

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 26 DE ABRIL DE 2019

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS		✓
5. SRA. MONSERRATE CEVALLOS	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. ABG. MIGUEL CORO		✓
8. SRA. SILVIA DÍAZ		✓
9. DR. PEDRO FREIRE	✓	
10. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
11. DR. MARIO GRANDA	✓	
12. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
13. ING. ANABEL HERMOSA		✓
14. DRA. RENATA MORENO		✓
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECO. LUIS REINA		✓
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ		✓
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

SIENDO LAS CATORCE HORAS CON CINCUENTA MINUTOS DEL VIERNES VEINTISEÍS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, CON LA ASISTENCIA DE LOS SIGUIENTES SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

- | | |
|-----------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 3. SRA. MONSERRATE CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 5. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJALA |
| 6. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 7. ABG. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 8. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 9. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 10. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 11. SRA. KAREN SÁNCHEZ | CONCEJALA |

ADEMÁS, ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ING. RAMIRO VITERI CASARES	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. JUAN CARLOS MANCHENO	PROCURADOR METROPOLITANO (S)
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

SEÑOR ALCALDE: Muy buenas tardes señoras y señores concejales, público presente. Bienvenidos a la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Buenas tardes señor Alcalde, señoras y señores concejales, público presente, contamos con la presencia de once señoras y señores concejales más la suya señor Alcalde, por lo tanto, existe el quórum previsto en el artículo 320 del COOTAD, para el inicio de la presente sesión extraordinaria.

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 319 del COOTAD.

Concejal Marco Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Gracias Alcalde solamente un punto de información para el Concejo Metropolitano. Hace un par de semanas resolvió el Concejo Metropolitano la comparecencia de la gerencia de EMGIRS, mismo que no está incluido, lo cual sólo por hacer notar Alcalde, constituye un segundo desacato a una resolución del Concejo Metropolitano. Con esta tenemos dos sesiones de Concejo instauradas.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Abg. Miguel Coro; y, Sra. Ivone Von Lippke, a las 14h59 (13 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Concejal permítame rebatir eso señalando que, en la anterior sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito estaba incluido en el orden del día la comparecencia del señor gerente de EMGIRS, y por lo tanto se cumplió la resolución del Concejo Metropolitano. Se estableció en el orden del día la comparecencia del señor gerente.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Permítame discrepar señor Alcalde, pero resulta que cuando no hay quórum no hay sesión de Concejo, y el señor gerente tenía que presentarse en la siguiente sesión de Concejo, sea esta ordinaria o extraordinaria.

SEÑOR ALCALDE: Y así estuvo contemplado en el orden del día.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Independientemente de ello señor Alcalde, no habiendo quórum no hay sesión de Concejo.

SEÑOR ALCALDE: Pero estuvo contemplado en el orden del día, se dio cumplimiento a la Resolución del Concejo Metropolitano señor concejal.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: No se dio cumplimiento, porque el señor gerente no compareció a una sesión de Concejo.

SEÑOR ALCALDE: No es culpa el señor gerente que no haya habido quórum, se estableció en el orden del día su comparecencia.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Eso me queda totalmente claro Alcalde, pero el señor gerente tiene..., no sé talvez me corrigen los concejales miembros del Concejo

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "M. Ponce", is written over the end of the previous paragraph.

Metropolitano si estoy equivocado, pero el señor gerente tiene que comparecer a una sesión de Concejo. Si no hay quórum, no hay sesión de Concejo, o sea, no hubo sesión de Concejo.

SEÑOR ALCALDE: Lo que dispuso el Concejo Metropolitano fue: "que en la siguiente sesión del Concejo se establezca como punto del orden del día la comparecencia del señor gerente", y eso se cumplió señor concejal, porque en el orden del día constó la comparecencia del señor gerente.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Pero no hubo sesión.

SEÑOR ALCALDE: No es culpa, insisto, del señor gerente que no haya habido quórum, pero esta alcaldía cumplió lo dispuesto por el Concejo Metropolitano, en el sentido que se incluya en el orden del día de la siguiente sesión del Concejo Metropolitano, la comparecencia del señor gerente. Quiero dejar constancia de aquello.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Buenas tardes con todos y con todas. Solamente Alcalde para decirle que efectivamente luego que no hubo quórum y que el señor gerente tenía que estar aquí, le envié a usted una comunicación, es decir, un documento por escrito solicitándole que se convoque a una sesión extraordinaria, inclusive, para que venga el señor gerente a explicar; misma que no se ha tomado en cuenta, y hasta la fecha no se ha hecho. Es decir, sí hay un incumplimiento Alcalde por ese tema, porque además, no vamos a ponernos a discutir si hubo quórum o el señor tenía que estar aquí, lo que no hubo es una sesión donde el señor tenía que estar presente. Entonces, le vuelvo a insistir señor Alcalde que es absolutamente importante.

Desgraciadamente ya no nos queda mucho tiempo, pero es importante que la ciudadanía y este Concejo conozcan exactamente qué es lo que pasó; alrededor de eso hay varios documentos inclusive, es decir, hay un carteo pero no hay una explicación clara sobre ese tema. Aprovecho para volver a insistir que debería convocarse a un Concejo extraordinario para que explique el señor gerente sobre este tema.

SEÑOR ALCALDE: La idea concejala es que en la próxima sesión ordinaria, vamos a volver por segunda vez a incluir en el orden del día la comparecencia del señor gerente de la EMGIRS, no tenemos ningún problema en hacerlo.

Señor Secretario vamos con el primer punto del orden del día por favor.

ORDEN DEL DÍA

I. Segundo debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

1. Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos, por suelo creado, de acuerdo al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en proyectos eco-eficientes, ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte y proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE).

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Debo informar a los integrantes del Concejo, que se encuentra acreditado a la silla vacía el representante de Constructores Positivos, señor Patricio Álvarez, conforme consta en el oficio SG-3971 de 12 de diciembre de 2018.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, a las 15h02 (14 concejales).

SEÑOR ALCALDE: Bienvenido Patricio y muchas gracias por acompañarnos. Concejal Garnica.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Buenas tardes Alcalde, compañeros, compañeras concejales, público presente. Como corresponde en el procedimiento establecido para la presentación de los informes y dictámenes de las Comisiones, quiero que se permita la presentación del informe de la Comisión IC-O-2019-142, conforme el procedimiento establecido en la Ordenanza No.003, la Resolución No. 074.

Hemos realizado varias mesas de trabajo y en sesión del 17 de abril de 2019, la Comisión de Uso de Suelo con la participación de los concejales: Pedro Freire, Eddy Sánchez, Susana Castañeda, Mario Guayasamín; y, Carlos Páez; además, representantes del Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, el Colegio de Arquitectos del Ecuador, representantes de Conductores Positivos; y, diferentes gremios.

Hemos enviado para conocimiento y resolución del Concejo Metropolitano este proyecto de Ordenanza, mismo que ha sido trabajado por varios meses, considerando la importancia que tiene para el desarrollo urbanístico en las zonas de influencia de BRT y Metro de Quito; y, de esa manera poder tener una regulación que vele por el incremento de piso por suelo creado, de acuerdo al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en proyectos denominados eco-eficientes, ubicados en las



áreas de influencia del sistema metropolitano de transporte y proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial denominadas ZUAE.

Aquí está recogido todo lo que se ha discutido, obviamente, ahí hay que dejar sentado varios documentos de diferentes gremios/agrupaciones, que se ha dado lectura, pero en definitiva lo que la Comisión ha considerado para el debate, es el texto que consta en sus manos.

De la misma manera quiero pedir sin perjuicio de que con la venia del Concejo, se permita al Secretario de Territorio la presentación del proyecto de Ordenanza, siendo un tema eminentemente técnico. Que también se tome en cuenta por parte del Concejo Metropolitano y me anticipo, a que acoplemos y generemos una armonización y una codificación de conformidad con la Ordenanza que fue aprobada por el Concejo, sobre la Codificación. Le voy a pedir al señor Secretario que entregue a todos los concejales, la codificación que correspondería a este cuerpo normativo de conformidad con la Ordenanza vigente, que no altera en nada el texto sino que se incorpora precisamente en lo que corresponde en la cronología y de acuerdo a la Ordenanza que he mencionado.

Es así que para el ejemplo en capítulo artículo uno, se habla de artículo 4.1.395; en el dos 4.1.396 y así sucesivamente, entonces, para que los señores concejales tengan presente que esta es la codificación que corresponde de conformidad a la normativa que está vigente en el Distrito Metropolitano.

Con esto señor Alcalde, con su venia y del Concejo, quisiera que por favor se permita la participación del señor Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, para que haga la presentación formal y técnica de este proyecto normativo.

SEÑOR ALCALDE: Adelante señor Secretario.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Señor Alcalde, señoras y señores concejales, autoridades municipales, público presente. Por efectos de tiempo y tomando en cuenta las consideraciones y antecedentes que ha señalado el Presidente de la Comisión de Uso de Suelo, el doctor Sergio Garnica, vamos a proceder con una metodología, salvo su mejor criterio señores concejales, de ir directamente sobre las observaciones que hemos incorporado en el texto de la Ordenanza.

Para el efecto van a encontrar en pantalla un texto que resalta en amarillo las modificaciones, incorporaciones, y aportes a las mesas de trabajo y a los debates ocurridos entre el primer y este debate. Vamos a tratar de relacionar cada uno de los puntos resaltados a los aportes que hicieran los señores concejales y los diferentes colectivos que han participado activamente en este debate.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

En términos generales la estrategia de DOT busca generar una mezcla de usos que incremente el nivel de atracción del nodo y del lugar en conjunto, con la existencia de espacio público de calidad (Instituto de la Ciudad, 2017). Las estrategias de DOT generan beneficios tanto para el sistema de transporte (ej. concentración de la demanda, atracción de pasajeros, equilibrio de flujos), como para el desarrollo urbano (ej. compactación, densificación, disminución de la polución) y consideran al espacio público como un componente esencial de la intervención en el áreas de influencia de los nodos de transporte, pues en el confluyen múltiples dimensiones que viabilizan una mayor eficiencia urbana en términos de densidad, conectividad, accesibilidad, ambiente, seguridad, convivencia, dinamismo económico, activación cultural e imagen urbana, por citar algunos de los más importantes.

De esta forma, el espacio público adquiere un rol primario como elemento estructurador de la ciudad, vector de la conexión peatón-transporte masivo y ámbito físico de estancia para el disfrute y ejercicio del derecho a la ciudad. Sin embargo, para que estos beneficios se puedan concretar, se debe lograr la coordinación de las inversiones en transporte y desarrollo urbano (Lincoln Institute of Land Policy, 2016).

Entonces, en la exposición de motivos que consta en pantalla, hay que recalcar fundamentalmente dos aportes. El primero relacionado al espacio público.

Por parte del Colegio de Arquitectos se había señalado con insistencia, que el espacio público tiene que ser un componente esencial de esta Ordenanza y por lo tanto se ha incluido una definición clara del espacio público y del rol que tiene dentro de esta estrategia de desarrollo urbanístico, por lo tanto se incorporan los dos párrafos en amarillo, fundamentalmente materia de definición.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

Los parámetros que constituyen dicho sistema de calificación están alineados a los objetivos de reducción de las huellas ambientales establecidos por la Secretaría de Ambiente y por lo tanto promueven soluciones inmobiliarias que contribuyen al cumplimiento de la política pública ambiental. Según datos publicados por la Secretaría de Ambiente de Quito, la contaminación de

los ríos que atraviesan la meseta y valles de Quito excede los límites permisibles para consumo humano y preservación de flora y fauna. En cuanto a agua potable, en el Distrito Metropolitano de Quito se consume aproximadamente entre 180 y 200 litros por persona por día, cuando la Organización Mundial de la Salud recomienda que para suplir la demanda de agua potable y asegurar las condiciones de salubridad se requiere 100 litros por persona por día.

En cuanto a la huella de carbono de Quito, se estima que las emisiones de gases de efecto invernadero alcanzan los 5'.164.946 ton CO₂eq, de los cuales el 56% corresponde al sector de transporte, 20% al sector residencial, comercial e institucional, 13% al sector de residuos sólidos y 11% al sector industrial.

Es así que la herramienta fomenta la construcción de edificios que consumen menos recursos de la ciudad, conllevan un techo en el número de estacionamientos y posibilitan un mejor aprovechamiento del suelo, sin por tanto sobrecargar a los sistemas e infraestructura de soporte público de la ciudad consolidada.

Igualmente el concejal Eddy Sánchez había solicitado que haya mayor convergencia de las diferentes huellas en una concepción de huella ecológica, y por lo tanto hemos puesto datos de la huella hídrica y la huella de carbono en la exposición de motivos. Están resaltado los datos concretos de la Secretaría de Ambiente, en materia de consumo de agua potable y en materia de producción de CO₂.

En la exposición de motivos el párrafo que está subrayado, está relacionado a las huellas hídricas y a las huellas de carbono, estamos señalando pocas que Quito consume 200 litros, mientras que en la región consumen 100; estamos diciendo que el 56% de la huella de carbono es del sector movilidad. Es lo que se dice.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

Exención del pago del impuesto predial, para todos los predios resultantes del proyecto, por 5 años. Contados a partir de la emisión del certificado de finalización de proceso constructivo del proyecto

Ya pasando a los considerandos, queríamos más allá de la codificación que ya está planteada, queríamos advertir que por un error involuntario, ha permanecido un considerando que estaba relacionado a la exención del 50% de impuestos prediales que ya no tiene sentido que esté, entonces, les pediría que consideren eliminar ese considerando del COOTAD, que es el que justifica el 50% reducción por cinco años. Lo hemos subrayado para que ustedes lo consideren, es una eliminación de un considerando.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

Que, en referencia al trámite No. PRO-No. 2018-04254 de 14 de enero de 2018, el Procurador Metropolitano, emite criterio legal y en su parte pertinente manifiesta: "(...) Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable (...)".

Que, con oficio No. DMT-2019-070 de 28 de enero de 2019, el Director Metropolitano Tributario emite informe técnico sobre proyecto de Ordenanza Metropolitana;

Que, mediante oficio No. STHV-DMDU-0601-2019 del 4 de febrero de 2019, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, emite informe técnico del Proyecto de Ordenanza Metropolitana Que Regula El Incremento De Pisos, Por Suelo Creado, De Acuerdo Al Plan Metropolitano De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial, En Proyectos Eco-Eficientes Ubicados En Las Áreas De Influencia Del Sistema Metropolitano De Transporte Y Proyectos Ubicados En Las Zonas Urbanísticas De Asignación Especial (ZUAE).

Hemos incorporado igualmente en los considerandos los informes con fecha y número de codificación de cada uno. Había que llenar la formalidad de la designación de los informes.

Ya en el articulado, y aquí comienza unos aportes importantes. En el artículo número cuatro que está relacionado al mecanismo de calificación de los proyectos eco-coeficientes, donde correlacionamos el puntaje de eco-eficiencia con el incremento del número de pisos, hemos complementado unas disposiciones atinentes a edificios de gran altura, a los cuales des imponemos obligaciones de mejoramiento en espacio público vinculadas a la concesión onerosa de derechos.

Entonces, me voy a permitir leer ya que recoge la preocupación de, cómo estos edificios establecen un mecanismo compensatorio de mejoras en el espacio público, eso es lo que estamos diciendo, dice:

"Para los edificios que superen la altura máxima, medida en número de pisos, definida en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte por el Plan de Uso y Ocupación de Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, la evaluación del proyecto estará condicionada a la aprobación de una propuesta de intervención en el espacio público del entorno al proyecto", ahí está el valor añadido

El edificio tiene que mejorar el entorno del espacio público.



“que contemple aportes tendientes a mejorar su calidad urbanística y ambiental, su capacidad de acogida y su conectividad peatonal y ciclística con los nodos del transporte. Las mencionadas obras podrán ser imputadas al pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por suelo creado, en hasta un 20% del valor a cancelar por este concepto”.

Es decir, de la factura el 20% puede destinarse estas mejoras urbanísticas en el espacio público.

“Para estos casos, las intervenciones en espacio público de los mencionados proyectos deberán haber finalizado previa a la obtención del certificado de finalización del proceso constructivo del edificio licenciado”.

Es decir, tienen tres años para hacer estas intervenciones de mejoras en el espacio público conexas al edificio. Esto es lo que hemos incorporado.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

El valor resultante de la aplicación de la fórmula de cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos deberá ser cancelado o contar con el convenio de pago respectivo, siguiendo las modalidades y el procedimiento previstos en la normativa vigente, previo a la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística de Edificación LMU(20).

Los proyectos que apliquen al incremento de pisos bajo las figuras previstas en esta ordenanza, deberán obtener de las empresas públicas metropolitanas competentes, las factibilidades de servicios previo al proceso de licenciamiento.

El artículo cinco lo único que dice es que previo a obtener la licencia de construcción la LMU, el administrador tiene que presentar o haber pagado el monto de la concesión onerosa de derechos, o en su defecto si es que suscribió un convenio, pues presentar la suscripción del convenio con pago en especie o con pago en diferimiento en cronograma de pagos. Eso es lo que se ha introducido.

Y hemos introducido una cláusula que solicitó la concejala Castañeda requerida a las factibilidades de servicios.

Estar seguros que hay dotación de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y demás; se ha incorporado aquello.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

La selección y ponderación de los parámetros que componen la Matriz de Eco-Eficiencia guardará concordancia con los objetivos estratégicos de la política pública distrital en materia ambiental así como con aquellos de las políticas de movilidad, desarrollo urbanístico, espacio público y desarrollo e inclusión social, observando los siguientes principios:

a) *Parámetros de obligatorio cumplimiento:* son parámetros sujetos a puntuación, que deberán ser obligatoriamente desarrollados en los proyectos eco-eficientes y que están relacionados a factores cuya incidencia tiene alcances de transformación urbanística concordantes con los objetivos de la presente ordenanza.

La participación o peso de estos factores en la matriz, no podrá ser menor al 30% del puntaje total e incluirá al menos los siguientes parámetros:

- Reducción del consumo de agua potable;
- Medidas de escorrentía urbana que incluya infraestructura verde e infraestructura gris, orientadas a disminuir la carga sobre el sistema de drenaje urbano;
- Diseño pasivo, que considerará como mínimo condiciones de confort térmico y lumínico;
- Cobertura vegetal y arbolado urbano;
- Integración de la acera y del espacio público con los retiros y áreas privadas de uso público en planta baja y aportes al espacio público;
- Mixtura de usos compatibles con el uso de suelo y,
- Aportes a la movilidad sostenible.

b) *Parámetros optativos:* son parámetros sujetos a puntuación, que constarán en la matriz de eco-eficiencia, seleccionados y desarrollados a criterio del promotor o diseñador del proyecto eco-eficiente y cuya incidencia incrementa la sostenibilidad ambiental del edificio y de la ciudad, en concordancia con los objetivos de reducción de las huellas ambientales del Distrito Metropolitano de Quito, e incluirá al menos los siguientes parámetros:

- Tratamiento y reutilización de aguas residuales;
- Aprovechamiento del agua lluvia;
- Reducción de la emisión de gases de efecto invernadero;
- Optimización del consumo de energía eléctrica;
- Clasificación y gestión de residuos sólidos;

· *Construcción con materiales de bajo impacto ambiental;*

· *Integración parcelaria;*

· *Innovación en materia de seguridad sísmica, vinculadas al alivianamiento de las cargas.*

Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad por encima del 50% de lo establecido en el PUOS vigente, deberán obtener una calificación superior o igual al 75% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios. Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad hasta el 50% de lo establecido en el PUOS vigente, deberán obtener al menos el 50% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios.

El sistema de calificación y los flujos y procedimientos de aplicación de esta herramienta deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda.

El debate condujo a discriminar parámetros de obligatorio cumplimiento, de parámetros de cumplimiento optativo, dándoles a los parámetros de obligatorio cumplimiento, un peso equivalente al menos al 30% del 100% de la calificación; mientras que los optativos tenían que cumplir hasta el 70% del peso restante, entonces, teniendo en claro eso que ya no es enteramente optativo la eco-eficiencia, sino que se convierte en obligatorio en ciertos parámetros, doy lectura a la reformulación del artículo:

“Observando los siguientes principios:

a) Parámetros de obligatorio cumplimiento: son parámetros sujetos a puntuación, que deberán ser obligatoriamente desarrollados en los proyectos eco-eficientes y que están relacionados a factores cuya incidencia tiene alcances de transformación urbanística concordantes con los objetivos de la presente ordenanza”.

Inciden en la matriz urbana y en la matriz ambiental.

“La participación o peso de estos factores en la matriz, no podrá ser menor al 30% del puntaje total e incluirá al menos los siguientes parámetros de obligatorio cumplimiento:

- *Reducción del consumo de agua potable;*
- *Medidas de escorrentía urbana que incluya infraestructura verde e infraestructura gris, orientadas a disminuir la carga sobre el sistema de drenaje urbano;*
- *Diseño pasivo, que considerará como mínimo condiciones de confort térmico y lumínico;*
- *Cobertura vegetal y arbolado urbano;*
- *Integración de la acera y del espacio público con los retiros y áreas privadas de uso público en planta baja y aportes al espacio público;*
- *Mixtura de usos compatibles con el uso de suelo y,*
- *Aportes a la movilidad sostenible”.*

Estos parámetros son obligatorios, y se puntúan sobre 30. Mientras que los optativos dice así:

“b) Parámetros optativos: son parámetros sujetos a puntuación, que constarán en la matriz de eco-eficiencia, seleccionados y desarrollados a criterio del promotor o diseñador del proyecto eco-eficiente y cuya incidencia incrementa la sostenibilidad ambiental del edificio y de la ciudad, en concordancia con los objetivos de reducción de las huellas ambientales del Distrito Metropolitano de Quito, e incluirá al menos los siguientes parámetros:

- *Tratamiento y reutilización de aguas residuales;*
- *Aprovechamiento del agua lluvia;*
- *Reducción de la emisión de gases de efecto invernadero;*
- *Optimización del consumo de energía eléctrica;*
- *Clasificación y gestión de residuos sólidos;*
- *Construcción con materiales de bajo impacto ambiental;*
- *Integración parcelaria;*
- *Innovación en materia de seguridad sísmica, vinculadas al alivianamiento de las cargas”.*

Esos son optativos, es decir, es un menú que puntúa sobre 70 (30 obligatorios, 70 optativos). Estos se incorporaron para incrementar la exigibilidad de eco-eficiencia en general a los edificios, dice lo siguiente:

“Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad por encima del 50% de lo establecido en el PUOS vigente”, concretamente los del Metro “deberán obtener una calificación superior o igual al 75% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios”, de ese 30%, tienen que lograr al menos 75 puntos.

“Los proyectos eco-eficientes, que incrementen su edificabilidad hasta el 50% de lo establecido en el PUOS vigente, es decir, típicamente los que están en BRT “deberán obtener al menos el 50% del puntaje correspondiente a los parámetros obligatorios”, es decir, 15 puntos de esos 30.

“El sistema de calificación y los flujos y procedimientos de aplicación de esta herramienta deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda”.

Hasta ahí el enderezamiento y la orientación del artículo número siete, incrementando la exigibilidad de lo obligatorio.

Procede con la explicación del siguiente texto que se proyecta en pantalla:

Artículo 8.- Densidad Habitacional.- *En los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, se promoverá una adecuada densificación habitacional orientada a mantener o incrementar la población residente de las áreas de influencia*

de los nodos de transporte público. Para el efecto, los parámetros de densidad habitacional tendrán una valoración adicional a la Matriz de Eco-eficiencia.

Para efectos de la presente ordenanza se entenderá como densidad habitacional a la relación entre el área útil residencial (expresada en metros cuadrados correspondiente a las unidades de vivienda) del edificio y el número de habitantes previsto en su ocupación. La búsqueda de una mayor densidad habitacional se efectuará sin perjuicio del cumplimiento de las dimensiones mínimas de los ambientes y espacios habitables previstas en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

En el artículo ocho, recordemos, se premiaba la densidad habitacional. Ya vamos a ver que ese artículo adquiere una importancia vital pues estamos proponiendo que se reduzcan por normativa las exigencias de tamaño mínimo de departamentos, estamos pasando a través de esto de departamentos de 42 m² a departamentos de 20 m², con una reforma que permitiría pasar de suites a estudios, lo cual permite que habrá inserción socioeconómica de: jóvenes, burócratas, estudiantes, eventualmente hogares monoparentales, divorciados; y, jubilados y jubiladas.

Lo que estamos diciendo es que se califica con un puntaje adicional los edificios compactos más densos, asimismo, van a tener un puntaje adicional en el siguiente artículo, los proyectos que mejoren el espacio público, es decir, aquellos que aportan en materia de calidad urbanística y ambiental, mejoran la conectividad peatonal, mejoran la conectividad ciclística ganan puntos en la matriz, y por tanto tienen una mejor opción a incrementar edificabilidad (densidad y espacio público dos factores importantes).

Procede con la explicación de la siguiente Tabla:

Tabla N.- 1: Factores de Ajuste aplicables a la fórmula de la COD (sc)

Rango de AIVA	METRO				BRT	
	Factor de ajuste para COS incrementado ≤25%	Factor de ajuste para COS incrementado >25% e ≤50%	Factor de ajuste para COS incrementado >50% e ≤75%	Factor de ajuste para COS incrementado >75% hasta 100%	Factor de ajuste para COS incrementado ≤25%	Factor de ajuste para COS incrementado >25% hasta 50%
≥ 1055	1	0,8	0,6	0,5	1	0,8
≥815 e <1055	0,9	0,7	0,5	0,4	0,9	0,7
≥515 e <815	0,7	0,5	0,4	0,3	0,7	0,5
<515	0,6	0,4	0,3	0,2	0,6	0,4

Nota 1: A los proyectos que se desarrollen en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE) les corresponderá un factor de ajuste del 0,9.

Nota 2: El porcentaje de incremento de número de pisos aprobado a partir de la evaluación del proyecto con la Matriz de Eco-Eficiencia (Cuadro N.-1), equivale al rango de COS incrementado del presente cuadro.

Otro de los artículos importantes que suscitó una serie de debates es ¿cómo regulamos los factores de corrección a la fórmula, en función de dos variables importantes?

La primera es premiar a aquellos edificios, aquellas promociones inmobiliarias que incrementan el coeficiente de uso de suelo, y por lo tanto que a mayor edificabilidad paguen menos. Efectivamente los factores de ajuste lo que hacen es partiendo del factor más alto que es el 100% o el factor 1, es decir, pagan el 100% de la fórmula, van disminuyendo progresivamente el monto de la concesión onerosa a medida que van incrementando el 50, el 75; y, el 100% del coeficiente. En definitiva es un estímulo al mayor aprovechamiento del suelo.

Y, en el sentido vertical pagan más los que están en AIVAS más caras y pagan menos los que están en AIVAS más económicas, con lo cual se estimulan AIVAS de áreas deterioradas que no están focalizadas del sector inmobiliario, pero que al mismo tiempo tienen una gran cantidad de lotes vacantes.

Esta lógica de decremento en la concesión, insisto, tiene dos variables: a mayor edificabilidad menos pago, a menor valor de AIVAS menos pago; con lo cual se estimulan sectores que no son típicamente los del hiper-centro, sino que pueden estar en áreas deterioradas. Es extremadamente importante este factor que fue conciliado a partir de este concepto, de que en la captura el Municipio siempre recaude una base del 30% de la ganancia adicional que permite la eco-eficiencia, pero ese 30% va disminuyendo en función de las AIVAS; mientras más bajas son las AIVAS el Municipio recauda menos para estimular la inserción de proyectos inmobiliarios en áreas deprimidas o en áreas socioeconómicas, que interesa que se focalicen con vivienda social y vivienda de interés público.

También se ha vinculado más fuertemente estos factores de ajuste al cuadro de incremento del número de pisos, de manera que los proyectos que adquieren un beneficio del 25, 50, 75 o 100% de número pisos, puedan acogerse a esos mismos factores de corrección. Está explicado en las notas.

Se dice también que en la segunda corona de densidad que son las ZUAE, el factor de ajuste será del 0.9%, es decir, para lo que no está dentro del área de influencia del Metro o del BRT, se aplicará un 10% de descuento a la fórmula.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

a) Pago en especie, mediante la entrega, cesión o actuación a favor del Municipio en los siguientes aspectos:

- i. *Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte; el espacio público; la interconexión entre los diversos modos de transporte público y la red verde urbana, conforme a lo previsto en los planes maestros, planes parciales, planes especiales o planificación metropolitana prevista para el efecto, dentro de los Mapas 1 y 2 de la presente ordenanza.*
- ii. *Suelo urbanizado, siempre que el o los lotes que se entreguen a la municipalidad tengan un área de al menos 400 m2 por lote y se encuentren ubicados dentro del Mapa 2, anexos a la presente Ordenanza.*
- iii. *Vivienda de Interés Social, bajo las condiciones establecidas en las normativas nacional y metropolitana, dentro del Mapa 2 anexo a la presente ordenanza o en proyectos de vivienda impulsados por la Empresa Pública Metropolitana competente. Cuando el pago en especie se haga mediante la entrega, a favor del Municipio, de unidades de vivienda de interés social, el valor de dichas viviendas será equivalente al menos al 50% del valor total de la Concesión Onerosa de Derechos resultante de la aplicación de la fórmula establecida en el artículo 10.*

Artículo 16.- Valoración de los pagos en especie. - *La valoración de acuerdo a la modalidad elegida como pago en especie se la realizará de la siguiente manera:*

- a. **Infraestructura necesaria para ampliar o mejorar los sistemas públicos de soporte; el espacio público; la interconexión entre los diversos modos de transporte público y la red verde urbana.** - *Se hará mediante informe motivado por parte de las entidades o empresas municipales competentes en la materia, sobre la base de un estudio presentado por el promotor del Proyecto que contendrá: i) El dimensionamiento técnico y económico preliminar de las obras que proponga dar en pago; ii) las fases y cronograma de construcción o consolidación; iii) Los alcances o impactos, objetivamente dimensionados que dichas obras aportan para resolver o paliar los problemas, déficits o mejoras en los cuales se enfocan; y, iv) para el caso de infraestructura, los costos estimados en la operación y mantenimiento de las redes o sistemas de soporte propuestos.*

El análisis de costos se hará en comparación o con base a los índices de precios, costos o valores actualizados que dispongan las entidades o empresas municipales competentes en la materia del pago en especie. De no contarse con tal información, se utilizará la información oficial y actualizada de precios, costos y valores emitida por los gremios, cámaras o entidades del sector público o privado competentes en la materia.

El informe de valoración será habilitante del convenio de pago en especie que suscribirá el promotor con la Administración General del Municipio. El plazo que dispondrá la entidad

municipal competente para emitir el informe de valoración será de 15 días contados a partir de la entrega de información requerida para tal efecto.

Otro de los cambios importantes, estos son menores, están relacionados a la valoración de los pagos en especie, y lo más importante aquí es que hemos cambiado el orden priorizando los pagos en especie en espacio público.

Lo que interesa es que haya una reinversión de esa concesión onerosa de derecho, en el mejoramiento de las aceras, la caminabilidad, el arbolado urbano, la iluminación; en definitiva, lo que está en el entorno a las áreas de intervención inmobiliario. Eso es lo que se dice.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Artículo 23.- Inspección Técnica. - La Agencia Metropolitana de Control (AMC) efectuará o delegará a Entidades Colaboradas la realización de las inspecciones técnicas y de control en los proyectos que se califiquen por la Matriz de Eco-eficiencia.

Una vez que se encuentre emitido el acto administrativo de autorización de incremento de pisos, la AMC o las Entidades Colaboradoras, deberán efectuar las inspecciones técnicas in-situ, durante la construcción del proyecto, para comprobar el cumplimiento de las reglas técnicas de la Matriz de Eco-eficiencia. Será responsabilidad de la AMC o de las Entidades Colaboradoras, establecer el esquema de visitas para la correcta verificación de cada punto de la Matriz de Eco-eficiencia, de conformidad con el instructivo que la Secretaría de Territorio, hábitat y Vivienda, y la Agencia Metropolitana de Control desarrollarán para le efecto.

Artículo 25.- Inspección de control anual. - Finalizado el proyecto y obtenido el certificado de conformidad de finalización del proceso constructivo, la AMC directamente o a través de las Entidades Colaboradas de Control, efectuarán obligatoriamente cada año, durante 10 años, una inspección de control para verificar que los parámetros de eco-eficiencia, constantes en el informe de calificación previsto en el inciso tercero del artículo 5 de la presente ordenanza, se sigan manteniendo en funcionamiento en el edificio. Con este fin, el proyecto deberá incluir dispositivos de monitoreo y medición incorporados a los sistemas de eco-eficiencia.

La cuantía de la tasa o tarifa por la emisión del informe de inspección anual, según corresponda a cada caso, que aplicará la AMC o las entidades colaboradoras respectivamente, será equivalente al 1,5% de aquellas previstas para la emisión del certificado de finalización del proceso constructivo. El monto resultante de la aplicación de la tasa o tarifa será pagado antes de la inspección por parte de los propietarios o copropietarios, obligación que constará en la escritura pública de declaratoria de propiedad horizontal.

En materia de inspecciones estamos diciendo que la AMC con la Secretaría de Territorio, delinearán el instructivo para hacer las inspecciones de cumplimiento durante el proceso constructivo y las inspecciones anuales durante los 10 años en las cuales se realizará.

Entonces, durante esos 10 años hemos establecido que habrán inspecciones anuales y hemos sustentado el cobro de una tasa de inspección anual, que será equivalente al 1.5% del costo del certificado de conformidad de finalización del proceso constructivo (antes estaba en el 25, le hemos bajado al 1.5 en base a un análisis de costos hora - hombre por parte de la Agencia Metropolitana de Control). Eso es lo que está en el artículo 25.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

2. Si durante las inspecciones de control anual, se verificare el incumplimiento de los parámetros de eco-eficiencia derivados de la supresión, falta de funcionamiento o avería de los sistemas, instalaciones o equipos de eco-eficiencia, así como la desinstalación o no funcionamiento de los sistemas de seguimiento y monitoreo, se aplicará a los propietarios o copropietarios del inmueble, la multa resultante de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Monto de la multa} = \% \text{ de incumplimiento del puntaje alcanzado en la Matriz de Eco-Eficiencia} \times \text{COD(sc)}$$

Donde:

- *El % de incumplimiento del puntaje de la Matriz de Eco-Eficiencia corresponde a la división de la sumatoria del puntaje de los parámetros incumplidos para el puntaje total obtenido en la evaluación de la Matriz de Eco-Eficiencia por 100.*
- *COD corresponde al monto calculado de la Concesión Onerosa de Derechos por suelo creado.*

En caso de desinstalación de los sistemas de seguimiento y monitoreo, se aplicará un factor de 0,3 a la fórmula prevista en el presente artículo.

Las multas correspondientes a las sanciones que corresponden a las infracciones leves, graves y muy graves, se calcularán con la fórmula aquí prevista, en concordancia con el porcentaje de incumplimiento.

Sin perjuicio de lo previsto en este artículo, los promotores, propietarios o copropietarios de edificios eco-eficientes podrán adecuar su conducta presentando un proyecto modificador a los sistemas de eco-eficiencia que podrían haber dejado de operar, para lo cual se sujetarán al procedimiento de certificación de planos y licenciamiento urbanístico-arquitectónico previsto en la presente ordenanza. En tales circunstancias, los sistemas previstos en el proyecto modificador garantizarán al menos el mismo rendimiento ambiental que el sistema que se pretende modificar o suplantar.

Ya en materia de sanciones. Hemos incorporado con mayor claridad que la desconexión de los sistemas de monitoreo de la eco-eficiencia. Hemos tipificado que si es que se verifica que se han desconectado, desinstalado los sistemas de monitoreo que permiten medir la ecoeficiencia el edificio, se le sancione con el 30% de la fórmula que castiga el incumplimiento de los parámetros de eco-eficiencia que fueron aprobados, entonces, se ha incorporado básicamente el siguiente artículo:

"En caso de desinstalación de los sistemas de seguimiento y monitoreo, se aplicará un factor de 0,3% a la fórmula prevista en el presente artículo". Y esa fórmula lo que dice es ¿cuánto cobro por incumplimientos en parámetros de eco-eficiencia en el procedimiento administrativo sancionador?

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

"Disposiciones Generales

Segunda.- Atendiendo los requerimientos de la gestión administrativa y considerando los requerimientos de cambio y ajuste, técnicamente sustentados, derivados del monitoreo y evaluación de la aplicación de la presente ordenanza, particularmente en lo referido a los proyectos eco-eficientes, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda será la instancia encargada de expedir la resolución administrativa que determine las condiciones urbanísticas del lote así como los requisitos, flujos de procedimiento, reglas técnicas, parámetros y sistema de calificación de la Matriz de Eco-eficiencia. Para tales efectos, la Matriz de Eco-eficiencia podrá actualizarse con una periodicidad bienal, previo conocimiento del Concejo Metropolitano.

Tercera.- La modificación técnicamente sustentada de los Anexos 1 y 2 de la presente ordenanza estará a cargo de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda y será puesta en conocimiento del Concejo Metropolitano para su aprobación, previo a su incorporación como anexos actualizados de la presente ordenanza y del PUOS. Sin perjuicio de aquello, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda podrá actualizar la base cartográfica correspondiente a estos anexos en atención a los requerimientos de gestión derivados de las integraciones o subdivisiones parcelarias y regularización de áreas.

Cuarta.- En el ejercicio de las competencias previstas en esta ordenanza para las Entidades colaboradoras de certificación de planos, particularmente para aquellas establecidas en los artículos 5 y 6, estas aplicarán una tarifa equivalente a la prevista para la emisión del certificado de conformidad de planos correspondiente a la ingeniería estructural. Esta tarifa se actualizará bajo el mismo procedimiento establecido para la actualización de las tarifas de dichas Entidades.

Quinta.- Cada semestre, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano, los proyectos que se hayan aprobado bajo la presente ordenanza, así

como los valores cancelados e invertidos por concepto de Concesión Onerosa de Derechos. De igual forma, la Agencia Metropolitana de Control informará los resultados de las inspecciones realizadas a los proyectos eco-eficientes.

En las disposiciones generales se han incorporado dos importantes. Posiblemente la más importante es que la matriz de eco-eficiencia se podrá revisar bianualmente, de manera que el Concejo Metropolitano podrá revisar el rendimiento de estos proyectos y eventualmente ajustar las tuercas de la matriz de eco-eficiencia. Esto es lo primero que se dice.

Y, se incorpora una disposición nuevamente por una preocupación de concejal Eddy Sánchez, relacionada al seguimiento de estos proyectos, para que la AMC y la Secretaría reporten semestralmente cómo ha evolucionado esta herramienta.

Entonces, se incorpora fundamentalmente un seguimiento al cumplimiento.

Por preocupación de los concejales en relación a la definición de las piezas que están en el radio de influencia del Metro, se ha sugerido que en el plazo de 60 días la Secretaría presente para conocimiento del Concejo, una revisión de los mapas para consolidar o verificar que estén adecuadamente delimitados los mapas del área de influencia del Metro y del BRT, voy a dar lectura:

“En el mismo plazo, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda ajustará los parámetros y método de delimitación de los polígonos de influencia y piezas urbanísticas donde aplica la figura de suelo creado por eco-eficiencia, estos instrumentos serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano”.

Es decir, cómo se delimitan las áreas de influencia del BRT y del Metro.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Tercera: En un plazo de 180 días contados desde la aprobación de la presente ordenanza, la Secretaría de territorio, hábitat y vivienda, en coordinación con la Secretaría de Ambiente, Secretaría de Movilidad y Empresas Públicas competentes, emitirá la resolución de Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo y de Mobiliario Urbano, aplicadas al mejoramiento o recalificación urbanística del espacio público comprendido en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte referidas en esta ordenanza, en las cuales deberán constar condiciones técnicas y parámetros de caminabilidad, conectividad peatonal y por bicicleta a los nodos de transporte, seguridad e iluminación, diseño bioclimático, cobertura vegetal y arbolado urbano, mobiliario urbano, entre otros, aplicados al diseño y ejecución de obras en el espacio público.

Tercera, igualmente importante. Estamos diciendo que en 180 días la Secretaría de Territorio en coordinación con otras, establecerán un código de intervención en el espacio público para que éste adhiera estándares urbanísticos más altos. Es una tarea que nos queda a la Secretaría.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Quinta: Los proyectos que hayan solicitado incremento de pisos y se encuentren en trámite de aprobación, correspondientes a ZUAE o a construcciones que privilegien la reutilización de aguas servidas, garanticen limitaciones de consumo de energía y agua, y en general las que sean un aporte paisajístico, ambiental y tecnológico a la ciudad, ingresados antes de la expedición de la presente ordenanza, podrán continuar con sus procesos de autorización y con el pago correspondiente a la contribución especial para la captación del incremento del valor de inmueble por suelo creado, al amparo de la normativa metropolitana vigente hasta antes de la aprobación de esta ordenanza.

Los proyectos que, previo a la expedición de la presente ordenanza, hayan obtenido una calificación favorable para el incremento de pisos, podrán acogerse a las fórmulas y formas de pago, obligaciones, incentivos y demás beneficios establecidos en la presente ordenanza, siempre que ingresen una solicitud de convalidación a la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, previo a la emisión de la orden de pago. Estas solicitudes de convalidación deberán resolverse en un plazo máximo de 30 días contados a partir de la vigencia de la presente ordenanza.

Sin perjuicio de lo señalado, todos proyectos que se encuentren en trámite, siempre y cuando estén comprendidos dentro de los polígonos de los mapas anexos a la presente ordenanza, podrán acogerse a los parámetros técnicos, procedimientos, fórmulas y formas de pago, incentivos y demás beneficios y obligaciones establecidas en la presente ordenanza, para lo cual deberán convalidar la propuesta técnica presentada, ajustada a las disposiciones de la presente normativa.

La quinta es muy importante porque es una disposición que ha sido propuesta por el concejal Mario Guayasamín, la hemos integrado al texto, incluyendo la palabra "obligaciones" que es lo que faltaba. Pero se recoge el texto que propuso el concejal Guayasamín enteramente, está relacionado a este período de convalidación de los edificios que están en curso y de los que finalmente estando en curso podrían acogerse a esta herramienta.

Lo único que hemos hecho es agregar al texto del concejal Guayasamín que ustedes conocieron, la palabra "obligaciones".

A handwritten signature in blue ink, appearing to be the initials "M" and "G" for Mario Guayasamín.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

"Novena.- Incorpórese en las notas constantes al pie del cuadro No. 7 Requerimiento mínimo de estacionamientos de vehículos livianos por usos (2), de la viñeta "Cálculo del número de estacionamiento", del documento Anexo del Libro Innumerado "Del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito", Código RT-AU Anexo, la siguiente nota:

"9) Los proyectos a desarrollarse en lotes comprendidos en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte según el mapa contenido en el Anexo No. 1 de la presente ordenanza, deberán calcular el número de estacionamientos observando las siguientes condiciones:

- a) Para los proyectos con uso residencial y de oficinas, comprendidos en los polígonos correspondientes a las áreas de influencia de las estaciones del Metro de Quito, el número máximo de estacionamientos no podrá superar al requerimiento del número mínimo de estacionamientos previstos en este cuadro, con una tolerancia adicional del 15% únicamente para el área destinada a residencia.*
- b) Para los proyectos con uso residencial y de oficinas, comprendidos en los polígonos correspondientes a las áreas de influencia de las paradas de BRT, el número máximo de estacionamientos no podrá superar al requerimiento del número mínimo de estacionamientos previstos en este cuadro con una tolerancia adicional del 30%, únicamente para el área destinada a residencia.*

Los proyectos eco-eficientes podrán reducir o incluso eliminar el número de estacionamientos previstos en esta nota, sin perjuicio de beneficiarse del puntaje que pudieren obtener por este efecto en la calificación de este parámetro en la matriz de eco-eficiencia prevista para evaluar dichos proyectos."

Hay unas disposiciones reformativas importantes, y están relacionada reformas de las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo. Lo que estamos diciendo es que para estos proyectos lo que actualmente en la regla técnica de arquitectura y urbanismo es un mínimo de estacionamientos, se convierte en un máximo, pero con unas tolerancias del 15% y del 30% respectivamente para los proyectos de vivienda que están en el área de influencia o en el área de BRT respectivamente, entonces, se ha incorporado aquella reforma en el número de estacionamientos.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Décima.- Incorpórese al pie del cuadro No. 17 "Resumen de Requerimientos", de la viñeta referida a las Reglas técnicas e instrumentos de planificación en materia de régimen de propiedad horizontal del documento Anexo del Libro Innumerado "Del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito", Código RT-AU Anexo, la siguiente nota:

"1) Los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte y los proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial, correspondientes a edificios residenciales y de oficinas, pertenecientes a los grupos D, E y F podrán reducir el área de las zonas recreativas (áreas verdes) en hasta un 50% de la superficie requerida por unidad de vivienda u oficina, sin perjuicio del puntaje adicional que obtendrán en la matriz de eco-eficiencia.

2) Los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del sistema metropolitano de transporte, que incorporen unidades de vivienda que integren los espacios de cocina, lavado y secado, sala-comedor y dormitorio en un área no menor a 18 m², contabilizarán por cada tres unidades de vivienda 6 m² de áreas recreativas (áreas verdes) como mínimo obligatorio."

Se incorpora lo que ya les adelanto, una disminución en la regla técnica de las áreas mínimas de departamentos, que permitiría tener una integración de sala, comedor, cocina, lavandería en 18 m², más una batería independiente; lo cual permite generar unidades habitacionales de 20.5 m², lo cual es una gran innovación.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Décima Primera. - A continuación del literal d), numeral 1 del artículo 67 numeral 2 Casos particulares en que la zonificación asignada no es aplicable, agréguese se siguiente inciso:

"Los proyectos eco-eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte que se acojan a las condiciones previstas en el presente artículo deberán presentar a la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda un tratamiento del muro ciego o culata resultante del adosamiento a la colindancia al lado mayor del predio, el cual deberá incorporar una propuesta de arte urbano, cobertura vegetal o una solución que combine estas posibilidades. Queda prohibida la instalación de publicidad exterior fija de terceros en el muro ciego o culata.

La Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, en coordinación con la Secretaría encargada de la Cultura, emitirá un informe técnico aprobatorio de la intervención. Será responsabilidad del promotor obtener la autorización necesaria del predio colindante, de ser el caso, y llevar a cabo el tratamiento aquí previsto, previo a la obtención del Certificado de Conformidad de Finalización del Proceso Constructivo".



Hemos incorporado una disposición para evitar los impactos de culatas, haciendo que cuando hay muros ciegos por adosamiento en predios, se incorpore obligatoriamente una solución de proyecto artístico o un muro vegetal, el cual deberá ser parte del proceso de construcción en los tres años.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Décima Segunda.- En la viñeta Cerramientos del Anexo Único del Régimen Administrativo del Suelo correspondiente a las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, incorpórese la siguiente subviñeta:

"Para los proyectos eco-eficientes, ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, independientemente de su uso de suelo, deberán integrar el retiro frontal con la acera, garantizando que el acceso peatonal al edificio se desarrolle al mismo nivel de la acera con una pendiente máxima que respete las especificaciones de accesibilidad universal de la normativa vigente."

Igualmente se señala como una disposición reformativa, que la integración del retiro frontal con la acera, tiene que hacerse a niveles, sin que existan posibilidades de desniveles, con la finalidad de garantizar que la caminabilidad esté en los edificios eco-eficientes. Está en la disposición reformativa 12ª, misma que voy a leer dice:

"En la viñeta Cerramientos del Anexo Único del Régimen Administrativo del Suelo correspondiente a las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, incorpórese la siguiente subviñeta:

Para los proyectos eco-eficientes, ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, independientemente de su uso de suelo", actualmente esta disposición solo aplica para los múltiples, "deberán integrar el retiro frontal con la acera, garantizando que el acceso peatonal al edificio se desarrolle al mismo nivel de la acera con una pendiente máxima que respete las especificaciones de accesibilidad universal de la normativa vigente."

Es decir, no se tolerarían desniveles que actualmente se admiten hasta en 1.20, eso se elimina para que queden al rasante básicamente.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Décima Tercera.- Incorpórese una nota al Cuadro No. 18 "Dimensiones mínimas de espacios y dotación mínima eléctrica para uso residencial" del Anexo Único del Régimen Administrativo del Suelo correspondiente a las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, que diga lo siguiente:

"2) Para proyectos eco-eficientes residenciales y de usos mixtos, ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte, las dimensiones mínimas podrán integrar los espacios de cocina, lavado y secado, sala-comedor y dormitorio, en un área no menor a 18 m², a la cual se agregará una batería sanitaria cuya dimensión mínima será la prevista en este cuadro. En este caso, la dotación mínima eléctrica corresponderá a las características de eficiencia energética que sean parte del proyecto calificado."

Esta es la 13ª, que es la que habla de las dimensiones mínimas de los departamentos, esto va a permitir que pasemos de suites a estudios, con incorporación de todos estos segmentos socioeconómicos que ahora están excluidos de unidades de vivienda que podrían calificarse como vivienda de interés público. Es una incorporación importante.

Procede con la explicación del siguiente texto, que está proyectándose en pantalla:

Disposiciones Derogatorias. -

Primera.- Deróguese toda disposición de igual o menor jerarquía que se oponga a la presente Ordenanza.

Finalmente, se derogan las normativas de menor jerarquía.

Hasta ahí Alcalde las incorporaciones de las mesas de trabajo y de debate que se reflejan en el texto, y que también se reflejan en la codificación.

SEÑOR ALCALDE: Gracias señor Secretario. Señoras, señores concejales tienen la palabra. Concej. Guayasamín.

CONCEJAL ABG. MARIO GUAYASAMÍN: Gracias y buenas tardes a todas y todos. Únicamente por poner a consideración, porque si bien es cierto como proponente de la transitoria quinta, que fue originalmente cuarta, y se insistió finalmente en una de las mesas de trabajo con respecto al tema de esta transitoria, quiero poner a consideración de ustedes. Porque si bien es cierto tenemos el texto de la transitoria quinta para que hagamos unas precisiones, porque tanto en las mesas de trabajo como en la Comisión de

Uso de Suelo, quedaban ciertas inquietudes, básicamente alrededor del término "convalidación", entonces, haciendo algunos análisis quiero para eso regresar al artículo tres, en lo que tiene que ver con la autorización de incremento de pisos en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial - ZUAE, y si tomamos en cuenta el tercer párrafo dice:

"Las condiciones urbanísticas que los lotes deberán reunir para solicitar la aplicación de esta figura, deberán regularse mediante resolución administrativa de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, considerando al menos los siguientes parámetros: tamaño o superficie mínima del lote, ancho o secciones de las vías, usos de suelo y zonificación, zonas de riesgo, cobertura de servicios básicos y densidad habitacional, parámetros relevantes que sustentan la aplicabilidad de un mayor aprovechamiento". Esa la primera parte.

La segunda parte en el tema de la transitoria, la compañera Susana también nos habló sobre el tema de los mapas, y que se iba a considerar esto dentro de la información que se iba a entregar; y, la propuesta es establecer que se quede esto dentro de la transitoria.

Para no alargarme tanto, tengo una propuesta que le hice llegar a Sergio esta tarde, para ingresarlo incluso por Secretaría, para que sea tomado en cuenta este cambio; dice:

"Los proyectos que previo a la expedición de la presente Ordenanza hayan obtenido una calificación favorable para el incremento de pisos, podrán acogerse a las fórmulas y formas de pago, obligaciones" que fue la palabra que incluimos en la última Comisión por pedido de Susana, *"incentivos y demás beneficios establecidos en la presente Ordenanza, siempre que ingresen una solicitud de convalidación a la Secretaría encargada de territorio, hábitat y vivienda, previo a la emisión de orden de pago"*

Y aquí viene lo que les planteó incluir:

"En la convalidación se verificará el cumplimiento de las condiciones urbanísticas de los lotes establecidos en un tercer inciso", que es el que hice referencia *"el inciso del artículo número tres la presente Ordenanza y que estos se encuentren dentro de los mapas uno y dos"*

Entonces, un poco es para darle sustento a la utilización de los anexos que hemos venido trabajando, y lo que hacemos es también dejar presente el tema de lo que sería la convalidación. Gracias.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 15h28 (13 concejales).

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias, buenas tardes. La primera es una de forma que es más fácil y me hace caer en cuenta el Secretario del Concejo.

En la Ordenanza de Codificación que aprobamos existe en el libro de tributario, un capítulo dedicado a las contribuciones especiales para captación del incremento del

valor del inmueble por suelo creado, entonces, creo que debería incorporarse una disposición en la que se deroga este capítulo, es el capítulo sexto del libro tributario y es el artículo 3.5.359 – 60 - 61 y los que siguen, que están dentro de este capítulo. Es una cuestión formal para cumplir con esta lógica de mantenernos dentro de la codificación municipal.

La otra es más de contenido. Es que en el artículo siete cuando se habla de la matriz de eco-eficiencia, yo había propuesto esta posibilidad que existan algunos parámetros obligatorios y otros parámetros optativos, de tal manera que las condiciones de eco-eficiencia tengan que ver más con situaciones de carácter estructural. Y ahí la Secretaría cuando nos reunimos acordamos la formulación que está aquí señalada, yo voy a respetar aquello, sin embargo, en los parámetros que están listados no tengo pleno acuerdo y quiero señalar que se pone como obligatorio los aportes a la movilidad sostenible, ¿cuál puede ser el aporte a la movilidad sostenible de un edificio?

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Son dos, estacionamientos de bicicletas y reducción de estacionamientos vehiculares.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Quizás ponerlo en esos términos la reducción de estacionamientos vehiculares. Porque el otro que es poner estacionamientos de bicicletas, francamente me parece que es una decisión demasiado... es importante pero es poner unas peanas para que amarren las bicicletas, digamos, eso me parece una situación estructural.

Los estacionamientos sí me parece, y por tanto lo que sugeriría es reemplazar donde dice: *"aportes a la movilidad sostenible"*, que se ponga expresamente: *"reducción del número de estacionamientos"*

SEÑOR ALCALDE: Y tal vez concejales si me permiten, establecer no un número mínimo como había antes, sino un número máximo de estacionamientos.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Sí como está planteado, eso ya lo acordamos en la Ordenanza de estacionamientos y eso está planteado para que se reformen incluso las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo en este sentido.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be the name "J. Herdoíza".

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Hay una disposición reformativa.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Disposición que se acaba de leer, dónde está señalado con esto de la holgura en función de los usos. Pero yo sugeriría que esto.

Lo otro. Creo que la integración parcelaria no debería ser un parámetro optativo, deberíamos ponerlo como obligatorio, digo, ahí hay un menú de parámetros obligatorios y yo sugeriría que uno de ellos sea el tema de la integración parcelaria, porque me parece que sí es un elemento estructural que limita la aplicación de esta Ordenanza, porque en el sur de Quito en lotes de 300 metros es muy difícil desarrollar un proyecto en altura y por tanto creo que tiene que promoverse esta situación.

Entonces, en concreto plantearía los dos temas, que entre de los requisitos obligatorios más que aportes a la movilidad sustentable... o que se complemente y diga expresamente lo siguiente:

"Aportes a la movilidad sustentable, específicamente referidos a la reducción del número de estacionamientos vehiculares".

Y lo segundo, es que la integración parcelaria que está abajo entre los parámetros optativos, pase a ser un parámetro de cumplimiento obligatorio, para premiar el esfuerzo que hagan los inversionistas de lograr esto que significaría una modificación estructural del tema parcelario, en el sur de Quito particularmente.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Alcalde, concejal Páez, si me permite una reflexión sobre su segunda propuesta. Es decir, sobrepasar de optativo a obligatorio la integración parcelaria.

Bien señala usted, no todos los predios van a poder cumplir el tamaño del lote mínimo, y eso particularmente en el sur de Quito puede constituirse en una obstrucción; sin embargo, actualmente se manda a la Secretaría a que se parametrize el tamaño del lote mínimo, al cual puede aplicar un proyecto eco-eficiente; y, en las resoluciones de la Secretaría hemos establecido que ese lote debería ser de al menos 400 m².

En el sur de Quito la casuística puede estar con lotes por debajo de 400 m², con lo cual por sí solos no podrían aplicar a la herramienta y tendrían que asociarse, integrarse al lote vecino, a través de un proceso de unificación parcelario. Esa es la preocupación del concejal Páez y es bienvenida

Efectivamente va a ocurrir en muchos casos eso, van a tener que asociarse dos lotes pequeños para estar por encima de los 400 m². El hecho es que no en todos los casos ocurre eso y hay lotes que sí están por encima de 400 m². Cuando pongamos como una

condición obligatoria la integración parcelaria, todos los proyectos que no requiere aquello, van a perder la oportunidad de ganar puntos en ese parámetro y curiosamente se estaría castigando a esos predios frente a los que sí requieren integrarse. Eso es lo único que ocurre cuando se pasa de optativo a obligatorio.

Esa es la aclaración que quería poner en perspectiva concejal Páez, para que la considere eventualmente, es decir, puesto que hay lotes que no requieren integración parcelaria esos ya tendrían una potencial disminución de puntaje, se les estaría castigando, es lo inversamente proporcional a lo que usted como beneficio plantea, así ocurriría.

Por eso es que nos ratificamos en que podría ser mejor mantenerlo como optativo concejal Páez, sólo como una reflexión.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Mi argumento es que hay 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 parámetros obligatorios, entre los cuales no hay que cumplirlos todos si no algunos de ellos. Mi argumento es que este elemento de la integración parcelaria, es uno que redefine estructuralmente el modelo de desarrollo urbano, particularmente en aquellas zonas de la ciudad en donde no han sido atractivas para este tipo de inversión, y por tanto lo que hay que lograr es que esta posibilidad salga de alrededor de La Carolina y llegue a otras zonas de la ciudad, una de ellas particularmente el sur, y por tanto hay que generar puntajes que favorezcan que el empresario inmobiliario regrese a ver como una oportunidad de mercado el sur de Quito, que por el costo de suelo más bajo, seguramente va a incorporar a otros actores de la sociedad que no pueden comprar departamento de \$2.000 dólares el metro cuadrado, y, seguramente tienen oportunidad de hacerlo en estas zonas influenciadas por el sistema de transporte que tienen mejores posibilidades.

Estaría de acuerdo con la observación de Jacobo, tanto y cuanto fuese uno de los dos o de los tres parámetros, pero son siete parámetros que están señalados como obligatorios, es uno más. De manera de que el abanico de obligatoriedad, muestre el interés de la política pública de efectivamente incide respecto a ese parámetro.

Donde es posible cumplir se lo cumple, donde no, hay los otros ocho parámetros.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Concejal Páez, con la finalidad de no castigar a los lotes que eventualmente no requerirían integración parcelaria, y por lo tanto no prescribirles de llegar a un puntaje elevado; me permito proponer lo siguiente para su consideración y del Concejo.

¿Qué pasaría si damos un puntaje preponderante a la integración parcelaria dentro de los parámetros optativos?, un puntaje preponderante pero que sea optativo, es decir, el

A handwritten mark in blue ink, resembling a stylized number '7' or a similar symbol, located to the left of the text.

esfuerzo inmobiliario, el esfuerzo asociativo, se premia importantemente más que el resto, cuando es necesaria la integración parcelaria.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Correcto, estoy de acuerdo pero que se escriba eso.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Quiero entender mejor. Todos tienen la obligación de cumplir el lote mínimo.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Todos.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿Es obligatorio?

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Es obligatorio.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Y si tiene un lote que ya supera eso o está en ese marco...

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Se le premia, ah no requiere, no requiere.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No requiere. Cuando no tiene ese lote mínimo ¿hay integración parcelaria?, eso es obligatorio, sino no se puede construir, ni aprobar el proyecto.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Claro, es correcto.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Entonces, hay un nivel de obligatoriedad, de integración parcelaria cuando no se cumple con el lote mínimo, eso está claro y no

requiere ni premios ni castigos, es obligatorio. Cuando supere ese asunto tampoco requiere ni premio ni castigo.

Lo que sí la integración parcelaria puede ser adicional al lote mínimo cuando teniendo un lote mínimo como obligatorio de 600 metros produce una integración parcelaria para llegar a un lote de 1.000 para hacer un proyecto más robusto, con mejores cualidades urbanísticas, mejor espacio público, etc., entonces, ahí debe haber premio. Ese es el sentido de la medida.

Debe ser premiado cuando a través de la integración se va más allá del lote mínimo para tener un espacio más robusto y ahí se le da un premio, esa es la lógica.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: O un mejor puntaje, estoy de acuerdo. Si no se quiere alterar estoy de acuerdo, el mismo que tendrá un puntaje preponderante en la matriz de eco- eficiencia respecto a los otros parámetros optativos. Porque si no lo de preponderante es relativo respecto a los otros parámetros optativos y ahí queda señalado.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Muchas gracias. Quisiera hacer una acotación en la disposición transitoria segunda, habíamos mencionado y voy a permitirme leer la segunda parte, dice:

"En el mismo plazo, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda ajustará los parámetros y método de delimitación de los polígonos de influencia y piezas urbanísticas donde aplica la figura de suelo creado por eco-eficiencia, estos instrumentos serán puestos en conocimiento del Concejo Metropolitano".

Debería ser: *"puestos en conocimiento y aprobación con resolución del Concejo"*, sobretodo porque es parte de los planos que van a ir al PUOS y para cumplir lo que dice la LOTUS. Gracias.

ING. PATRICIO ÁLVAREZ, REPRESENTANTE ACREDITADO A LA SILLA VACÍA: Buenas tardes. Quisiera hacer un poco de reflexión en el tema de los estacionamientos.

Los edificios que no tienen un verdadero número de estacionamientos que le permita tener por lo menos una unidad de estacionamiento por unidad de vivienda, es complicada la comercialización, las personas todavía no están en el tema que el transporte en la ciudad de Quito es lo suficientemente confiable, seguro, rápido, y da el

A handwritten signature in blue ink, appearing to be the name "A." followed by a stylized flourish.

servicio como para que no se quiera tener un estacionamiento en las viviendas y en las oficinas.

La propuesta que yo haría ahí, porque ahorita tenemos que la tabla que hablaba antes como mínimos de estacionamientos, ahora está tomándole como máximos el número de estacionamientos, más o menos haciendo números en los edificios, estamos viendo que estamos muy por debajo de lo que en un edificio nosotros consideramos como mínimo número de estacionamientos para poder comercializar, entonces, la propuesta que yo quisiera hacer es que se considere un estacionamiento por cada unidad de vivienda como máximo, y dar una tolerancia del 30%, tanto para viviendas, como para oficinas en los dos modos; tanto para BRT como para el Metro, ya que es muy complicado el tema de estacionamientos en la ciudad de Quito todavía.

Creo que con el tiempo podríamos ir reduciendo o el Metro, o el BRT, o el mismo sistema de transporte, va a hacer que la gente no requiera comprar un estacionamiento, ¿para qué invertir en algo que no lo voy a ocupar?, pero hoy por hoy es importantísimo que esta Ordenanza sea realmente utilizada y aplicada en el futuro, porque si es un Ordenanza que por el tema de estacionamientos impide utilizarla, impide incrementar la altura de edificación, estamos perdiendo una herramienta importante que puede generar esta centralidades y el crecimiento en altura en la ciudad de Quito. Es importante hacer una Ordenanza que realmente vaya a ser útil y que sirva para poder comercializar estas unidades de vivienda.

Es muy difícil hoy por hoy en el corto plazo, el poder vender unidades de vivienda sin estacionamientos y al momento lo estamos haciendo así, esta Ordenanza está yendo en ese sentido. Entonces, la propuesta es aumentar la tolerancia de 15 que estaba al 30%, en la misma tolerancia que teníamos en la propuesta.

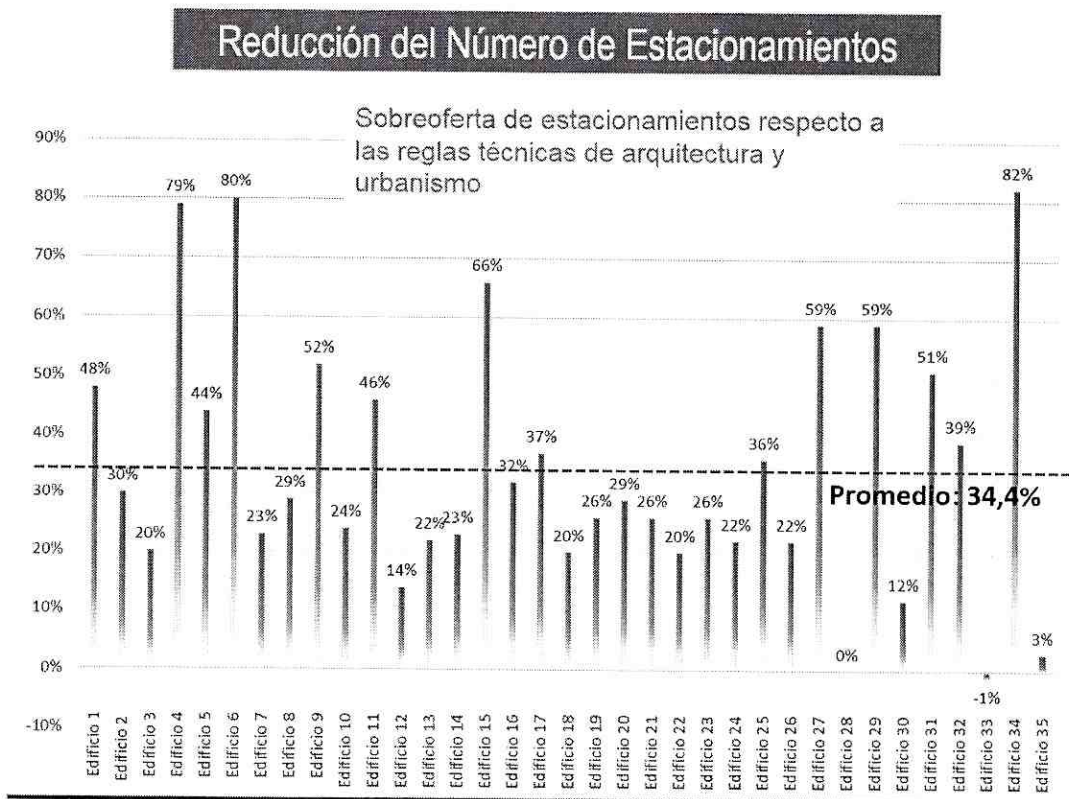
ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Alcalde una aclaración. Efectivamente hay unas disposiciones claras de reducción de estacionamientos en virtud de la proximidad a los nodos de transporte, ese es el sentido. Es decir, en términos generales Patricio, colegas, es puesto que las condiciones de accesibilidad y de proximidad a los nodos de transporte, tienen una correlación positiva en esta Ordenanza por la localización de los edificios, lo que buscamos es que no haya una incidencia en estas zonas que de por sí ya la tienen a incrementar el número de estacionamientos.

Esto además tiene una relación en la mayor productividad de la relación área bruta - área útil, que es otro de los grandes desafíos de esta Ordenanza, estamos reduciendo el tamaño de las áreas comunales, estamos reduciendo el tamaño o número de los estacionamientos y estamos incrementando la compacidad con unidades más pequeñas.

Si es que nosotros correlacionamos un estacionamiento a una vivienda, bajo el entendimiento que también estamos reduciendo el tamaño de las viviendas, lo que va ocurrir es que en términos generales incremente el número de estacionamientos en áreas de influencia del sistema transporte.

Para esto recuerden en el primer debate ya mostramos cómo construimos esa tolerancia del 30% por encima del techo, que actualmente el mínimo se convierte en techo, y es el promedio de lo que los últimos 40 edificios en el hiper-centro de Quito, han producido en excedentes de estacionamiento.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



En la vara horizontal lo que ustedes tienen aquí, es lo que dice el mínimo, y miren ustedes como los edificios sobrepasan el mínimo, incrementan el número de estacionamientos importantemente; de eso establecimos un promedio y ese promedio es el que estamos proponiendo que se aplique a la zona BRT, porque no tiene la misma capacidad de pasajeros del Metro. En el Metro estamos bajando del 30 al 15% esa tolerancia, es decir, del mínimo subimos un 15% en Metro; y, del mínimo subimos un 30% en el BRT.

La explicación es ¿cómo podemos romper la lógica de vivienda – vehículo?, y realmente posibilitar que la opción, la expectativa, esté más enfocada a tener vivienda conectada al



transporte, que esta doble inversión en vivienda - estacionamiento y vehículo. Esta es la explicación.

Puedo entender que hay una preocupación desde el sector inmobiliario sobre la salida al mercado de los inmuebles, pero la puesta realmente es que esta lógica de dependencia vivienda - oficina - vehículo, tienda a romperse por el mejoramiento en el sistema transporte público, la caminabilidad y demás. Esta es la explicación técnica.

ING. PATRICIO ÁLVAREZ, REPRESENTANTE ACREDITADO A LA SILLA VACÍA: El tema es que no solamente el vehículo lo utilizo para para trasladarme dentro la ciudad, sino que a veces un vehículo sirve para salir fuera de la ciudad, y tiene que tener un espacio en donde tener esos vehículos.

Tomen en cuenta que la tabla que estábamos hablando, es la tabla que tenía como mínimo número de estacionamientos y el uso normal es como los cuadros que nos estas enseñando. Más o menos un edificio está por encima de los estacionamientos mínimos, están requiriendo entre 40, 45, 50%, ahora lo estamos bajando al 30%.

Creo que sería una propuesta dar un tiempo de dos años, de tres años, en el que tengamos una tolerancia del 30% y que después se haga la reducción o ir reduciendo conforme vaya mejorando el transporte dentro la ciudad. No sé si esa propuesta les parece.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: No sé si sea normal eso, es la lógica del mercado, la lógica de los mercados no son necesariamente normales, son comunes pero no normales; porque el hecho de vender 80% más de estacionamientos como se muestra ahí, es perverso para la ciudad. Porque eso incrementa la densidad del tráfico vehicular, porque esas son lógicas del mercado.

Me parece además que aquí se está haciendo un ejercicio absolutamente modesto, que es decir el 30% de margen para los BRT's y el 15% de margen para el Metro, y a mí me parece que esto es razonable, porque caso contrario fíjense lo que estamos haciendo, en el mismo lote de terreno, estamos permitiendo que se le eleve en altura y adicionalmente reduciendo el tamaño de la unidad de vivienda mínimo, entonces, lo que estamos haciendo es que, por poner un ejemplo, donde podría haber 20 departamentos estamos potenciando que hayan 40 o 50. Si eso lo traducimos directamente proporcional al número de vehículos y peor con las holguras con las que hemos estado acostumbrados a desarrollarlo, lo que vamos a conseguir es una saturación aún más complicada para la parte de Quito que ya tiene estas lógicas.

Entonces, a mí me parece que lo que está planteándose, es fíjense un mínimo con un margen del 30% para el caso de buses y 15% para la zona influencia del Metro, y a mí

me parece que eso es razonable, así tendrá que el mercado acostumbrarnos a vivir, Quito ya no da más en materia de vehículos.

Y lo que dice Patricio Alvarez además es que en dos años, si es el tiempo que toma en construir un edificio, y además es bueno que ahora la demanda por un mejor transporte público solamente no es de los que no tienen carro, que bueno que se sumen a la demanda los constructores que tienen bastantes carros también, que peleen porque haya mejor transporte público y así creo que nos ponemos de acuerdo entre todos y la ciudad termina ganando.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias. Me parece muy importante y no ha habido inconveniente entiendo sobre la propuesta del concejal Mario Guayasamín; la propuesta del concejal Carlos Páez que ya está incorporada con el texto agregado en ese momento; el tema de la transitoria dentro de los 60 días para que sea puesto en conocimiento, resuelto y aprobado por el Concejo, eso también me parece muy adecuado.

Lo único que pediría es que se deje bien claro y se informe al Concejo, es cómo es el radio que se puso o se colocó para BRT y para zona del Metro, y que antes de la vigencia de esta Ordenanza quede plenamente establecido y dibujado, sin perjuicio que con esta ya vamos a generar dentro de los 60 días, porque dice el mismo plazo, para poder modificar si cabe o si es que el Concejo así lo acepta dentro de esos polígonos y dentro de lo que está establecido.

Lo que menciona el representante de la silla vacía me parece muy importante, en el sentido de mencionar primero a quienes no estuvieron o participaron de las mesas de trabajo, esto se profundizó, fue un debate que nos demandó muchas horas en el sentido de precisamente buscar una política pública municipal de desincentivar el uso del vehículo particular, sobre todo en las zonas que están bien atendidas y provistas de servicio de transporte público, en este caso lo que es la zona de influencia del Metro y la zona de los BRT, entonces, me parece que ese tema de los márgenes de tolerancia fueron profundamente analizados y por eso consta en la propuesta el texto que estamos en este momento discutiendo. Entonces, le pido al señor representante de la silla vacía que recuerde que esto ya tratamos y definitivamente ese fue el criterio que coadyuvó para que el cuerpo normativo así salga adelante.

En el tema de los departamentos, en efecto, va a haber unos que no puedan ustedes ofertar con parqueadero y ese es el tema precisamente de la zona de influencia del aeropuerto, tomen en cuenta adicionalmente que se aprobó una nueva estructura que antes conocíamos de acuerdo a las normas de arquitectura y urbanismo, un número mínimo de metros de construcción por unidad habitacional, ahora estamos bajando a 18 metros que se explicó que son los estudios y eso también genera una dinámica diferente

de concepción de lo que va a ser estas zonas de influencia, si así deciden los promotores porque eso no es de obligatorio cumplimiento, si no de acuerdo al análisis del mercado y a los intereses particulares de los promotores inmobiliarios, y pues ahí está un tema muy importante que puede ser destinado estos estudios de 18 m² a: estudiantes, a personas solas, a personas que vienen a residir de manera temporal etc.

Y si son estudiantes o personas solas que vienen a residir de manera temporal no necesariamente tienen vehículo, eso ya estará de acuerdo a las posibilidades, pero por lo general como son estancias cortas, de meses hablemos, de pronto no tiene ni siquiera la necesidad de tener un vehículo propio para desplazarse, y más aún insisto, con la reflexión de que están dentro de las zonas de influencia de los servicios públicos de transporte bien dotados como son el Metro y los BRT. Entonces, les pido a los señores constructores positivos que, de un cierto modo desistan de esta propuesta para poder viabilizar la aprobación de este este proyecto de Ordenanza que sin duda va a ser muy importante para la ciudad. Gracias.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Leyendo bien la observación de que hace Mario ya se me despejó la duda, pero si hay que tener claro una cosa, y es que las autorizaciones entregadas funcionaban con mapas distintos a los que se están aprobando en esta Ordenanza, no sé qué tan significativamente distintos sean pero son distintos.

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Hay variaciones.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Pero lo que queda claro, es que la convalidación sólo se aplica para los proyectos que han iniciado el trámite y que constan en los mapas actuales. Ahora, los otros proyectos que no entran dentro de estos mapas, tienen que seguir el procedimiento de acuerdo a la resolución que se haya adoptado en su momento.

Leyendo bien el texto me parece que si responde a esa a esa lógica, así que no tengo observaciones.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Con todo lo que se ha escuchado y con las incorporaciones que entendemos están aceptadas, elevo a moción para que sea sometido a aprobación.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: El compañero Presidente de la Comisión pidió que el amigo que ocupa la silla vacía desista de la petición, por lo tanto primero hay que conocer si desiste o no para poder hacerlo y votar en la totalidad la Ordenanza con las observaciones anteriormente planteadas.

ING. PATRICIO ÁLVAREZ, REPRESENTANTE ACREDITADO A LA SILLA VACÍA: En función de avanzar con el tema de la Ordenanza y sin negar que si nos preocupa mucho este tema de los parqueaderos, nosotros desistimos.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, someta a votación ordinaria la moción presentada por el concejal Garnica.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, señoras y señores integrantes del Concejo, por favor sírvanse levantar la mano quienes están de acuerdo con aprobación en segundo y definitivo debate del proyecto de Ordenanza en referencia, con las observaciones acogidas en el seno del Concejo.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. ING. PATRICIO ÁLVAREZ- SILLA VACÍA	✓			
3. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ				✓
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. INTER. CARLA CEVALLOS				✓
6. SRA. MONSERRATE CEVALLOS	✓			
7. SRA. GISSELA CHALÁ				✓
8. ABG. MIGUEL CORO	✓			
9. SRA. SILVIA DÍAZ				✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. ING. ANABEL HERMOSA				✓
15. DRA. RENATA MORENO				✓
16. ING. CARLOS PÁEZ	✓			
17. SR. MARCO PONCE	✓			
18. ECO. LUIS REINA				✓
19. ABG. RENATA SALVADOR				✓
20. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
21. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
22. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			



23. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	15	0	0	8

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Con el voto favorable de los presentes, así como del señor representante de Constructores Positivos a la silla vacía, queda aprobada en segundo y definitivo debate, la Ordenanza en referencia.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (15), **RESUELVE:** DAR POR CONOCIDO EN SEGUNDO DEBATE Y APROBAR EL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA EL INCREMENTO DE PISOS, POR SUELO CREADO, DE ACUERDO AL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN PROYECTOS ECO-EFICIENTES, UBICADOS EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y PROYECTOS UBICADOS EN LAS ZONAS URBANÍSTICAS DE ASIGNACIÓN ESPECIAL (ZUAE).

SEÑOR ALCALDE: Gracias Patricio, la participación activa de constructores positivos ha sido fundamental, así que estamos muy agradecidos por ello.

Siguiente punto del orden del día.

2. Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "Vedere Tectum". (IC-O-2019-104).

SEÑOR ALCALDE: Solicito al señor Secretario, pase adelante para la presentación correspondiente.

Asume la presidencia el concejal Dr. Pedro Freire, según lo que establece el Artículo No. 7 de la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016; a las 15h58 (12 concejales).

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Vamos a hacer la presentación del Proyecto Arquitectónico Especial Vedere Tectum en su segundo debate; ustedes conocieron este proyecto que se ubica en Cumbayá, cerca de la cabecera parroquial y hemos acogido y tratado las observaciones,

que están relacionadas fundamentalmente a temas de accesibilidad peatonal y de movilidad.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, a las 15h59 (11 concejales).

Para ubicarnos, está el sector de los tótems de la Avenida Interoceánica en el by-pass y la subida hacia el pueblo, en ese triángulo muy cerca de un sector que se llama la tejedora, cerca del redondel del Auqui se encuentra este proyecto.

Entonces, para ubicarnos este es el by-pass de la Avenida Interoceánica que conduce hacia el redondel de la Auqui...

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, a las 16h00 (10 concejales). Sin quórum.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Concejala Karen Sánchez, por favor...

ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Procede con la explicación de la siguiente lámina:



91

El proyecto se ubica en un macro lote que está dividido por una vía de acceso, es una vía que tiene en realidad una naturaleza de dominio privado, tiene una servidumbre de paso hacia este conjunto habitacional. Este es el ámbito del proyecto.

Entonces, las observaciones más importantes que ustedes hicieron, estaba relacionadas a ¿cómo este proyecto...?

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Esperemos por favor, el señor Alcalde dijo que se iba al baño ¿o me engaño?

Bien, señor Secretario por favor o sírvase constatar el quórum reglamentario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Presidente, contamos con la presencia de 11 señoras y señores integrantes del Concejo, por lo tanto no existe el quórum previsto en el artículo 320 del COOTAD para continuar con la presente sesión.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE, PRESIDENTE (E): Al no existir el quórum reglamentario declaro clausurada la sesión.

SIENDO LAS DIECISEÍS HORAS CON DOS MINUTOS DEL VIERNES VEINTISEÍS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS		✓
5. SRA. MONSERRATE CEVALLOS	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. ABG. MIGUEL CORO	✓	
8. SRA. SILVIA DÍAZ		✓
9. DR. PEDRO FREIRE	✓	
10. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
11. DR. MARIO GRANDA	✓	
12. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
13. ING. ANABEL HERMOSA		✓
14. DRA. RENATA MORENO		✓

15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECO. LUIS REINA		✓
18. ABG. RENATA SALVADOR		✓
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO		✓

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

91

DR. PEDRO FREIRE LÓPEZ
PRESIDENTE DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

91


ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

REGISTRO ASISTENCIA - RESUMEN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS		✓
5. SRA. MONSERRATE CEVALLOS	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. ABG. MIGUEL CORO	✓	
8. SRA. SILVIA DÍAZ		✓
9. DR. PEDRO FREIRE	✓	
10. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
11. DR. MARIO GRANDA	✓	
12. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
13. ING. ANABEL HERMOSA		✓
14. DRA. RENATA MORENO		✓
15. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
16. SR. MARCO PONCE	✓	
17. ECO. LUIS REINA		✓
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

Kathy E.