifuncional. Se deberán unificar los sistemas de peaje del Distrito con un solo dispositivo electrónico.

2.4. POLÍTICA DE ESPACIO PÚBLICO

El tejido urbano y los espacios públicos deben interpretarse y proponerse como estimulantes de las buenas relaciones entre los distintos participantes y actores de la vida urbana. Para ello es fundamental entender al tejido urbano en escala humana y como componente del día a día en la ciudad, no solamente como un servicio estático y efímero, sino como un generador de dinamismo social a través de la apropiación territorial y simbólica de los lugares. Estos espacios deben ser pensados a partir de una política de inclusión y accesibilidad, además de ser estimulantes de las dinámicas positivas de la aglomeración urbana.

Así, los espacios públicos conectan nodos de vida cotidiana; son espacios habitados y de apropiación que deben, además, ser contruidos alrededor de la idea de ciudad policéntrica con un entendimiento profundo de la identidad y la historia de cada lugar, al mismo tiempo que aporten visiones modernas desde el punto de vista constructivo

y se proyecten al futuro estimulando los procesos ciudadanos que contribuyan a la vida en comunidad, mientras que limitan los procesos de segregación y gentrificación.

La centralidades y subcentralidades deben tener, al menos uno de cada uno de los siguientes servicios: un parque equipado para niños, adultos mayores y mascotas; una zona para hacer deporte o ejercicio; un boulevard; un centro comunitario; una escuela y colegio; una guardería o centro infantil. Además el tejido urbano debe tener en cuenta que las veredas deben ser aptas para la circulación de peatones, coches para bebés, personas de la tercera edad, personas con movilidad reducida; rampas en las esquinas; alcorques técnicamente contruidos para los árboles; cables soterrados; iluminación de calidad; basureros antivandalismo y con separación de residuos. Además las propuestas deben incluir señalética y nombre de calles con participación directa de la misma comunidad y que estimulen la apropiación durante la mayor parte del día, esto incluye mobiliario urbano novedoso para la ciudad de Quito, como la inclusión de mesas para comer, así como que ciertos negocios, bajo un esquema de permisos y licencias, puedan usar parte de los bulevares o parques para interactuar con la comunidad.

Bajo la misma visión de intercambio y estímulo a las dinámicas sociales y económicas a pequeña y mediana escala, pensamos que dos elementos dinamizadores de la ciudad deben ser los mercados y las bibliotecas. En ambos casos, Quito, tiene una carencia en términos de calidad y de influencia territorial, que pensamos deben ser mejor desarrolladas. En este sentido creemos que debe existir una gran biblioteca municipal, y más mercados relativamente pequeños que integren a las parroquias rurales, al mismo tiempo que diversifiquen y descentralicen territorialmente la oferta de productos.

Sobre esta concepción se ejecutarán proyectos de regeneración urbana: empezando desde las nuevas centralidades, se expandirá la mejora del espacio público, incluidos bulevares, parques barriales, casas comunitarias, guarderías, veredas mejoradas con soterramiento de cables e iluminación, basureros aptos para el ambiente urbano, entre otros.

Se deberán definir nuevos estándares urbanos sobre todo en los valles, asegurando que se respeten estándares urbanísticos: calzadas más angostas, veredas más anchas, cables soterrados, más árboles, más espacio para ciclistas, mejor iluminación.

Reactivación del plan de soterramiento de cables: ampliar progresivamente el proyecto, iniciando en zonas del norte, sur y centro de la ciudad. Activar un plan de corresponsabilidad con los usuarios de los postes en las vías (dueños de los cables), para que tenga un costo el uso del espacio que utilizan, tanto en los postes como en el espacio aéreo.

Se promoverá, mediante el sistema de cogestión, la construcción de parques en todos los barrios de la ciudad. El concepto regulador de dicha política será el de la apropiación de los espacios por parte de los ciudadanos, es decir, que sean utilizados por las familias, los habitantes y visitantes, el mayor tiempo posible durante el día, en un ambiente de seguridad. Aquello vendrá acompañado de la implementación de señalética y mobiliario urbano vinculados a la historia y los vínculos simbólicos y formas de apropiación de cada barrio. Esto es la nomenclatura de calles y avenidas, paradas de buses, mobiliario en parques y veredas, entre otros.

2.5. POLÍTICA DE VIVIENDA

La vivienda pública municipal debe entenderse, entre otras cosas, como una herramienta principal para proyectar el crecimiento de la ciudad dentro de un modelo urbanístico de largo plazo y un instrumento inclusivo para contrarrestar los procesos de segregación y gentrificación que se derivan de la inversión pública y la mejora de los espacios urbanos, impidiendo el desplazamiento de los sectores menos favorecidos hacia las periferias y sectores peor servidos de la ciudad. Ésta debe tener varias características para el estímulo de las relaciones sociales y económicas, además de la generación de espacios seguros en la urbe.

Se potenciarán proyectos en espacios consolidados de la ciudad, con las plantas bajas destinadas a espacios para negocios y servicios varios que estimulen actividades

diversas durante la mayor parte del día, y serán siempre parte de un desarrollo de espacio público que los vincule con otros servicios urbanos. Deben colindar con arterias viales y priorizar tamaños de manzana de entre 100 y 150 metros (caminables) por cuadra. También deberán incluir en su concepción y diseño, las ideas de las personas a las que servirán. Teniendo en cuenta que la mayoría de las personas que habitan los barrios marginales y en zonas de riesgo de Quito, vienen del campo, se debería tomar en cuenta la provisión de áreas verdes y de espacio para huertos urbanos para la producción de alimentos y vinculadas a los proyectos de *CONQUITO* en este sentido.

Se aplicarán distintos modelos de gestión, en alianza con la empresa privada, donde ciertos proyectos de vivienda permitan la financiación de los proyectos de vivienda social asequible de calidad. Estos últimos deben respetar la política de que estén en lugares consolidados de la ciudad o dentro de un plan ordenado de expansión y al alcance de todos los servicios, no solo básicos, sino urbanos en general. Dentro de lo anterior es necesario incluirlos en la rehabilitación y habitabilidad digna del Centro Histórico, respetando a los habitantes tradicionales, al mismo tiempo que se respeta las características patrimoniales y arquitectónicas del sector.

El Municipio también deberá ser el coordinador de los proyectos de vivienda social ejecutados o financiados por el Estado central o la empresa privada, dada la política de desarrollo de centralidades y de planificación urbana, que es su exclusiva competencia.

Se priorizarán proyectos, siempre articulados al plan urbano de la ciudad. Mencionamos proyectos de vivienda pública; vivienda pública de arriendo; vivienda no segregada espacialmente; vivienda de transición. Los planes de vivienda siempre tendrán en cuenta la historia y los imaginarios del grupo objetivo. Los proyectos de vivienda popular siempre tendrán acompañamiento para el desarrollo de las buenas relaciones entre vecinos. Para ello será indispensable la participación de la empresa privada y la generación de alianzas público privadas para la construcción de vivienda popular y de clase media vinculada al plan nuevas centralidades y a políticas de densificación urbana. Será prioritario fortalecer y mejorar la unidad de administración de predios municipales abandonados y subutilizados (terrenos y edificaciones) y establecer

comodatos para fines culturales, emprendimientos, mercados, parques o venta, según el caso.

Sobre la gestión de riesgos será necesario avanzar en el inventario de ubicaciones que presenten probabilidades de eventos naturales o socioambientales como inundación, deslizamientos, avalanchas, sismos, erupción volcánica, incendios forestales; mitigación y adaptación de riesgos. Se priorizará en el reasentamientos de barrios en zonas de riesgo en proyectos inclusivos y que tengan en cuenta el contexto social y de historia de vida de los afectados.

2.6. POLÍTICA DE PATRIMONIO Y CULTURA

Quito es una ciudad con una historia y unas tradiciones ricas y diversas. Su Centro Histórico ha sido y será su joya patrimonial y aunque se han hecho grandes esfuerzos para transformarlo, es necesario un replanteo sistémico del mismo, que incluya a la movilidad y las áreas de circulación, con circuitos internos cero emisiones para el transporte público, la ampliación de veredas y restricciones al acceso de vehículos privados, con estacionamientos de borde. Al mismo tiempo, se debe estimular la inversión privada para la readecuación de predios para usos de vivienda y comerciales, que tengan como grupo objetivo a distintos niveles socioeconómicos para evitar fenómenos de segregación y gentrificación.

Además, es necesario ampliar el espectro del concepto de patrimonio a los ámbitos naturales e intangibles y articular los esfuerzos para su participación en la gestión municipal. Adicionalmente creemos necesario que el Municipio de Quito sea un actor de primer orden en la creación y difusión de la cultura local, que trascienda los espectáculos efímeros y costosos que han definido la agenda cultural de anteriores administraciones. Vemos como importante la relocalización de recursos para que sean los artistas locales con propuestas sólidas y duraderas los protagonistas de la agenda cultural del distrito. En este sentido se vuelve indispensable la búsqueda de alternativas para vincular territorialmente a los artistas y los barrios, además de mejorar la infraestructura, la administración y la oferta cultural en la ciudad y sus parroquias. Se debe fortalecer la recuperación de la memoria, pero a través de nuevas

alternativas. En este sentido proponemos hacer un análisis de sitios que pueden adquirirse, como casas de artistas icónicos que pueden transformarse en museos y galerías de sitio.

En lo que respecta a patrimonio urbano arquitectónico ha existido una falencia en la visión de conservación que ha llevado a una contradicción en los barrios que están por fuera las dos zonas turísticas especiales (Centro Histórico y La Mariscal Sucre), donde se protegen predios y estos quedan o bien aislados o son arbitrariamente demolidos por la presión que ejercen las dinámicas económicas propias del desarrollo inmobiliario. Por esto creemos conveniente que el área mínima para la declaración de bienes arquitectónicos sea una manzana, pero dando prioridad a barrios y a zonas determinadas. En estos casos, el papel de la comunidad y el Municipio será el de transformar lo que puede ser una amenaza para el patrimonio, en una ventaja, adaptando normativas y reglamentación para facilitar la transformación de los barrios hacia barrios más modernos, diversos y vibrantes, sin la afectación al patrimonio arquitectónico o cultural del área patrimonial. Dentro de estos barrios habrá predios intangibles, mientras que los nuevos desarrollos y construcciones deberán acogerse a tipologías arquitectónicas determinadas por su historia y el *genius loci* –espíritu del lugar-. Habrá que flexibilizar y agilizar los trámites y normativa para las intervenciones para que se puedan desarrollar proyectos inmobiliarios y comerciales sin tantas restricciones.

Otra política en este sentido será la de ampliar el concepto de centros históricos a barrios como La Magdalena, La Villaflora, Chimbacalle, parroquias rurales, entre otros, que todavía conservan una buena parte de la tipología característica de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX y que no entran ni en el presupuesto municipal, ni en el imaginario de las personas, como parte de las áreas patrimoniales de Distrito. De igual forma, es necesario fortalecer la conservación y apoyar el estudio de los sitios arqueológicos descubiertos que se encuentran en la ciudad y en el distrito, como La Florida, Rumicucho, Catequilla, Tulipe, Rumipamba, y que sean más y mejor promocionados e integrados a los planes y circuitos educativos y turísticos de la ciudad.

Vinculado a la Red Metropolitana de Cultura, se implementará un modelo de gestión social, educativo y cultural, involucrando a la ciudadanía, organizaciones sociales, empresa privada, para generar un sentido de pertenencia y la apropiación territorial y simbólica en todo el sistema integrado de transporte. Este proyecto se desarrollará a partir de las estaciones principales del Metro, a través de la creación de ambientes expositivos, amigables para la presentación de arte en todas sus expresiones. Algunas exposiciones deberán elegirse a través de un concurso llevado a cabo técnicamente con jurado nacional e internacional, y se desarrollará en varios niveles y propuestas: las de largo plazo para las estaciones del sistema integrado; las itinerantes, las de intervenciones y concursos anuales y bianuales para los barrios, plazas y áreas de influencia. Como aporte al estímulo de la lectura se debe fortalecer el sistema de bibliotecas de libre intercambio y zonas para estimular la lectura en el sistema del transporte público.

3. EJE 3: CIUDAD SOSTENIBLE: AMBIENTE, MANEJO DE RESIDUOS, PATRIMONIO

NATURAL Y FAUNA URBANA

La ciudad, como hábitat por excelencia del ser humano, debe garantizar el equilibrio de la vida para todos sus habitantes. Quito debe liderar la visión de ciudad sostenible y responsable con el ambiente y con la salud de sus ciudadanos a través de su articulación con el paisaje natural y productivo que la rodea. Las políticas de esta administración deben tener en cuenta los ecosistemas e inclinarse por modelos urbanísticos y de desarrollo que minimicen la huella de carbono, recuperen la calidad del agua, aire y suelo, al mismo tiempo que respondan a la necesidad de una vida mejor para todos sus ciudadanos.

Para lo anterior es necesario un manejo ambiental integral de la ciudad que tome en cuenta los insumos necesarios para la vida en ella, sus procesos productivos, patrones de consumo y manejo de residuos sólidos, líquidos e industriales. Los planes y proyectos se diseñarán para solucionar los problemas acumulados por años de haber ignorado el tema ambiental en Quito. Por ello, priorizaremos en la consolidación de un sistema de gestión ambiental que enfatice en la gestión eficiente de la producción y el transporte, un cambio hacia tecnologías más limpias y de los patrones de consumo. Aquello incorporará un plan urbano de movilidad sostenible, que genere incentivos para el desarrollo de movilidad urbana alternativa

La hora ha llegado para que nuestros ríos, nuestro aire, nuestros árboles y fauna se conviertan en el marco del desarrollo de una ciudad más humana e inclusiva; es hora de que la ciudadanía sea un actor protagónico de una ciudad sostenible; responsable con la presente y futuras generaciones.

3.1. POLÍTICA DE CUIDADO DE LA CALIDAD DEL AIRE

El aire, elemento vital para la vida, ha sido largamente descuidado en Quito. Se han postergado medidas necesarias en una ciudad de altura y que se construye entre montañas. Por un lado, el material particulado (PM_{2,5}) producto de la quema de combustibles fósiles, excede las normas internacionales y, por otro, las características

geográficas de la ciudad y la mala calidad de los combustibles han creado una ecuación destructiva para la calidad del aire en la ciudad. Es necesario establecer medidas fuertes que mitiguen este grave problema. La medida más potente será establecer un cronograma, dentro de los cuatro años, para que el transporte público municipal y privado haga la transición a unidades enteramente eléctricas o de otra tecnología de cero emisiones. El otro eje, relacionado al uso del diésel, será la prohibición de matriculación para vehículos livianos nuevos que operen con este combustible, luego de la respectiva socialización con los importadores, distribuidores y consumidores. Para el restante parque automotor se adaptarán las normas Euro VI, de manera progresiva, adaptadas a la elevación y geografía locales para determinar los estándares de los motores y los combustibles de acuerdo a la realidad local.

3.2. POLÍTICA DE MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS

El manejo sostenible de los residuos sólidos que genera la ciudad es uno de sus problemas más acuciantes. Quito genera aproximadamente 750 mil toneladas métricas de basura al año, de las cuales solo 25% tienen potencial de ser reciclables (solo se recicla del 10 al 12 % de lo reciclable), siendo 60% residuos orgánicos y 15% desechos no reciclables.

Proponemos ejecutar un enfoque sistémico de gestión de los residuos sólidos, considerado como un ciclo, cuyo manejo requiere la organización de un sistema integral, que se inicie en la fuente; que emprenda un programa de recolección diferenciada de basura y reciclaje con el apoyo de la sociedad civil; que reorganice el sistema de contenerización para reestructurar el proceso de recolección potenciando el sistema público pero incluyendo el aporte de la empresa privada; que desarrolle procesos de industrialización de la basura reciclable y que resuelva el problema del relleno sanitario en El Inga, mismo que se saturará en pocos años. Igualmente, sobre la gestión de escombreras se requerirá la determinación de sitios adecuados, en observancia de una normativa ambiental. Se fortalecerá el control de escombreras clandestinas en quebradas, lotes baldíos, riachuelos.

Se ejecutará una política de reducción en la generación de basura. Iniciaremos con la prohibición progresiva de plásticos de un solo uso. Bajo esta perspectiva, proyectamos recomponer la actual composición de los residuos sólidos generados en la ciudad en los 4 años de administración, disminuyendo la cantidad de residuos no reciclables. Esto significaría un alivio sobre el relleno sanitario, extendiendo su vida útil. La premisa subyacente es, primero, el cambio de patrones de consumo y la prohibición progresiva de plásticos de un solo uso y materiales no reciclables; segundo, la clasificación en origen. Esto se logrará en 4 años con el desarrollo de programas de recicladores de base y tecnología que vincule a los hogares con estos emprendimientos de la economía social y solidaria. En este sentido se partiría de las experiencias ya desarrolladas que han tenido éxito y que han logrado una nueva cultura de manejo de residuos. Parte importante de ésta es la construcción de nuevos centros de acopio para la clasificación, embalaje y distribución para la puesta en valor del material reciclado.

Actualmente ya existe una cadena de valor asociada al reciclaje y reutilización de productos plásticos, de vidrio, papel, metales, entre otros, que vuelven a ser lo que alguna vez fueron o son transformados en materiales de construcción o de uso diario en hogares. Por otro lado, hay algunas experiencias exitosas en la transformación e industrialización de desechos orgánicos que son utilizados para su venta en forma de tierra, compost, fertilizantes naturales, entre otros. La tarea de nuestra administración municipal en esta área, será la de generar las redes para desarrollar las industrias derivadas del uso de residuos, mientras se integran los varios actores urbanos relacionados: ciudadanos, entidades públicas y privadas, recicladores de base.

Se promoverá el desarrollo de la Compostera Metropolitana, que se encargará de utilizar los residuos orgánicos para la producción de compost y abono orgánicos. Se vinculará a ésta con los mercados de la ciudad, además de las parroquias rurales. No necesariamente será centralizado, se construirá composteras allí donde los estudios lo definan. Llegar a compostar los desechos orgánicos producidos en la ciudad es equivalente a dejar de utilizar vehículos livianos contaminantes, en términos de emisiones de gas de tipo invernadero. Esa es la importancia real de este proyecto.

En el ámbito de los residuos y desechos industriales y hospitalarios se modernizará la norma y se reglamentará incluyendo los requerimientos que la actual tecnología permita, al mismo tiempo que se desarrollará un manual de buenas prácticas conjuntamente con los generadores de los residuos, que se ajuste a las realidades locales, pero exigiendo estándares internacionales en el tratamiento y disposición final de los residuos. Se estimulará el uso secundario de los desechos y se creará redes para el aprovechamiento de los mismos. En el caso de los residuos sólidos (lodos y otros), producto del tratamiento técnico y bajo la norma, que no puedan ser considerados insumos para productos secundarios, se desarrollará un sistema de recolección con una tarifa fija según el volumen producido mensualmente.

Esta política enfatizará igualmente en la capacitación y socialización; se sustentará en la participación ciudadana no solo para la separación de la basura en el origen, sino también para generar menos basura y colaborar respetando los horarios de recolección y el uso apropiado de los contenedores. Todo ello será complementado con la instalación de basureros urbanos para separación de residuos, con mayor capacidad y diseñados para una mayor vida útil.

Se conformará una autoridad que rijá todo el ciclo de la basura: el sistema debe ser normado bajo una política general, que administre todo el ciclo de la basura, desde la prohibición de plásticos de un solo uso, pasando por el cambio de patrones de consumos, la educación y cambio de cultura de los residuos; la separación en origen; la inclusión de los recicladores de base (economía social y solidaria); la recolección segregada; el procesamiento de los residuos y la disposición final; además de los subproductos, como el compost o la energía eléctrica.

Ejecutaremos un cambio al actual modelo de gestión. Se fortalecerá EMASEO y paralelamente se establecerán alianzas público – privadas y con organizaciones no gubernamentales y de la economía popular y solidaria, que complementen el trabajo de la empresa municipal. Esto último requerirá promover un trabajo conjunto con asociaciones y organizaciones de recicladores de base. Aquello implicará ampliar y formalizar el programa de reciclaje inclusivo, articulándolo a través de la aplicación de nuevas tecnologías y creando un vínculo entre los ciudadanos y los recicladores de

base. De esta manera se promoverá la cultura de reciclaje, el desarrollo de pequeños emprendimientos vinculados a la economía popular y solidaria, la diversificación de actividades productivas, el alcance territorial de los programas de manejo de residuos. Este proyecto tiene como objetivo el cubrir con el programa de reciclaje en origen, a través de recicladores de base. Si los vecinos de los barrios lo aceptan, en 4 años se podría alcanzar toda el área que actualmente cubre la zona de pico y placa. Este proyecto no excluye la inclusión de los proveedores de servicios públicos, público-privados y privados en el ámbito de manejo de residuos sólidos teniendo en cuenta el valor que se puede agregar según el tramo del sistema y bajo el estricto respeto al objetivo de reducción en la generación de residuos, cambio en los hábitos de consumo, separación en origen, el reciclaje y compostaje.

3.3. POLÍTICA DE PROTECCIÓN Y DESARROLLO DEL PATRIMONIO NATURAL

Proponemos la ampliación del Subsistema Metropolitano de Áreas Naturales Protegidas (SMANP) como medida emergente para proteger el patrimonio natural y de las zonas de alta biodiversidad, bosques naturales y vulnerables por erosión y desertificación que existen en situación de riesgo. Aquello demandará la recuperación de los bosques nativos, siendo en ello importante la sustitución progresiva del eucalipto por bosque nativo según ecosistemas, cuya comercialización puede, incluso, traer réditos económicos.

Esta política deberá incorporar igualmente el desarrollo de infraestructura verde urbana, el respeto a los ecosistemas aplicando los índices de siembra de plantas nativas, según los manuales técnicos de arborización de Quito. Se potenciará y creará nuevos viveros municipales para la producción de plantas nativas. Es necesario instaurar una verdadera red verde urbana en vías y quebradas; priorizando el saneamiento de las quebradas del DMQ. Se apoyará al desarrollo de huertos urbanos; estos deben incluirse en los planes de vivienda municipal, pública y popular.

Ejecutaremos un proyecto integral de saneamiento de los ríos de la ciudad (Machángara, Monjas, San Pedro y Guayllabamba). Aquello implicará un trabajo,

conjuntamente con la comunidad, de rescate y recuperación del paisaje urbano en las quebradas- Igualmente, el enfatizará el tratamiento de los efluentes no tratados sobre los cuatro ríos que atraviesan la ciudad. Se regulará sobre el manejo y tratamiento de aguas de escorrentía, alcantarillado segregado en los nuevos desarrollos urbanos. Recuperación integral biológica, social y económica del río y sus quebradas. Se diferencia de cualquier otra propuesta porque visibiliza la necesidad de apropiación y trabajo de los habitantes en este que debería ser uno de los grandes proyectos de la ciudad en el futuro inmediato. Se desarrollará junto a proyectos de desarrollo turístico, agroecológico y de desarrollo social. Se ejecutará progresivamente, con la planta de tratamiento en Quitumbe y la activación de los interceptores hasta la zona del trébol. El caudal natural de este tramo, que es además el tramo urbano del río, se potenciará con la implementación de infraestructura verde urbana y la priorización de materiales semipermeables en calzadas y veredas en las zonas de influencia al sur de la ciudad, además de un programa de reforestación con plantas nativas y recuperación de cauces en las faldas de los volcanes Atacazo y Pichincha. Luego de esta primera etapa, se irá progresivamente avanzando en el proyecto original con la planta de tratamiento Vindobona y la generación eléctrica en tres etapas. La participación y movilización de todos los actores de Quito será la base para hacer realidad el derecho al río de todos los quiteños.

3.4. POLITICA DE PROTECCIÓN Y MANEJO DE LA FAUNA URBANA

Nuestra política será introducir a Quito en la nueva tendencia mundial de cuidado humanitario de mascotas a través de campañas permanentes y masivas de esterilización, la ampliación de servicios de veterinaria urbana y el apoyo a proyectos de adopción responsable de mascotas. Junto a ello, implementaremos programas educativos orientados a lograr cambios en la población sobre el correcto manejo de los animales de compañía. Se impone avanzar al reconocimiento del trabajo de los refugios o casas de acogida que funcionan de hecho, previa inspección y autorización. Se requiere, además, reconocer a los ACC (Animales de Compañía Comunitarios) como seres vulnerables, siendo necesario realizar un censo de dicha población en el distrito y

la identificación de los animales de fauna urbana. Se construirán dos hospitales veterinarios adicionales a los existentes y se controlará, con licencias, los centros autorizados para la reproducción de perros y gatos.

Se trabajará conjuntamente con universidades y fundaciones en la investigación y control de animales ferales, así como en la protección y control del tráfico de especies nativas.

4. EJE 4: CIUDAD PRODUCTIVA E INNOVADORA: DESARROLLO ECONÓMICO BASADO EN LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS EMPRENDIMIENTOS Y EL TURISMO

Quito no solo es la capital política del Ecuador, también es su capital económica. Incluso, cuando ponemos a un lado los ingresos petroleros, su PIB sigue siendo el mayor de entre todas las ciudades del país. Sin embargo, su estabilidad ha dependido en los últimos años del gasto público vinculado al gobierno central, por lo que, para compensar cualquier caída en el gasto directo del Estado, se hace necesario el anclaje de su economía a muchos más sectores productivos.

Dentro de este plan de reactivación y diversificación económica creemos que es importante estimular las áreas tradicionales de la economía, mientras se desarrolla el potencial de sectores tan importantes como el turismo. Nuestro enfoque será el de dar prioridad al apoyo a pequeños y medianos emprendimientos por ser éstos los mayores empleadores dentro de los actores privados de la economía, a través de apoyo en territorio con la construcción de nuevos mercados e infraestructura para el comercio, el apoyo de incubadoras de empresas en los barrios y la capacitación para nuevos emprendimientos y tecnificación. Esta situación que encaja con la idea de ciudad compacta y policéntrica que proponemos, donde la gente tenga la posibilidad de acceder a los servicios y negocios lo más cercano y rápido posible.

Promoveremos la independencia de Quito respecto del gasto e inversión de gobierno central. Para ello, trabajaremos en diversificar y especializar cadenas productivas que trasciendan el ciclo económico estatal. Para ello, Quito tiene grandes ventajas en los factores de competitividad de Quito; alta inversión extranjera, concentración de universidades, servicios financieros, oportunidades de negocios; se requieren incrementos en los factores de potencial atracción, aunque sin descuidar la joya de Quito que es su Centro Histórico el cual se debe pensar como un proyecto de balance entre su capacidad de atraer turismo mientras se mantiene su vocación de área habitada, viva, que formen un conjunto, un bucle de retroalimentación positiva. En él es necesario promover proyectos residenciales y equipamientos complementarios que no generen segregación o gentrificación, conjuntamente con la promoción turística.

4.1. POLÍTICA DE PROMOCIÓN TURÍSTICA

En el ámbito económico, creemos que el turismo es la actividad con mayor potencial de crecimiento para la ciudad. En este momento, sin embargo, esta industria representa apenas entre el 2% y el 4% de la actividad del distrito, con un promedio bajo de estancia del turista internacional de 1.5 noches en la ciudad. Ejecutaremos una política de desarrollo de sector encaminada a la diversificación de productos turísticos en la ciudad, la promoción de Quito como destino turístico a nivel nacional e internacional, en lo cual habría que potenciar no solo al CHQ, la Mitad del Mundo o La Mariscal, sino a otros lugares como Chimbacalle, Chillogallo, La Magdalena, La Floresta; áreas naturales como el Chocó Andino; parroquias rurales; subcuenca del río Guayllabamba, incluyendo el Pululahua; experiencias culinarias y ancestrales; el turismo de convenciones y eventos académicos.

También creemos necesaria la adaptación de las normas y los procedimientos a la realidad de los negocios locales que, sin perder la visión de calidad, seguridad e inclusión, no deberían enfrentar barreras disuasorias para emprender y servir, según una clasificación y categorización más acordes a las realidades de la oferta y la demanda turística y de servicios.

Del mismo modo, se debería debe articular de manera más fluida a los actores públicos, privados y comunitarios en la industria del turismo y sus afines. Para ello, proponemos que Quito Turismo se transforme en una empresa mixta, en que participen también los actores privados y comunitarios del sector; y viabilizar, con participación del sector privado, el equipamiento y la terminación del desarrollo previsto para el Centro de Convenciones ubicado en el Parque Bicentenario.

4.2. POLITICA DE COMPETITIVAD

Se trabajará en una agenda de competitividad de corto, mediano y largo plazo con todos los actores: empresas, gremios, universidades, organismos multilaterales, articulada a los esfuerzos dispersos de competitividad privada. Se incluirá la capacitación y los servicios necesarios para hacer de Quito una ciudad atractiva a las

inversiones. Adoptaremos una visión sistémica de la competitividad, visión holística e integral; privilegiaremos en alianzas público-privadas, estrategias de clústeres industriales y estímulo para el asentamiento de empresas especializadas en nuevas tecnologías y energías renovables; y el desarrollo y la universalización de la conectividad en todos los sectores de la población.

Para el desarrollo de la industria y el estímulo al uso de energía renovable se establecerán incentivos para la instalación de sistemas de energía con fuentes renovables, incluido el calentamiento del agua en hogares, comercios y servicios.

Se promoverá la industria del diseño; aquello creará una marca de ciudad. El efecto multiplicador de la economía se beneficia de la no segregación espacial y del consumo cruzado entre clases y zonas históricamente segregadas. Incubadoras de pequeños y medianos negocios vinculadas al tejido urbano y a la recuperación de barrios.

Otra tarea importante del municipio, conjuntamente con actores privados, es la de la implementación de zonas especiales para el desarrollo tecnológico e industrial, vinculadas a toda la cadena de valor. Quito ya ha implementado una ZEDE con orientación logística en el sector del Aeropuerto, lo cual abre el camino de creación de otras similares pero con orientación más productiva.

Planteamos una Zona Especial de Desarrollo Económico enfocada a la diversificación industrial, entendida como un territorio para el asentamiento de emprendimientos generadores de valor en actividades agroindustriales, manufactureras y terciarias pero vinculadas a la producción del sector real. En términos de su morfología espacial, ese subsistema productivo se asemejaría a una “media luna” en la cual se aplicaría la construcción paulatina de una zona económica especial que articulará las dinámicas residenciales, sociales, culturales y económicas de los territorios externos al hipercentro urbano, vinculando entre sí a los barrios del sur de Quito, y los valles de Tumbaco y Los Chillos e, incluso, las provincias de la sierra central. La ejecución inmediata de esta propuesta requeriría la creación de un centro académico superior, que actúe como su dinamizador. Seremos los promotores de la creación de la Universidad Mariscal Antonio José de Sucre, UMAS, como un primer módulo, misma que ofrecerá carreras universitarias y cursos de profesionalización que respondan a las

necesidades existentes y a los requerimientos de los emprendimientos productivos que ya existen o que se pudieran generar en su zona de influencia inmediata.

4.3. POLÍTICA DE COMERCIALIZACIÓN Y DE VENTAS AUTÓNOMA Y AMBULANTE

Se constituirá un verdadero sistema de comercialización que incorporará la repotenciación de los mercados, privilegiando la dotación de sistemas de refrigeración para productos perecibles. Se promoverá el cambio en el régimen de propiedad dentro de los mismos, vendiendo en propiedad sus puestos de trabajo a los actuales comerciantes. Se crearán nuevos mercados de cercanía para la venta de la producción de las parroquias rurales y la red de mercados se extenderá a otros sectores de la ciudad, con el fin de dar cabida a los vendedores autónomos e informales. Adicionalmente, se crearán plataformas especiales en los sectores de mayor concentración de ventas informales, para proteger a los comerciantes formales y el derecho al trabajo de todos. Se priorizará en la construcción de un centro de abasto en el sector sur de la ciudad, con el fin de que allí lleguen los productos agrícolas para los mercados y de ahí se distribuyan al Mercado Mayorista y otros mercados de la ciudad.

El tema del comercio informal lo entenderemos desde una perspectiva de inclusión, conciliando los derechos de los negocios informales con el derecho al trabajo de todos. Se crearán plataformas especiales en los sectores de mayor concentración de ventas informales, para proteger a los comerciantes formales y el derecho al trabajo de todos. Se trabajará en su capacitación para estimular toda la cadena de valor. Con una correcta administración de los bienes municipales se dispondrá de espacios para el establecimiento de nuevos negocios, sin la necesidad de construir centros comerciales que aislen los negocios del espacio público. La política municipal en este campo debe identificar las diferentes etapas y manifestaciones de esta dinámica urbana, más allá de sancionar al vendedor en la calle. Trabajaremos en la vigilancia de la cadena de distribución de los productos y en las organizaciones ilegales que manejan el comercio informal en la ciudad, sin descuidar el control en el espacio público.

5. EJE 5: CIUDAD SEGURA Y RESILIENTE: SEGURIDAD PÚBLICO-CIUDADANA Y

GESTIÓN DE RIESGOS

La tarea de proporcionar seguridad a los ciudadanos incluye tanto la seguridad pública como la gestión de riesgos. La más presente en el imaginario ciudadano es la de la seguridad reactiva contra la delincuencia –la acción policial y el poder judicial-, mientras que la seguridad preventiva y la gestión de riesgos son menos consideradas. Lamentablemente, los Gobiernos Autónomos Descentralizados perdieron atribuciones y competencias en este campo durante la última década, por ello, con la aprobación del Estatuto Autonómico, Quito podrá asumir competencias y recuperar un papel más significativo en seguridad, en coordinación con el Gobierno central, la Policía Nacional y otras instituciones.

5.1. POLÍTICA DE SEGURIDAD PÚBLICA-CIUDADANA

Nuestra propuesta se centra en la creación del Sistema Metropolitano de Seguridad Público-Ciudadana, liderado por el alcalde la ciudad. Este sistema articulará los esfuerzos gobierno nacional, Ministerio Coordinador de Seguridad, Ministerio del Interior, Policía Nacional y otras instancias nacionales, como todas las instancias metropolitanas y ciudadanas, en un conjunto de programas integrados y sujetos a una constante evaluación.

Como parte de este sistema, el Municipio, en el marco de sus actuales competencias, se encargará de forma prioritaria en la prevención del delito. Para ello, trabajaremos en programas de apropiación de los lugares públicos por parte de la ciudadanía, generando un vínculo muy estrecho tanto en lo urbanístico como en lo simbólico entre los espacios y los ciudadanos. Para generar seguridad, es vital la ocupación del espacio público, dando vida a las calles, plazas y parques durante la mayor parte del día. Esto se logrará con un equilibrio en los usos de suelo, que eviten zonificaciones demasiado especializadas y permitan diversidad de actividades en una misma área.

Al mismo tiempo activaremos el Consejo Metropolitano de Seguridad Ciudadana que, a través de la Secretaría de Seguridad, realizará un seguimiento en todos los niveles a la situación de seguridad de la ciudad. Igualmente, el Alcalde asumirá, junto al Ministro del Interior, el “cuadro de mando integral” en el distrito metropolitano, con lo cual tendrá un conocimiento detallado del mapa de delitos en la ciudad, evaluando constante y sistemáticamente la evolución de las amenazas contra los quiteños. Aquello será complementado con el fortalecimiento del Observatorio de Seguridad Metropolitano, que permitirá al Municipio tener información de primera mano, geo referenciar el delito en el distrito y contrastar la información de la Policía.

Se exigirá al Gobierno Nacional el cumplimiento del estándar internacional de 2.8 efectivos policiales por cada mil habitantes, lo cual significa la presencia de aproximadamente 5700 policías en el distrito metropolitano. La tasa de seguridad que pagan los quiteños será usada exclusivamente en los programas de seguridad del Municipio y no para subsidiar gastos de la Policía Nacional como ocurre en la actualidad. El alcalde de manera personal evaluará el desempeño de todas las instituciones públicas que operan en este campo, haciendo uso de la figura del delito de omisión a todas las entidades del Estado, cuando sea necesario.

Se profesionalizará y reestructurará la Agencia Metropolitana de Tránsito en cuatro ejes: capacitación, equipamiento, ética y bienestar social de sus miembros. Esta agencia, que hoy cuenta con 1263 agentes, se convertirá en un modelo de servicio profesional en el país, con espíritu de servicio y alta capacitación. Igualmente, reestructuraremos la Agencia Metropolitana de Control, que en la actualidad tiene 1200 agentes, cambiando su doctrina, misión y visión, con alto nivel profesional y respeto a los Derechos Humanos. Se cambiará su imagen institucional dirigiéndola al desarrollo de la organización barrial y el funcionamiento de las alarmas comunitarias. Su actual comandante será un director, ya no tendrá grados militares, y desarrollará y ejecutará una doctrina de seguridad apropiada para la seguridad pública y ciudadana.

Trabajaremos en una mayor participación de la sociedad civil y la organización barrial. Enfatizaremos en proyectos de seguridad preventiva a nivel comunitario, enlazando la seguridad pública y la gestión de riesgos. Desde la administración, apoyaremos y

promoveremos iniciativas ciudadanas. En ese sentido, se capacitará especialmente a los jóvenes para que pasen a formar parte de la Red de Vigilantes Comunitarios del Espacio Público y la organización de comunitarios en delitos flagrantes, para que se ocupen de la prevención en cada sector.

Se actualizará el proyecto de alarmas comunitarias con el uso de nuevas tecnologías: GIS, estadística en tiempo real. Se implementa para todos los ciudadanos de Quito el software de alarmas, en coordinación con el Ministerio de Seguridad. Aquello implicará un trabajo coordinado en que participarán la Policía Nacional y de manera subsidiaria, los agentes metropolitanos y Red de Vigilantes Comunitarios del Espacio Público.

En lo inmediato, la administración municipal trabajará con la Policía Nacional en la desarticulación de esas bandas, con la participación de los agentes metropolitanos. Declararemos al Sistema Integrado de Transporte espacio de Arte, Cultura y Vida Segura (Ver Proyecto Emblemático 8).

Otro ámbito de la problemática de seguridad en el distrito es el de los accidentes de tránsito, donde se vuelve imperante la capacitación a los conductores y la transformación tanto de la infraestructura como de la mentalidad de los agentes de tránsito, para la protección del peatón, principal víctima de éstos.

5.2. POLÍTICA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Desde un modelo de ciudad resiliente, el Municipio debe asumir su responsabilidad de mantener y desarrollar mecanismos de respuesta emergente y recuperación ante eventos naturales y antrópicos. Proponemos estrechar la cooperación interinstitucional entre la Secretaría Metropolitana y las instancias nacionales de gestión de riesgos, en coordinación con la Policía Nacional y Metropolitana y el cuerpo de bomberos. Se promoverá y fortalecerá la organización comunitaria y barrial, a través de comités, en perspectiva de que asuman la primera respuesta ante amenazas de este tipo. Se les dotará de recursos de apoyo externo para afrontar este tipo de

eventos. Aquello se complementará con actividades en territorio a las que se integrarán la red de servidores, los recicladores de base, los guardias privados, los trabajadores de zona azul, las asociaciones barriales, comunitarios contra delitos flagrantes, entre otros. Esta integración se materializará por medio de una aplicación tecnológica a la cual también tendrán acceso los ciudadanos y que estará vinculada al Sistema Integrado Metropolitano de Prevención y Gestión de Riesgos. Parte importante de esta estrategia es el currículo obligatorio de educación en la prevención y reacción en caso de catástrofes naturales o de origen antrópico.

Así mismo, se trabajará en programas de reubicación de pobladores en zona de riesgo, a través del programa de vivienda accesible del distrito. De igual manera, se ejecutará una campaña para eliminar progresivamente la construcción informal, misma que llega al 70% de las edificaciones del distrito, aplicando la Norma Ecuatoriana de Construcción (NEC). Para ello se trabajará en un programa conjunto con los gremios y colegios profesionales.

Trabajaremos en la creación de un manual de procedimientos frente a desastres naturales y antrópicos, que tome en cuenta los puntos vulnerables de la ciudad, no solamente para el riesgo inmediato de heridas o amenaza contra la vida, sino también la infraestructura que esté expuesta y los planes de contingencia, tanto institucional como de los habitantes de la ciudad. Se crearán fondos de respuesta ante emergencias y bodegas de contingencia. Para ello, se debe jerarquizar y mapear la ubicación, capacidad y equipamiento de cada uno de los hospitales, estaciones de policía, bomberos, albergues, aeropuertos, helipuertos, vías de acceso y desfogue; centrales, subestaciones y redes eléctricas y de agua potable, entre otros. Entendiendo que bajo nuestra administración un eje transversal fundamental será el de la educación y capacitación, en este caso haciendo énfasis en los barrios cercanos a bosques y zonas naturales.

V. MECANISMOS PERIÓDICOS Y PÚBLICOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS:

COMPROMISO POLÍTICO Y CIUDADANO

Nuestro compromiso con y para Quito y los quiteños es hacer realidad esta visión y superar la crisis en que está sumida nuestra ciudad. Nuestro compromiso no será poner parches ni paños de agua tibia a la actual situación, ni pactar espacios de troncha política para sobrevivir políticamente. Nuestro compromiso es trabajar por el derecho a la ciudad de todos los quiteños, logrando que Quito reasuma su capitalidad. Y ello, a través del diálogo, la concertación y la adopción de decisiones técnicas que pongan al bien común como punto de partida; más allá de falsos ideologismos, maniqueísmos. Nuestro compromiso será poner la casa en orden en nuestra ciudad, concertar soluciones viables y técnicas, y tomar las decisiones que haya que tomar para salir de la crisis y avanzar con una dirección clara. Los quiteños tenemos derechos que los promoveremos y garantizaremos, pero también obligaciones que todos debemos cumplir. A una ciudad como Quito la construyen millones de historias que debe ser parte de un proyecto común de ciudad que nos dé un sentido de futuro. Ese sentido deberá construirse entre todos los actores de la ciudad. No vemos posible salir de la crisis actual, ni sembrar una visión de ciudad para el futuro sin la participación y el involucramiento de todos. El municipio tiene un papel decisivo que cumplir, pero sin que los ciudadanos, las organizaciones sociales, la academia, los medios de comunicación, los actores de la economía popular y solidaria, el sector privado, todos, nos reapropriemos de nuestra ciudad, nada será posible. Ninguna solución a los problemas de la ciudad, podrá diseñarse, ejecutarse ni consolidarse, sin el concurso de los actores que la hacemos. Por ello, toda política, todo proyecto, toda solución y todo sueño para nuestra ciudad se asentarán en la articulación entre ciudadanía-sociedad civil, actores económicos privados y de la economía popular y solidaria y el Municipio. Ese es nuestro compromiso político y ciudadano con Quito.

En este sentido se establecerán canales de rendición de cuentas para informar a la ciudadanía los avances y alcances de nuestra administración. Estos canales serán los siguientes:

En tiempo real: A través de la tribuna ciudadana y distintos sitios web institucionales del Municipio

Periódicos: En la Asamblea de Quito, por lo menos una vez al año, en lugar de acceso público y frente a los medios; los medios de comunicación tradicionales y no tradicionales; y cumplimiento de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información.

Para constancia firma,

César Montúfar

Candidato a Alcalde de Quito

MOVIMIENTO CONCERTACION LISTA 51

El movimiento Concertación en su régimen orgánico no determina la existencia de un secretario. En tal virtud, Fanny Reyes, en calidad de presidente provincial de Pichincha del movimiento Concertación, certifica el presente documento.

Fanny Alexandra Reyes Aguilar

Presidente Provincial de Pichincha

MOVIMIENTO CONCERTACIÓN LISTA 51