

Fecha: 01 FEB 2019 Hora 16:26

Nº. HOJAS -8ah

Recibido por: [Signature]

1 FEB 2019

Quito,

Oficio No. STHV-DMPPS-

0549

Ticket: GDOC-2019-014284

Abogado

Diego Cevallos Salgado

SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Presente.-

Asunto: Plan Especial Sector Sur del Nuevo
Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.

De mi consideración:

En atención al oficio No. SGC-2019-0384 del 01 de febrero de 2019 mediante el cual, el Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito, dispone se remita el proyecto de ordenanza del Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, por medio de la presente se remite para sus conocimientos y fines pertinentes el proyecto de ordenanza con su respectivo informe técnico de dicho plan especial, con la siguiente información adjunta:

1. Informe técnico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
2. Proyecto de Ordenanza del Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.

Información que se remite para los fines pertinentes.

Atentamente,

[Signature]
Arq. Jacobo Herdoiza

SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	2019.02.01	ZA

Cc. Abogado Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito.

Exposición de Motivos

La Constitución de la República del Ecuador establece como deber primordial del Estado planificar el desarrollo nacional, promoviendo el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza para acceder al buen vivir; y, promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento de autonomías y descentralización.

Además establece que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural, participando del espacio público como espacio de deliberación e intercambio social.

Por otra parte, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), introduce dentro de las funciones de los GADS la competencia de uso y ocupación de suelo; siendo esta legislación un elemento articular entre los Gobiernos Centrales y los GAD.

Esta ley busca orientar las políticas públicas relativas al ordenamiento territorial y desarrollo urbano, con esto se deberá definir, mecanismos y herramientas para la gestión de la competencia de ordenamiento territorial, para esto señala a los planes urbanísticos complementarios que están dirigidos a detallar, complementar y desarrollar de forma específica las determinaciones del plan de uso y gestión de suelo.

El Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito señala como Planificación Territorial a un proceso a través del cual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, planifica el ordenamiento del territorio y la organización del crecimiento urbano mediante una adecuada distribución de la población; las actividades económicas, el uso y aprovechamiento del suelo, la ocupación y edificabilidad; la planificación del sistema vial, del espacio público y las dotaciones de infraestructura, equipamientos y servicios, con el fin de lograr un desarrollo armónico, eficiente, humano y ecológicamente sustentable en la circunscripción territorial del Distrito.

Los Planes Especiales son los instrumentos de planificación cuyo objetivo es la planificación urbanística de las parroquias, barrios o manzanas, o de sectores de planificación específicos, urbanos o rurales, estos planes pueden modificar las determinaciones que sobre ordenamiento, uso y ocupación del suelo y edificación se establecen en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial; la vigencia y revisión de los planes estará supeditado al plazo previsto en cada uno de ellos y excepcionalmente este plazo podrá variar como lo determina el Régimen de Suelo.

Bajo estas consideraciones en la normativa vigente, la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana No. 127 Modificatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 041, del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 25 de julio de 2016, estipula que la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda, en un plazo de 18 meses procederá a elaborar el Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela; esta ordenanza actualizará a la

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Ordenanza Metropolitana No. 037, sancionada el 26 de marzo de 2009, que contiene el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto como instrumento de planificación, ejecución y control que guía y regula la gestión y el ordenamiento territorial de las parroquias nororientales de Puenbo, Pifo, Tababela, Yaququí, Checa, El Quinche y Guayllabamba.

El Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, se ejecuta con el propósito de contar con un instrumento técnico de carácter estratégico que estructure una articulación funcional armónica de los actuales asentamientos humanos ubicados en el área de estudio de la Parroquia de Tababela, con proyectos trascendentes como el Nuevo Aeropuerto de Quito y sus sistemas complementarios de áreas productivas, comerciales y accesibilidad, mediante un proceso de desarrollo zonal ordenado y sustentable.

El Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, viabilizará la visión y propuestas contenidas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito PMDOT (Ordenanza Metropolitana No. 041, de fecha 22/02/2015) para la zona antes mencionada, hacia un planeamiento territorial sectorizado y pormenorizado, así como hacia una gestión más diversa e integral de la que actualmente se realiza, lo cual deberá implantarse y ejecutarse de forma inmediata por parte de la Municipalidad, con el objeto de anticiparse al crecimiento desordenado y especulativo que es la tónica actual en el territorio y que con el desarrollo de proyectos como el del aeropuerto y conexos, se verá incrementado.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que el artículo 264 numeral 1 de la Constitución de la República (en adelante Constitución) establece como competencias de los gobiernos municipales “Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural”;
- Que el artículo 264 numeral 1 de la Constitución de la República (en adelante Constitución) establece como competencias de los gobiernos municipales “Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural”;
- Que la Constitución en su artículo 31 establece que “el ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía”;
- Que, el artículo 376 de la Constitución establece: “Para hacer efectivo el derecho a la vivienda, al hábitat y a la conservación del ambiente, las municipalidades podrán expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley. Se prohíbe la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado”;
- Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD) establece en el artículo 54, literal f, que son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal entre otras, la de ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiaridad, participación y equidad;
- Que el literal a) del artículo 55 del COOTAD establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal “planificar, junto con otras instituciones del sector pública y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad”;
- Que, el literal a) del artículo 57 y el literal a) del artículo 87 del COOTAD, establece que una de las atribuciones del Concejo Municipal y Metropolitano es ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal y metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas;
- Que, el literal x) del artículo 57 y el literal v) del artículo 87 del COOTAD establece que es atribución del Concejo Municipal y Metropolitano regular y controlar el uso del suelo en el territorio del cantón y del distrito metropolitano de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra;

Que, en el artículo 1, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, tienen por objeto fijar los principios y reglas generales que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, gestión y uso de suelo urbano y rural, y su relación con otras que incidan significativamente sobre el territorio que lo ocupen, para que se articule eficazmente, promueva el desarrollo equitativo y equilibrado del territorio y propicien el ejercicio del derecho a la ciudad, al hábitat seguro y saludable, y a la vivienda adecuada y digna, en cumplimiento de la función social y ambiental de la propiedad e impulsando un desarrollo urbano, inclusivo e integrador para el Buen Vivir de las personas, en concordancia con las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

Que, en el artículo 3, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, tiene como fines:

1. Orientar las políticas públicas relativas al ordenamiento territorial, desarrollo urbano, a la vivienda adecuada y digna; promover un uso eficiente, equitativo, racional y equilibrado del suelo urbano y rural a través de la definición de principios, directrices y lineamientos, y generar un hábitat seguro y saludable en todo el territorio.
2. Definir mecanismo y herramientas para la gestión de la competencia de ordenamiento territorial de los diferentes niveles de gobierno, generar articulación entre los instrumentos de planificación y propiciar la correspondencia con los objetivos de desarrollo.
3. Promover el eficiente, equitativo, racional y equilibrado aprovechamiento del suelo rural y urbano para consolidar un hábitat seguro y saludable en el territorio nacional así como un sistema de asentamientos humanos policéntricos, articulado, complementario y ambientalmente saludable.
4. Definir parámetros de calidad urbana en relación con el espacio público, las infraestructuras y la prestación de servicios básicos con las ciudades, en función de la densidad edificatoria y las particularidades geográficas y culturales existentes.
5. Racionalizar el crecimiento urbano de las ciudades para proteger los valores paisajísticos, patrimoniales y naturales del territorio que permitan un desarrollo integral del ser humano
6. Propiciar los mecanismos que permitan la participación de la sociedad en los beneficios económicos, derivados de las acciones y decisiones públicas en el territorio y el desarrollo urbano en general.

Que, en el numeral 3 del artículo 9, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo señala Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, de acuerdo con lo determinado en esta Ley, clasificarán todo el suelo cantonal o distrital, en urbano y rural y definirán el uso y la gestión del suelo. Además, identificarán los riesgos naturales y antrópicos de ámbito cantonal o distrital, fomentarán la calidad ambiental, la seguridad, la cohesión social y la accesibilidad del medio urbano y rural, y establecerán las debidas garantías para la movilidad y el acceso a los servicios básicos y a los espacios públicos de toda la población.

Que, en el artículo 10, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo señala que el objeto del ordenamiento territorial, es: 1. La utilización racional y sostenible de los recursos del territorio. 2. La protección del patrimonio natural y

cultural del territorio. 3. La regulación de las intervenciones en el territorio proponiendo e implementando normas que orienten la formulación de ejecución de políticas públicas.

Que, en el artículo 39 “Carácter no indemnizable” de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo señala que el ordenamiento y el planeamiento urbanístico no confieren derechos de indemnización, sin perjuicio de lo establecido en la Constitución y la ley. El establecimiento de regulaciones que especifiquen los usos, la ocupación y la edificabilidad previstas en las herramientas de planeamiento y gestión del suelo no confieren derechos adquiridos a los particulares. La mera expectativa no constituye derecho.

Que, en el artículo 60 “Instrumentos para regular el mercado del suelo”, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo Artículo 60 establece mecanismos para evitar las prácticas especulativas sobre los bienes inmuebles y facilitar la adquisición de suelo público para el desarrollo de actuaciones urbanísticas. Dichos instrumentos son el derecho de adquisición preferente, la declaración de desarrollo y construcción prioritaria, la declaración de zona de interés social, el anuncio de proyecto, las afectaciones, el derecho de superficie y los bancos de suelo.

Que, en el artículo 71, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece que los instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano son mecanismos que permiten la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, particularmente cuando: se transforma el suelo rural en urbano; se transforma el suelo rural en suelo rural de expansión urbana; se modifican los usos del suelo; se autoriza un mayor aprovechamiento del suelo.

Que, en el artículo 72, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos para garantizar la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, utilizarán la concesión onerosa de derechos por la transformación de suelo rural a suelo rural de expansión urbana o suelo urbano; la modificación de usos del suelo; o, la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo y exigirán a los solicitantes de los permisos respectivos una participación justa del Estado en el beneficio económico que estos derechos adicionales significan. Y señala que, con la finalidad de incentivar la construcción de vivienda de interés social o de renovación urbana, el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano podrá exonerar o rebajar el pago por la concesión onerosa de los derechos.

Que, en el artículo 90, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece atribuciones y obligaciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitano para el uso y gestión del suelo en los numerales:

1. Expedir actos administrativos y normativos para el uso y la gestión del suelo, de conformidad con los principios y mecanismos previstos en el planeamiento urbanístico de su circunscripción territorial y la normativa vigente.
2. Aplicar los instrumentos de planeamiento urbanístico y las herramientas de gestión del suelo de forma concordante y articulada con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

3. Clasificar el suelo en urbano y rural, y establecer las correspondientes subclasificaciones, asignar los tratamientos urbanísticos, usos y las obligaciones correspondientes, de acuerdo con lo establecido en esta Ley.
- Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;
- Que el numeral 4 del artículo 22 de la Ordenanza Metropolitana 172 que establece el régimen administrativo del suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, señala que el PUOS podrá ser actualizado únicamente mediante planes parciales, planes y proyectos especiales;
- Que, el artículo 25 numeral 1 de la Ordenanza Metropolitana No.172 establece a los planes especiales como “instrumentos de planeamiento de la administración metropolitana, cuyo objetivo es la planificación urbanística de las parroquias, barrios o manzanas, o de sectores de planificación específicos, urbanos o rurales, que por su dinámica entren en contradicción con la normativa vigente”;
- Que, el artículo 25 numeral 3 de dicha Ordenanza dispone que los planes especiales pueden precisar o modificar las determinaciones que sobre ordenamiento, uso y ocupación del suelo y edificación se establecen en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (en adelante PMOT);
- Que, la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana No.127, del Plan de Uso y Ocupación de Suelo del DMQ (PUOS), establece que en coordinación con las administraciones zonales, la Secretaría responsable del Territorio, Hábitat y Vivienda, elaborará el Plan Especial en el sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.
- En ejercicio de sus atribuciones constantes en los artículos 57 letra a) y 87 letra a) del COOTAD y el artículo 8 numeral 1 de la Ley Orgánica de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE:

**LA ORDENANZA QUE CONTIENE EL PLAN ESPECIAL PARA EL SECTOR SUR DEL
NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA**

**Capítulo Primero
NORMAS GENERALES**

Art. 1.- Objeto.- Esta ordenanza contiene el Plan Especial para el Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela., el mismo que determina las asignaciones de clasificación, uso de suelo y asignación de ocupación y edificabilidad. Además establece el modelo de gestión que permita viabilizar los planes y proyectos presentados para consolidar la centralidad de Tababela en el marco del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial – PMDOT.

Art. 2.- Glosario:

- a) **Cargas Urbanísticas.**- Son los gravámenes, imposiciones, afectaciones y cesiones obligatorias de suelo, derivados de la aplicación de los instrumentos de planeamiento urbanístico y gestión de suelo.
- b) **Instrumentos de planeamiento y gestión de suelo.**- Son herramientas técnicas y jurídicas que tienen como finalidad viabilizar la adquisición y la administración del suelo necesario para el cumplimiento de las determinaciones del planeamiento urbanístico y de los objetivos de desarrollo metropolitano.
- c) **Piezas Urbanísticas.**- Son zonas territoriales de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socio-económico o histórico-cultural.
- d) **Tratamientos Urbanísticos para suelo urbano y rural.**- Son las disposiciones que orientan las estrategias de planeamiento urbanístico de suelo urbano o rural.

Art. 3.- Delimitación geográfica del Plan: Las 2.437,25 ha correspondientes al Plan están delimitadas en el Anexo No. 1; el 92,82% están ubicadas en la Parroquia de Tababela y el 1,14% del área al sur oriente del plan corresponde a la parroquia de Yaruquí, dentro de la Administración Metropolitana Zonal Tumbaco, con los siguientes límites:

- Norte: Río Uravia
- Sur: Vía E35
- Este: Quebradas Santa Rosa y Santiago
- Oeste: Ríos Guayllabamba y Guambi

Art. 4.- Objetivo general.- Consolidar Tababela como “centralidad atractora” a escala global y como “centralidad logística” a escala metropolitana, en el marco del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ 2015-2025. Su carácter logístico garantiza el uso eficiente de los recursos de la zona con criterio sustentable y garantiza un alto nivel de vida para la población local.

Art. 5.- Objetivos estratégicos.- Constituyen objetivos estratégicos del presente Plan Especial los siguientes:

- a) **Objetivo Estratégico 1.**-Generar condiciones urbanísticas acordes a las vocaciones del territorio.
- b) **Objetivo Estratégico 2.**- Ampliación y mejoramiento de redes de servicios e infraestructura de soporte: servicios básicos, riego, vías y transporte público.
- c) **Objetivo Estratégico 3.**- Estructurar el sistema de movilidad en articulación a la infraestructura vial existente y proyectada, en concordancia con los usos de suelo asignados.

Art. 6.- Vigencia y Revisión.- El Plan Especial Tababela tiene una vigencia de 15 años a partir de la sanción de la presente ordenanza. La revisión del Plan Especial se realizará cada cinco años por la entidad encargada del Territorio, Hábitat y Vivienda en coordinación con la Administración zonal, y se someterá a consideración de la Comisión de Uso de Suelo, previo aprobación del Concejo Metropolitano.

Capítulo Segundo
PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

Sección Primera
COMPONENTES URBANÍSTICOS

Art. 7.- Componentes del planteamiento urbanístico.- Componen el planteamiento urbanístico las siguientes partes:

- a) Los sistemas públicos de soporte (áreas verdes, sistema vial, transporte público, equipamientos, movilidad no motorizada, redes y servicios, espacio público);
- b) Las piezas y tratamientos urbanísticos para suelo urbano y rural, que determinan la clasificación, uso de suelo y las asignaciones de ocupación y edificabilidad, así como las normas complementarias urbanísticas.

Sección Segunda
SISTEMAS PÚBLICO DE SOPORTE

Art. 8.- Sistemas públicos de soporte.- Los Sistemas Públicos de Soporte se componen de equipamientos, espacios públicos, los sistemas viales, áreas verdes así como de las redes y servicios públicos.

Art. 9.- Equipamientos y espacio público.- Los equipamientos y espacios públicos que forman parte del Plan Especial constan en el Cuadro No.1 Equipamientos y Espacios Públicos.

Cuadro No. 1
Equipamientos y espacios públicos

No.	Equipamiento	Clasificación	Escala	Área
				m ²
1	Centro de Promoción Popular	Cultural	Zonal	8.889 m ²
2	Parque Metropolitano Tababela	Recreativo - deportivo	Metropolitana	56.942,59 m ²
3	Centro de Investigación y Experimentación para Actividades Agroproductivas	Educativo	Zonal	28.934 m ²
4	Parque Deportivo Santa Rosa	Recreativo - deportivo	Zonal	16.415,66 m ²
5	Parque Infantil Santa Rosa	Recreativo	Zonal	9.409,24 m ²

Elaboración: STHV -DMPPS

Art. 10.- Parámetros de diseño para el Sistema de Espacio Público y Red Verde.- El diseño urbanístico, arquitectónico y paisajístico para su construcción y adecuación debe orientarse en los siguientes parámetros:

- a) Asegurar el acceso y la apropiación por todos los miembros de la colectividad, especialmente las personas con capacidades especiales;
- b) Seleccionar los materiales de superficies y mobiliario urbano de calidad, durables, económicos, así como de fácil mantenimiento y reposición;
- c) Utilizar especies nativas para los elementos paisajísticos, considerar diferentes alturas e intensidades.

Art. 11.- Sistema vial.- Es el sistema estructurador del territorio, que permite una articulación adecuada entre sectores a través de las vías y su jerarquía; además promueve la utilización de transportes no motorizado y motorizado; y multimodales, conforme las determinaciones del Anexo No. 14 Categorización y Dimensionamiento Vial; así como las determinaciones establecidas en la memoria técnica del presente instrumento.

Art. 12.- Sistema de estacionamientos públicos.- Se permite estacionamiento lateral en vías de jerarquía local tipo "D"; y eventualmente y únicamente sobre uno de los sentidos de las vías locales de jerarquía "E". Se prohíbe todo tipo de estacionamiento en vías de jerarquía local tipo "F", "G", y senderos peatonales y en el acceso de las escalinatas.

Art. 13.- Redes y Servicios.- Las redes y servicios de agua, alcantarillado, energía y telecomunicaciones deben localizarse en el espacio público y vial. Los sistemas de distribución de redes deberá ser coordinada y aprobada por las empresas prestadoras del servicio, en base a la normativa vigente.

El alumbrado público y la red de telecomunicaciones se realizarán con el soterramiento de todos los cables, conforme a la normativa vigente.

Sección Tercera

PIEZAS Y TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

Art. 14.- De las piezas urbanísticas.- Las piezas urbanísticas son polígonos de intervención territorial en áreas urbanas o rurales que forman parte del área de estudio, se definen a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socio-económico e histórico-cultural, así como de la capacidad de soporte del territorio, o de grandes obras de infraestructura con alto impacto sobre el territorio, sobre las cuales se aplicará los tratamientos correspondientes. Se detallan en el los Anexos No. 4 y No. 5 sobre las cuales se aplican los tratamientos urbanísticos correspondientes.

Se establecen 16 piezas urbanísticas para el área del estudio cuya descripción se detalla en el Cuadro No.2:

Cuadro No.2
Piezas Urbanísticas

Pieza Urbanística 1	Localizada en la plaza central de Tababela con su entorno inmediato y parte de la quebrada Alpachaca, son polígonos caracterizados por su valor histórico, cultural, urbanístico y paisajístico para la Parroquia de Tababela.
----------------------------	--

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Pieza Urbanística 2	Localizadas en la zona central de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica, permite además la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 2b	Localizado entre la zona central y la periférica de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica, hay mayor existencia de lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Sin embargo, permite la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 3	Localizado entre la zona central y la periférica de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica, hay mayor existencia de lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Sin embargo, permite la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 4	Localizada en la periferia de la zona central de Tababela y el barrio / sector El Vergel Bajo, es un polígono conformado por lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbano para la zona.
Pieza Urbanística 5	Polígono urbano localizado en el barrio/sector de Guambi.
Pieza Urbanística 6	Localizada en la periferia del barrio/sector Guambi, y junto a la periferia del barrio/sector Empelados DAC , son polígonos constituidos por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m2, de características agrícolas cuya producción es de carácter intensivo y extensivo.
Pieza Urbanística 7	Localizada en el barrio/sector Empelados DAC, es un polígono urbano con una ordenada fragmentación del suelo; el polígono no cuenta con servicios básicos, y está conformado por lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Estos territorios tienen un gran potencial de desarrollo con la implementación de proyectos inmobiliarios de gran escala, trascendencia e impacto en su entorno urbano.
Pieza Urbanística 8	Localizada en el barrio/sector El Vergel Bajo, es un polígono conformado por lotes con viviendas, lotes vacantes, o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbano para la zona. Estos territorios tienen un gran potencial de desarrollo con la implementación de proyectos inmobiliarios a lo largo del eje vial Vergeles-Cotopaxi.
Pieza Urbanística 9	Localizada en la periferia de la Urbanización 'Empleados DAC', es un polígono cuyo fraccionamiento oscila entre los 15000 m2 y 30000 m2; se provee la ampliación de la vía Cotopaxi.
Pieza Urbanística 10	Localizado en el barrio/sector San Rafael, es un polígono constituido por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m2, de características agrícolas cuya producción es de carácter intensivo y extensivo.

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Pieza Urbanística 11	Localizada en la periferia de la Urbanización 'Empleados DAC', es un polígono constituido por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m ² y tienen características agrícolas.
Pieza Urbanística 12	Localizada entre el sector de San Rafael y El Vergel Bajo, en este polígono hay un nivel de fraccionamiento, que oscila entre los 2.500 m ² y 5.000 m ² . Se combinan las actividades agrícolas y residenciales.
Pieza Urbanística 13	Localizada entre el sector de San Rafael y El Vergel Bajo, en este polígono hay un nivel avanzado de fraccionamiento, que oscila entre los 1.000 m ² y 2.5000 m ² . Es un polígono principalmente residencial.
Pieza Urbanística 14	Polígono rural con predios por encima de los 30.000 m ² y gran potencial agrícola, localizado junto al conector Alpachaca.
Pieza Urbanística 15	Localizada entre la quebrada y el barrio/sector de Guambi, es un polígono con diferentes niveles de fragmentación constituido por un porcentaje importante de lotes mayores a 15.000 m ² , y por otra parte lotes de terreno con extensiones entre los 1.000 y 5.000 m ² . Son terrenos de características agrícolas.
Pieza Urbanística 16	Polígono en el que funcionan las instalaciones del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, al sur del cual se instalará la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).
Área de Protección	Polígono constituido por las quebradas: Guambi, Santa Rosa y Alpachaca, forma parte del suelo de protección ecológica del distrito.

Elaboración: STHV -DMPPS

Art. 15.- Tratamientos urbanísticos para suelo urbano y rural.- De acuerdo al artículo 42 de la Ley Orgánica de ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, publicada en el Registro Oficial No. 790 de fecha 05 de julio de 2016, los tratamientos urbanísticos que orientan las estrategias de planeamiento urbanístico de suelo urbano y rural dentro de un polígono de intervención territorial, en el ámbito de aplicación del presente Plan Especial, se establecen gráficamente en el Anexos No. 6 y 7, y se detallan en el Cuadro No. 3:

**Cuadro No. 3
 Piezas y Tratamientos Urbanísticos**

Pieza Urbanística	<i>Tratamiento de acuerdo a la LOOTUGS y objetivo estratégico</i>
--------------------------	---

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

<p>Pieza Urbanística 1</p>	<p>Tratamiento Urbano (TU) Conservación: <i>Se aplica a aquellas zonas urbanas que posean un alto valor histórico, cultural, urbanístico, paisajístico o ambiental, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda.</i> Objetivo: En este sentido el objetivo es preservar el perfil de la arquitectura en el entorno inmediato a la plaza central de Tababela, manteniendo la normativa actualmente vigente, como también la vigencia del inventario patrimonial.</p>
<p>Pieza Urbanística 2a</p>	<p>(TU) Consolidación: <i>Se aplica a aquellas áreas con déficit de espacio público, infraestructura y equipamiento público que requieren ser mejoradas, condición de la cual depende el potencial de consolidación y redensificación.</i> Objetivo: El objetivo fundamental es consolidar la centralidad urbana de Tababela, promoviendo el desarrollo urbano diverso y compacto, evitando el desarrollo urbano extenso y desorganizado que ocasiona grandes costos para el Municipio en temas de dotación de redes de infraestructura, de vías urbanas y del equipamiento correspondiente. Para impulsar la centralidad en la cabecera parroquial se propone un modelo de intervención en el que los equipamientos, entre ellos el Parque Metropolitano Tababela se constituye como un elemento estructurante del espacio urbano que permitirá acentuar el proceso de consolidación del sector y de su entorno inmediato y proporcionar los servicios requeridos en el mediano y largo plazo.</p>
<p>Pieza Urbanística 2b</p>	<p>(TU) Consolidación: <i>Se aplica a aquellas áreas con déficit de espacio público, infraestructura y equipamiento público que requieren ser mejoradas, condición de la cual depende el potencial de consolidación y redensificación.</i> Objetivo: El objetivo fundamental es consolidar la centralidad urbana de Tababela, evitando que las tierras que actualmente se dedican a la agricultura y producción se urbanicen de una manera anárquica, ocasionando grandes costos para el Municipio que debe dotarlas de redes de infraestructura, de vías urbanas y del equipamiento correspondiente. Para impulsar la centralidad en la cabecera parroquial se propone un modelo de intervención que <i>consolidar la centralidad mediante vías perimetrales que delimiten el espacio y permitan la circulación vehicular sin invadir el centro; El Parque Metropolitano Tababela se constituye como un elemento estructurante del espacio urbano que permitirá acentuar el proceso de consolidación del sector y de su entorno inmediato y proporcionar los servicios requeridos en el mediano y largo plazo.</i></p>
<p>Pieza Urbanística 3</p>	<p>(TU) Desarrollo: <i>Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</i> Objetivo: En estas áreas el elemento estructurante lo constituye una trama vial matriz con colectoras del barrio hacia el centro de la población y las vías locales como estructurantes del espacio, actualmente con baja ocupación y sin forma urbana definida. En los bordes de las quebradas se trazan nuevas vías que al mismo tiempo de servir como colectores, impiden ocupación sobre reserva natural.</p>
<p>Pieza Urbanística 4</p>	<p>Tratamiento Rural (TR) Desarrollo: <i>Se aplica al suelo rural de expansión urbana que no presente procesos previos de urbanización y que deba ser transformado para su incorporación a la estructura urbana existente, para lo cual se le dotará de todos los sistemas públicos de soporte necesarios.</i> Objetivo: Controlar la fragmentación desorganizada del suelo y orientar la expansión urbana de Tababela.</p>
<p>Pieza Urbanística 5</p>	<p>(TU) Desarrollo: <i>Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</i> Objetivo: Suelo con clasificación urbana que eventualmente será desarrollado.</p>

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

<p>Pieza Urbanística 6</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte y proteger la quebrada.</p>
<p>Pieza Urbanística 7</p>	<p>(TU) Desarrollo: Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios. En estas áreas el elemento estructurante lo constituye la trama vial. Objetivo: Suelo con clasificación urbana que eventualmente será desarrollado para apoyo logístico de las actividades de la ZEDE y el Aeropuerto.</p>
<p>Pieza Urbanística 8</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte.</p>
<p>Pieza Urbanística 9</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte.</p>
<p>Pieza Urbanística 10</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte.</p>
<p>Pieza Urbanística 11</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte.</p>
<p>Pieza Urbanística 12</p>	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria. Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo con la infraestructura de soporte.</p>
<p>Pieza Urbanística 13</p>	<p>(TR) Desarrollo: Se aplica al suelo rural de expansión urbana que no presente procesos previos de urbanización y que deba ser transformado para su incorporación a la estructura urbana existente, para lo cual se le dotará de todos los sistemas públicos de soporte necesarios. Objetivo: Controlar la fragmentación desorganizada del suelo en función del desarrollo preexistente.</p>



Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

<p>Pieza Urbanística 14</p>	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda. Objetivo: Mantener la producción sostenible, conservando simultáneamente la capacidad productiva del suelo y controlando el impacto que las actividades agropecuarias.</p>
<p>Pieza Urbanística 15</p>	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda. Objetivo: Mantener la producción sostenible, conservando simultáneamente la capacidad productiva del suelo y controlando el impacto que las actividades agropecuarias.</p>
<p>Pieza Urbanística 16</p>	<p>(TU) Desarrollo: Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios. Objetivo: Aplicado al lote No. 1 donde se desarrollará la Zona Especial de Desarrollo Económico.</p>
<p>Área de Protección</p>	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda. Objetivo: preservar el valor paisajístico y ambiental de las quebradas Alpachaca, Guambi, Santa Rosa y del río Uravia</p>

Elaboración: STHV -DMPPS

Sección cuarta

CLASIFICACIÓN DEL SUELO, USO DE SUELO Y ASIGNACIONES DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD.

Art. 16.- **Clasificación de suelo.**- De conformidad con las definiciones del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (Ordenanza Metropolitana No. 127, de fecha 25/07/2016), la clasificación del suelo determinada para al ámbito de acción del plan es urbano y rural en base a lo establecido en el Anexo No. 2 y la definición de clasificación en el Cuadro No.4:

Cuadro No.4
Clasificación, Uso de Suelo y Asignaciones de ocupación y edificabilidad

Pieza Urbanística	Clasificación del Suelo	Uso del Suelo	Forma de Ocupación y Edificabilidad
1	Urbano	Múltiple	Z1(ZH), D2(D302-80), H1(D202H-70), H3(D302H-70)
2a	Urbano	Múltiple	C2 (C302-70)
2b	Urbano	Residencial Urbano 3	C2 (C302-70)
3	Urbano	Residencial Urbano 2	A1 (602-50)
4	Rural	Agrícola Residencial	A3 (A2502-10)
5	Urbano	Residencial Urbano 1	A2 (1002-35)
6	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3 (A2502-10); A37(A1002-35(VU))
7	Urbano	Zona de Facilidad Logística	A2 (1002-35)
8	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3(A2502-10); A37(A1002-35(VU))
9	Rural	Zona de Facilidad Logística	A3 (A2502-10)
10	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
11	Rural	Zona de Facilidad Logística	A4 (A 5002-5)
12	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3 (A2502-10)

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

13	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A2 (1002-35)
14	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
15	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
16	Urbano	Equipamiento	Z2 (ZC)
Área de Protección	Rural	Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural (PE/CPN)	A31 (PQ)

Elaboración: STHV –DMPPS

Art. 17.- Usos del Suelo.- Los usos del suelo definidos y permitidos en el ámbito de aplicación del Plan Especial se referencian en los Anexos No. 8 y No. 9 y el Cuadro No.3, y se corresponden con las actividades y/o establecimientos de las tipologías constantes en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) -Ordenanza Metropolitana No. 127 de fecha 25/07/2016. Adicionalmente en el Anexo No. 12 se detalla específicamente las áreas asignadas como Equipamiento.

Además de los usos de suelo contemplados en el PUOS aprobado mediante la Ordenanza Metropolitana No. 127, en el presente Plan Especial se establece adicionalmente los el siguientes usos de suelo:

- a) **Residencial Urbano 2.-** zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial y zonal, así como industrias de bajo impacto.
- b) **Equipamiento.-** Destinado a la implantación y desarrollo de actividades para los servicios sociales de educación, cultura, salud, bienestar social, recreativo, deportivo y culto; y públicos de seguridad, administración pública, servicios funerarios, transporte, infraestructura y equipamientos especiales.
- c) **Protección Ecológica/ Conservación del Patrimonio Natural.-** Comprende el uso destinado a la conservación del patrimonio natural, lo que incluye actividades de protección y restauración de la diversidad biológica que constituye: Flora, fauna, ecosistemas, quebradas, elementos relevantes del paisaje natural y servicios ambientales asociados.
- d) **Zona de Facilidad Logística:** Orientada a complementar las actividades logísticas del Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito como también para fortalecer el desarrollo de industrias agroalimentarias que generen valor agregado a la producción local y regional del entorno del DMQ.

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Los usos de suelo indicados forman parte de la norma técnica vigente en el Plan de Uso y Ocupación de Suelo, PUOS y sus compatibilidades se regirán en base a la normativa vigente.

Art. 18.- Compatibilidad de Usos.- La compatibilidad de los usos de suelo definidos en los Anexos No. 8 y No. 9 se establece en el Cuadro No. 5, el cual reemplaza la tabla de compatibilidad de uso correspondiente a la Ordenanza Metropolitana No. 0037 que contiene el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto, sancionada el 26 de marzo de 2009, en el área del presente plan. La compatibilidad de usos de suelo se registra en un Informe, el cual es uno de los requisitos para la emisión de la Licencia Única de Actividades Económicas (LUAE) y no reemplaza el cumplimiento obligatorio de los otros requisitos reglamentarios.

Cuadro No. 5
Usos de Suelo y sus Relaciones de Compatibilidad

PRINCIPAL	PERMITIDOS	PROHIBIDOS
RU1	-Residencial: RU1 -Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural: PE/CPN: --Patrimonio Natural Distrital -Patrimonio cultural: H -Equipamiento: EEB, EES, ECB, ESB, ESS, EBB, EBS, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, ETB, EAS, EIB, EIS. -Comercial y de servicios: CB1, CB2, CB3, CB4	- Industrial: II1, II2, II3, II4. -Equipamiento: EEZ, EEM, ECM, ECS, ECZ, ESZ, ESM, EBM, EBZ, EDZ, EDM, ERM, EFS, EGZ, EGM, EAM, EAZ, EFZ, EFM, ETS, ETZ1, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EPZ, EPM. - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Comercial y de servicios: CS1, CS2, CS3, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8, CZ, CM. - Agrícola Residencial: AR
RU2	-Residencial: RU2 - Industrial: IIIA - Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital - Patrimonio cultural: H - Equipamiento: EEB, EES, ECB, ECS, ESB, ESS, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ2, ERB, ERS, EGB, EGS, EAS, EAZ, EFS, ETB, ETS, ETZ1, EIB, EIS. - Comercial y de servicios: CB, CS1A, CS1B, CS2, CS3, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8.	- Industrial: II1B, II2, II3, II 4. - Equipamiento: EEZ, EEM, ECZ, ECM, ESZ, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGZ, EGM, EAM, EFZ, EFM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EPZ, EPM. - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Agrícola Residencial: AR - Comercial y de servicios: CZ, CM.
RU3	- Residencial: RU3 - Industrial: IIIA -Equipamiento: EEB, EES, ECB, ECS, ECZ, ESB, ESS, ESZ, EBB, EBS, EBZ, EDZ2, EDB, EDS, ERB, ERS, EGB, EGS, EGZ, EFS, EFZ, ETS, ETZ1, EAS, EAZ, ETB, EIB, EIS. - Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital - Patrimonio cultural: H - Comercial y de servicios: CB, CS1A, CS1B, CS2, CS3, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8, CZ2A, CZ3, CZ4, CZ5, CM4.	- Industrial: II1B, II2, II3, II 4 - Equipamiento: EEZ, EEM, ECM, ESM, EBM, EDZ1, EDM, ERM, EGM, EAM, EFM, ETZ2, ETM, EIZ, EIM, EPZ, EPM - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Comercial y de servicios: CZ1, CZ2B, CZ6, CM1, CM2, CM3, CM5 - Agrícola Residencial: AR
Múltiple M	- Residencial: RU - Industrial: IIIA - Equipamiento: EEB, EES, EEZ, EEM, EC, ES, EBB, EBS, EBZ, EDB, EDS, EDZ,EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, EFS, ETB, ETS, ETZ1, ETZ2, EIB, EIS	- Industrial: II1B, II2, II3, II4 - Equipamiento: EBM, EGM, EFZ, EFM, ETM, EIZ, EIM, EPZ, EPM. - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

	<ul style="list-style-type: none"> - Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural: PE/CP: Patrimonio Natural Distrital - Patrimonio cultural: H - Comercial y de servicios: CB, CS1A, CS1B, CS2, CS3, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8, CZ1A, CZ1B, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, CM2, , CM4 	<ul style="list-style-type: none"> - Comercial y de servicios: CZ1C, CM1, CM3, CM5 - Agrícola Residencial: AR
Zona de Facilidad Logística	<ul style="list-style-type: none"> - Industrial: IIIA y IIIB - Equipamiento: EES, EEZ, ETM, ETZ2, EDZ2, ECB - Protección Ecológica/Conservación del - Patrimonio natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital - Patrimonio cultural: H - Comercial y de servicios: CB, CS, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5, CM2, CM4 	<ul style="list-style-type: none"> -Residencial -Industrial: II2, II3, II4 -Equipamiento: EEB, EEM, ECS, ECZ, ECM, ESB, ESS, ESZ, ESM, EBB, EBS, EBZ, EBM, EDB, EDS, EDZ1, EDM, ERB, ERS, ERM, EGB, EGS, EGZ, EGM, EFS, EFZ, EFM, ETB, ETS, ETZ1, EAS, EAZ, EAM, EIB, EIS, EIZ, EIM, EPZ, EPM. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR -Comercial y de servicios: CZ1, CZ2, CM1, CM3, CM5
Agrícola Residencial AR	<ul style="list-style-type: none"> Agrícola Residencial: AR -Industrial: III. - Equipamiento: EEB, EES, EEZ, EEM, ECB, ECS, ESB, ESS, ESZ, EB, EDB, EDS, EDZ, EDM1, ERB, EGB, EGS, EAS, ETB, ETS, ETZ1, EIB, EIS, EIZ, - Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital - Patrimonio cultural: H - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. - Comercial y de servicios: CB, CS5, CS7B. -Comercio restringido: CM1B. 	<ul style="list-style-type: none"> - Residencial: R - Industrial: II2, II3, II4 - Equipamiento: ECM, ESM, ECZ, ERS, ERM, EDM2, EGZ, EGM, EAZ, EAM, EF, ETZ2, ETM, EIM, EP. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Comercial y de servicios: CS1A, CS1B, CS2, CS3, CS4, CS6, CS7A, CS8, CZ, CM1A, CM2, CM3, CM4, CM5.
Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural	<ul style="list-style-type: none"> -Una vivienda unifamiliar por lote. Residencial: RR2 Equipamiento: EEZ, EIS, EIZ, EIM EDM1, EGB. - Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital -Patrimonio cultural: H - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. -Agrícola Residencial: AR -Comercial y de servicios: CB1A, CB1B, CS1B, CS7A, CS7B. 	<ul style="list-style-type: none"> -Residencial: RU, RR1 -Industrial: II1, II2,II3,II4. -Equipamiento: EEB, EES, EEZ1, EEM, ECS, ECB, ECM, ECZ, EF, ES, EB, EDB, EDS, EDZ, EDM2, ER, EGS, EGZ, EGM, EA, ETS, ETB, ETZ1, ETZ2, ETM, EIB, EP. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR Comercial y de servicios: CB1A, CB2, CB3, CB4, CS1A, CS2, CS3, S4, CS5, CS6, CS8, CZ, CM.
Recursos Naturales/Producción sostenible	<ul style="list-style-type: none"> -Vivienda bifamiliar por lote o PH -Residencial: RR -Industrial: III -Equipamiento: EEB, EEZ, ECB, ECS, EF, ECZ, ESB, ESS, ESZ, ED, EGB, ETB, ETS, ETZ1, EB, ERB, EIB, EIS, EIZ, EIM, EPZ. - Recursos Naturales Renovables/Producción Sostenible: RNR/PS. - Agrícola Residencial: AR - Comercial y de servicios: CB1A, CB1B, CS1B, CS5, CS7B, CZ6 - Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural: PE/CPN: Patrimonio Natural Distrital -Patrimonio Cultural: H 	<ul style="list-style-type: none"> - Residencial: RU - Industrial: II2, II3, II4 - Equipamiento: ECM, ED, ERS, ERM, EGZ, EGS, EA, EGM, ETZ2, ETM, ESM. - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Comercial y de servicios: CB2, CB3, CB4, CM, CS1A, CS2, CS3, CS4, CS6, CS7A, CS8, CZ1, CZ2, CZ3, CZ4, CZ5.

Art. 19.- Implantaciones especiales.- En los lotes asignados con uso de suelo equipamiento, la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda definirá la compatibilidad de uso de suelo para las tipologías de ciudad o metropolitano, y para las tipologías de equipamiento barrial, sectorial y zonal, será la Administración Zonal correspondiente.

Art. 20.- Las actividades afines, complementarias y que no interfieran en el funcionamiento de los establecimientos con usos de suelo de equipamientos barriales, sectoriales, zonales y de ciudad o metropolitanos que se ubiquen en el mismo lote, que estén integrados o no al equipamiento principal implantado, pueden ser permitidos previo el informe de la Administración Zonal y de la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda según su competencia.

Art. 21.- Asignaciones de ocupación y edificabilidad.- Conforme los tratamientos y piezas urbanísticas, se establece el siguiente aprovechamiento de suelo constante en los Anexos No. 10 y No. 11 y Cuadro No. 3 descrito previamente.

Art. 22.- Datos Edificabilidad y Forma de Ocupación.- Los datos de edificabilidad y formas de ocupación establecidas para el presente plan, se detallan en los Anexos No. 10 y No. 11 y el Cuadro No. 6 descrito a continuación:

Cuadro No. 6
Datos de Edificabilidad y Forma de Ocupación

Código zonificación	Zonificación	Nº pisos	m	Retiro frontal	Retiro lateral	Retiro posterior	Distancia bloque	COS PB	COS Total	Lote mínimo	Frete mínimo
A4	A5002-5	2	8	5	3	3	6	5	10	5000	40
A31	PQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A78	A2502-20	2	8	10	5	5	10	20	40	2500	30
D1	D202-80	2	8	0	0	3	6	80	160	200	10
D2	D302-80	2	8	0	0	3	6	80	160	300	10
ZZ	ZC	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
C20	C302-50(VB)	2	8	5	0	3	6	50	100	300	10

* VB Vivienda Bifamiliar, dos viviendas por lote mínimo
 Elaboración: STHV –DMPPS

Art. 23.- Tipologías de ocupación y edificabilidad.- En función del PUOS, para el presente Plan se definen las siguientes tipologías:

- e) **Aislada A:** Mantendrá retiros a todas las colindancias; frontal, dos laterales y posterior.
- f) **Continua C:** Mantendrá retiros a dos colindancias: retiro frontal y posterior, y se permite adosamiento a las dos colindancias laterales.
- g) **Línea de fábrica D:** Mantendrá solo un retiro posterior y se permite el adosamiento a las colindancias frontal y laterales.
- h) **Especial ZH:** Para edificaciones en los entornos de las plazas centrales de las cabeceras parroquiales y otros lugares de interés histórico.
- i) **Especial ZC:** Para las áreas de promoción especial, desarrollo de proyectos urbanísticos concertados y zonas especiales de desarrollo económico.

Sección quinta

NORMAS ESPECÍFICAS PARA LA GESTIÓN DE LOS TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

Art. 24.- Normas específicas para la gestión de sectores de tratamiento de conservación en suelo de clasificación rural.- La gestión de las unidades, se realizará mediante las siguientes normas:

- a) Queda prohibida todo tipo de habilitación de suelo dentro de las quebradas, de su borde superior y la franja de protección calculada en base a la normativa vigente;
- b) Se permiten las acciones que fomenten la recuperación de las quebradas y la estabilidad de los taludes;

Art. 25.- Normas específicas para la gestión de sectores de tratamiento de conservación en suelo de clasificación urbano.- La gestión de las unidades, se realizará mediante las siguientes normas:

- a) Previo la aprobación o regularización de cualquier tipo de proyecto se deberá contar con un informe favorable de la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Previo la aprobación de cualquier tipo de proyecto se deberá contar con un estudio de reforestación y manejo de taludes realizado por el propietario o promotor del proyecto y aprobado por la secretaria encargada del ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.
- c) No se permitirá la generación de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, que modifiquen las asignaciones de uso y ocupación generadas en la presente ordenanza.

Art. 26.- Normas específicas para la gestión de sectores de tratamiento de mejoramiento integral.- La gestión de las unidades, se realizará mediante las siguientes normas:

- a) Previo la aprobación o regularización de cualquier tipo de proyecto se deberá obtener criterio favorable de la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Previo la aprobación o regularización de cualquier tipo de proyecto se deberá regularizar la propiedad del suelo.
- c) Se permitirá el incremento de un piso adicional en la zonificación establecida en la presente ordenanza, sin que medie pago por concesión onerosa de derechos, a los lotes que obtengan un criterio favorable de la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito y cuyos propietarios sean miembros de una organización social inscrita territorialmente dentro de lo límites geográficos del presente plan.

Art. 27.- Normas específicas para la gestión de sectores de consolidación.- La gestión de las unidades, se realizará mediante las siguientes normas:

- a) Se permite la generación de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, bajo la condición de realizar los respectivos estudios de riesgos aprobados por la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Se permitirá el incremento de un piso adicional en la zonificación establecida en la presente ordenanza, sin que medie pago por concesión onerosa de derechos, a los lotes que obtengan un criterio favorable de la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito y cuyos propietarios sean miembros de una organización social inscrita territorialmente dentro de los límites geográficos del presente plan.

Art. 28.- Normas específicas para la gestión de sectores de desarrollo.- La gestión de las unidades, se realizará mediante las siguientes normas:

- a) Se permite la generación de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, bajo la condición de realizar los respectivos estudios de riesgos aprobados por la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- b) Para los lotes asignados como (ZC) áreas de promoción es obligatoria la generación de un proyecto urbanístico arquitectónico especial.
- c) Se permitirá el incremento de un piso adicional en la zonificación establecida en la presente ordenanza, sin que medie pago por concesión onerosa de derechos, a los lotes que obtengan un criterio favorable de la dirección encargada de riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito y cuyos propietarios sean miembros de una organización social inscrita territorialmente dentro de los límites geográficos del presente plan, a excepción de los lotes como (ZC) áreas de promoción.

Capítulo Tercero ESTRATEGIA DE GESTIÓN DEL SUELO

Sección Primera OBJETIVOS E INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL SUELO

Son objetivos de la estrategia de gestión urbanística y de suelo facilitar y promover la ejecución del modelo de ordenamiento territorial propuesto en el Plan Especial, mediante el uso de instrumentos de gestión territorial y del financiamiento del desarrollo urbano que permitan implementar los programas y proyectos programados, así como de asegurar la participación justa del DMQ en los beneficios generados por la norma urbanística.

Con el fin de lograr un desarrollo urbano coherente con la capacidad de carga del territorio, tanto del aspecto físico ambiental, así como precautelar los asentamientos humanos en zonas de riesgo se establecen las siguientes actuaciones estratégicas de la gestión del suelo:

- a) Definir programas y proyectos para asegurar la correcta dotación de sistemas públicos de soporte acordes a la implementación por fases;
- b) Instrumentación de las actuaciones urbanísticas y definición de mecanismos de viabilidad financiera.

Sección Segunda
PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA EL PLAN ESPECIAL SECTOR SUR DEL
NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA

Art. 29.- Los programas y proyectos a ejecutarse en el Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela tendrán un cronograma de implementación a quince (15) años a partir de la sanción de la presente ordenanza, distribuidos en 2 fases de implementación, descritas y priorizados de acuerdo a criterios técnicos y sociales detallados en los cuadros No.7 y No.8 descritos a continuación.

Cuadro N°7
Priorización Técnica y Social

Criterio	Descripción/Aspectos	Ponderación¹	Prioridad
Técnico	1. Biofísico/Ambiental 2. Socioeconómico 3. Estructura Urbana 4. Sistemas Urbanos	67%	1. Muy Alto, 4pts; 2. Alto, 3pts; 3. Medio, 2pts; 4. Bajo, 1pt
Social/ Comunitario	1. Importancia para la comunidad (lo que la población pide y considera necesario)	33%	1. Muy Alto, 4pts; 2. Alto, 3pts; 3. Medio, 2pts; 4. Bajo, 1pt
Total Prioridad	Suma de Ponderación * Nivel de Prioridad	100%	

Elaboración: STHV -DMPPS

Cuadro N°8
Fases de implementación

Fases de Implementación	Nivel de Prioridad	Puntaje	Cronograma Estimado de Implementación
Fase 1 - Prioritario para Modelo Territorial*	Prioridad 1 y 2	3pts-4pts	Años 1 a 5
Fase 2 - Mediano y Largo Plazo	Prioridad 3 y 4	0pts-2,9 pts	Años 6 a 15

Elaboración: STHV -DMPPS

Art. 30.- **Prioridad para la ejecución de los Programas y proyectos para el Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.**- Los programas y proyectos a ejecutarse en el Plan, contenidos en las fases descritas en el artículo anterior tendrán una prioridad en su ejecución, las cuales se detallan en los cuadros No. 9 y No. 10 descritos a continuación.

¹ El peso para el criterio técnico y social es determinado por el Coordinador del Plan Especial. Para este plan el peso del criterio técnico es el doble del criterio social.

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Cuadro N°9
Priorización Técnica

Nivel de Prioridad Criterio Técnico		Definición
Prioridad 1	Muy Alto	Determinante para desarrollo urbano y objetivos estratégicos (OE)
Prioridad 2	Alto	Importante para desarrollo urbano y OE
Prioridad 3	Medio	Medianamente importante para OE
Prioridad 4	Bajo	Sin injerencia en OE

Elaboración: STHV –DMPPS

Cuadro N°10
Priorización Social

Nivel de Prioridad Criterio Social		Definición
Prioridad 1	Muy Alto	Determinante para comunidad
Prioridad 2	Alto	Importante para comunidad
Prioridad 3	Medio	Medianamente importante
Prioridad 4	Bajo	No es considerado por comunidad

Elaboración: STHV –DMPPS

Capítulo Cuarto
PROGRAMAS Y PROYECTOS

Sección Primera
PROYECTOS PRIORITARIOS

Art. 31.- Proyectos prioritarios del Plan Especial.- Los Proyectos prioritarios de equipamiento, espacio público, vías y servicios básicos del Plan Especial se implementaran en la primera fase de acuerdo a los cuados No.11 y No.12.

Cuadro N°11
Proyectos de equipamiento y espacio público, y proyectos ambientales

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social	Costo Estimado de Proyecto
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Alpachaca)	Secretaría de Ambiente	3,8	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Guambi)	Secretaría de Ambiente	3,7	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Santa Rosa)	Secretaría de Ambiente	3,5	\$ 35.000,00
Parque Metropolitano Tababela	EPMMP	3,8	\$ 5.196.886,48
Costo Total Equipamientos			\$ 5.301.886,48

Elaboración: STHV –DMPPS

Cuadro N°12
Proyectos viales y Servicios Básicos

Proyecto Vial (código)	Responsable	Prioridad Técnica + Social	Costo Estimado de Proyecto
216	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 185.217,60
272	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 55.324,83
273	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 92.870,31
1000	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 344.493,39
27	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 2.653.045,95
38	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 294.930,23
271	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,6	\$ 906.500,45
67	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 95.606,87
217	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 177.617,33
237	AZ o EPMMP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 82.463,93

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 1.529.015,74
4	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 4.616.376,94
6	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 3.599.726,24
25	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 969.249,49
191	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 213.983,15
Costo Total de Vías			\$ 3.330.952,08

Elaboración: STHV –DMPPS

Sección Segunda
PROYECTOS SECUNDARIOS

Art. 32.- **Proyectos segunda fase del Plan Especial.**- Los Proyectos para la segunda fase de equipamiento, espacio público, vías y servicios básicos del Plan Especial se implementaran de acuerdo a los cuadros No.13 y No.14.

Cuadro N°11
Proyectos de equipamiento y espacio público, y proyectos ambientales

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social	Costo Estimado de Proyecto
Parque Deportivo Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 261.600,33
Parque Cultural Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 1.353.060,55
Parque Infantal Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 140.407,25
Centro de Promoción Popular	EPMMOP	2	\$ 1.878.910,32
Centro de Investigación y Experimentación para actividades agroproductivas	EPMMOP	2	\$ 7.399.612,53
Costo Total Equipamientos			\$ 11.033.590,99

Elaboración: STHV –DMPPS

Cuadro N°12
Proyectos viales y Servicios Básicos

Proyecto Vial (código)	Responsable	Prioridad Técnica + Social	Costo Estimado de Proyecto
14	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 179.564,05
26	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 848.727,84
35	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 3.891,26
59	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 173.027,46
87	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 339.117,71

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

192	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 11.397,35
200	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 495.635,87
241	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 956.068,46
248	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 5.770,26
249	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 76.088,12
1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.920,19
15	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 789.386,38
37	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.621,96
39	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.646,98
40	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 434.706,09
43	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 884.420,70
44	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 488.964,97
45	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 721.842,81
49	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 59.204,29
51	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 108.502,81
52	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.469,09
58	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 43.757,78
60	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 70.172,79
62	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 73.147,64
63	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.142,64
64	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 323,64

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

65	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 4.345,45
66	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 7.654,97
76	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 112.176,03
79	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 142.824,38
83	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 63.399,08
92	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 90.411,17
94	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 3.561,83
99	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.121,80
112	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 50.563,03
118	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 86.140,62
120	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 80.860,93
121	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 158.749,59
123	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 42.230,92
125	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.559,29
132	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 138.968,07
147	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 322.980,44
159	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 125.937,19
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.334,62
163	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 185.303,84
165	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 200.423,75
175	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 5.195,47

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

177	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.365.557,52
199	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 35.377,29
202	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 134.688,77
212	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.204,46
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 98.876,77
227	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 347.957,20
219	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 784.115,73
218	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.708.475,04
234	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 395.775,68
244	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 374.310,44
240	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.116,67
242	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 36.767,76
250	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.363.557,44
251	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 107.731,73
255	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 53.026,53
256	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 897.335,31
257	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 301.364,26
258	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 461.344,90
259	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 552.960,49
260	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.366,79
261	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.036.107,83

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

262	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 396.172,21
266	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 166.382,67
267	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 242.598,02
268	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 243.336,10
75,1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 2.327.650,39
75,2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 4.253.833,98
5	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.793,83
7	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 270.011,34
8	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.469.384,21
10	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 634.812,37
13	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 444.447,55
16	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 956.419,32
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 464.138,14
19	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
21	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 267.382,91
23	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 629.007,34
29	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 586.695,82
30	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 224.327,83
46	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 761.911,35
56	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 177.661,33
68	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 638,20

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

70	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 258.593,91
82	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 144.269,71
84	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 118.262,17
85	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 986.564,26
86	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 111.755,50
89	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.818,63
90	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 839.782,10
101	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 77.228,86
102	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 86.159,40
104	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 273.858,21
109	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 53.941,96
111	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 288.755,60
126	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 64.847,26
138	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 240.398,69
142	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 172.086,70
144	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 229.038,92
153	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 180.742,06
155	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 147.201,95
169	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 323.205,62
184	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 628,57
185	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 707,56

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

196	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 575.196,34
197	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 218.119,19
204	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 156.570,76
206	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 74.857,12
207	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 60.763,72
208	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 120.140,11
226	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 357.273,02
225	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 664.264,70
223	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 805.793,36
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 330.496,40
221	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 423.247,99
220	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 587.921,33
247	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 342.758,48
231	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
276	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 241.951,29
277	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 48.791,02
252	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 66.809,25
263	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.169.040,07
264	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 254.699,80
270	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 550.447,38
274	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 98.493,54

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Proyecto de Ordenanza del Plan Especial:
Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

275	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 148.087,93
75,3	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.393.064,09
269	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,16	\$ 550.447,38
222	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.370.282,86
222b	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.938.463,29
238	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 400.824,65
253	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 550.447,38
Costo Total de Vías			\$ 79.585.988,38

Elaboración: STHV –DMPPS

Sección Tercera
SISTEMA VIAL

Art. 33.- Categorización, dimensionamiento y derechos de vía del sistema vial.- El sistema vial del ámbito de aplicación del Plan Especial se estructura a partir de los siguientes componentes: malla de vías expresas; malla arterial principal; malla vial interna conformada por vías arteriales secundarias y colectoras, malla vial local; sistema de ciclovías. El trazado de este sistema vial consta en los Planos No. 14 y No. 15. Las características de derechos de vías y afectaciones del sistema principal vial metropolitano se especifican en el Cuadro No. 13 .

Cuadro No. 13
Derechos de Vías

No	NOMBRE DE LA VÍA	TIPO DE VÍA	DERECHO DE VÍA medido desde el eje de la vía.	RETIRO DE CONSTRUCCIÓN Medido a partir del derecho de vía.
1	Perimetral Regional (E-35)	Arterial	25 m.	15 m
2	By Pass: Pifo – Yaruquí – El Quinche (Perimetral Regional E-35)	Arterial	24 m.	15 m
4	Ruta Viva (Av. Simón Bolívar – Perimetral Regional E-35) (a)	Colectora + carriles de servicio	25 m.	15 m
5	Ruta Gualo Nuevo Aeropuerto (Av. Simón Bolívar – Conector Alpachaca - Perimetral Regional E- 35)	Expresa	15 m.	10 m
6	Ruta Norte Nuevo Aeropuerto	Expresa	15 m.	10 m
7	Conector Alpachaca (Perimetral Regional E-35 – Nuevo Aeropuerto) (b)	Expresa	18,75 m.	10 m
12	Calderón - Guayllabamba – Cusubamba	Arterial	25 m.	15m
13	Guayllabamba- Puente Río Pisque	Arterial	25 m.	15 m

36	Ruta Collas	Expresa	50 m	
40	Línea férrea	Expresa	10 m	De acuerdo a forma de ocupación asignada en el IRM

- a) Ancho variable de acuerdo a proyecto vial aprobado según la ordenanza 008 del 24 de julio del 2011 Red vial básica de la Zona Nororiental del Distrito, los lotes frentistas a la ruta VIVA tendrán acceso únicamente por los carriles de servicio.
- b) En el conector Alpachaca no se permitirá acceso directo a los predios frentistas, esto se realizan por vías secundarias.

Capítulo Quinto **IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL SECTOR DEL NUEVO** **AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA**

Sección Primera **GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN**

Artículo 21.- Gestión e implementación del Plan Especial.- La gestión para la implementación del Plan Especial corresponde a la Administración Zonal en coordinación con las Secretarías y Empresas Metropolitanas de acuerdo a sus competencias; como también con la Asamblea Parroquial de Presupuestos Participativos, de conformidad con el Artículo 62 del Título VIII: De los Presupuestos Participativos, del Reglamento a la Ordenanza Metropolitana No. 102 que promueve y regula el Sistema Metropolitano de Participación Ciudadana y Control Social.

Sección Segunda **MODIFICACIÓN E INTERVENCIÓN**

Artículo 22.- Procedimiento para modificar el Plan.- Los cambios a los componentes: Programas y Proyectos y Plan de Implementación del Plan Especial no requerirán reforma a la presente Ordenanza y se sujetarán a las determinaciones que en forma coordinada establezcan la Administración Zonal, las Secretarías, Empresas Metropolitanas de acuerdo a sus competencias y la Asamblea Parroquial de Presupuestos Participativos.

La modificación de los planos de propuesta del Plan Especial: No. 2 y No. 3 de la Clasificación del Suelo, No. 4 y No. 5 de Piezas Urbanísticas, No. 6 y No. 7 de Tratamientos Urbanísticos, No. 8 y No. 9 de Uso de Suelo, No. 10 y No. 11 de Ocupación y Edificabilidad, No. 12 y No. 13 de Equipamientos, Red Verde Urbana y Espacio Público, y No. 14 de la Categorización y Dimensionamiento Vial, requerirán reforma de la presente ordenanza.

Artículo 23.- Interpretación y aplicación.- Si fuere necesaria una interpretación de las disposiciones del Plan Especial, será el Concejo Metropolitano quien la realice.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Toda construcción y/o instalación que se encuentra dentro de la afectación del cono de aproximación y/o dentro de la zona de afectación de ruido deberá contar con el informe favorable de Dirección General de Aviación Civil, previo a su aprobación.

SEGUNDA: Los contenidos de los Programas y Proyectos contemplados en la Memoria Técnica podrán modificarse según lo justifiquen los estudios de detalle o si han cambiado las circunstancias que los originaron.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

PRIMERA: Las disposiciones, normas de uso, ocupación e intervención en el territorio asignados en la Ordenanza Metropolitana No. 0037 que contiene el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de la Zona Aeropuerto, sancionada el 26 de marzo de 2009, serán sustituidos por los señalados en el presente instrumento en el área estipulada en el Artículo 1.- Definición y ámbito de aplicación.

SEGUNDA: Se deroga toda disposición de igual o menor jerarquía que se oponga a la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y dominio web de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el _____

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

El infrascrito Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de _____; y, _____.-
Quito, _____

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

SECRETARÍA DE TERRITORIO HÁBITAT Y VIVIENDA

DIRECCIÓN METROPOLITANA DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO

**PLAN ESPECIAL: SECTOR SUR DEL NUEVO
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA**

ETAPA II: PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ARQ. JACOBO HERDOÍZA
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

ARQ. VLADIMIR TAPIA
DIRECTOR METROPOLITANO DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO

EQUIPO TÉCNICO: ING. DEYSI MAISINCHO
ING. LUIS SARAVIA
ARQ. GUILLERMO ROBLES
ECON. LUIS SALVADOR
SOC. SANTIAGO PALMA

RESUMEN EJECUTIVO

La Propuesta del Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, se ejecuta con el propósito de contar con un instrumento técnico de carácter estratégico que estructure una articulación funcional armónica de los actuales asentamientos humanos ubicados en el área de estudio de la Parroquia de Tababela, con proyectos trascendentes como el Nuevo Aeropuerto de Quito y sus sistemas complementarios de áreas productivas, comerciales y accesibilidad, mediante un proceso de desarrollo zonal ordenado y sustentable.

El Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, viabilizará la visión y propuestas contenidas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito PMDOT (Ordenanza Metropolitana No. 041, de fecha 22/02/2015) para la zona antes mencionada, hacia un planeamiento territorial sectorizado y pormenorizado, así como hacia una gestión más diversa e integral de la que actualmente se realiza, lo cual deberá implantarse y ejecutarse de forma inmediata por parte de la Municipalidad, con el objeto de anticiparse al crecimiento desordenado y especulativo que es la tónica actual en el territorio y que con el desarrollo de proyectos como el del aeropuerto y conexos, se verá incrementado.

El ámbito de aplicación de este Plan Especial es el Suelo Urbano y Rural de la zona mencionada, donde se encuentran la cabecera parroquial de Tababela y otros asentamientos humanos importantes, las áreas agrícolas y pecuarias, instalaciones industriales, agroindustriales y servicios, florícolas y planteles avícolas y de porcinos, las áreas protegidas de bosques, pastizales, microcuencas y quebradas.

La presente etapa parte de la matriz de problemas y potencialidades identificadas en función de los cuatro componentes mayores previamente definidos en el diagnóstico y relacionados en los ámbitos: biofísico, socioeconómico, estructura urbana y sistemas urbanos. En base a esta información se estructura el Modelo Territorial el cual define el rol urbano – espacial del área de estudio articulado con el PMDOT, la visión y los objetivos estratégicos. En función de estas definiciones se formula la Propuesta Territorial que abarca las siguientes temáticas: Piezas Urbanísticas, tratamientos y estrategias por cada pieza urbanística, clasificación del suelo, uso de suelo y zonificación, sistema vial, red verde urbana y espacio público. Finalizando la propuesta con el modelo económico y de gestión el cual formula los planes y proyectos, análisis de cargas y beneficios, estrategias de financiamiento y las fases y priorización de obras.

Se finalizó la etapa con la socialización del presente estudio con la comunidad a través de talleres de trabajo.

Objetivo General del Plan Especial de Ordenamiento Territorial

Para tal efecto el objetivo general del Plan Especial de Ordenamiento Territorial es el de optimizar el uso eficiente de los recursos de la zona con un criterio sustentable que garantice un alto nivel de vida para la población local y la creación de un espacio democrático donde exista la posibilidad de encontrar respuesta a las necesidades de suelo, servicios, infraestructura de transporte y comunicaciones para el desarrollo industrial, comercial y de actividades agrícolas y turísticas.

Índice General

Índice General	I
Índice de Anexos	V
Listado de Acrónimos	¡Error! Marcador no definido.
PLAN ESPECIAL: SECTOR SUR DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA	1
1. SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	1
1.1. CARACTERIZACIÓN DE LAS PARROQUIAS NORORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA	1
1.1.1. RÁPIDO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO	1
1.1.2. DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES	1
1.1.3. IMPACTOS ECOLÓGICOS Y PAISAJÍSTICOS	3
1.1.4. MEZCLA Y SUPERPOSICIÓN DESORDENADA DE USOS	3
1.1.5. INADECUADO USO DE RECURSOS NATURALES	3
1.1.6. INCOHERENCIA ENTRE LA LOCALIZACIÓN DE LA VIVIENDA Y EL EMPLEO, ASÍ COMO DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS:.....	3
1.1.7. INCIDENCIA DE PROYECTOS ESPECIALES EN LA ZONA.....	4
1.2. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO EN LA PARROQUIA DE TABABELA	11
1.2.1. UBICACIÓN	11
1.2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	12
1.2.3. SÍNTESIS DEL COMPONENTE BIOFÍSICO.....	13
1.2.4. SÍNTESIS COMPONENTE SOCIOECONÓMICO	15
1.2.5. SÍNTESIS DE LOS COMPONENTES: ESTRUCTURA URBANA Y SISTEMAS URBANOS	16
2. MATRIZ DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES	23
2.1.1. COMPONENTE BIOFÍSICO	23
2.1.2. COMPONENTE SOCIOECONÓMICO	24
2.1.3. COMPONENTE ESTRUCTURA URBANA	25
2.1.4. COMPONENTE SISTEMAS URBANOS	26
2.2. LÍNEAS DE DÉFICIT (NUDOS CRÍTICOS).....	27
2.3. POTENCIALIDADES APROVECHABLES	27
3. MODELO TERRITORIAL	28
3.1. AMBITO DE APLICACIÓN	28
3.2. PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN	29
3.2.1. ARTICULACIÓN CON EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	29
3.2.2. ARTICULACIÓN CON EL PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES.....	31
3.3. OBJETO.....	33
3.4. ROL.....	33
3.5. VISION	33
3.6. OBJETIVO GENERAL.....	33
3.7. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	33

3.7.1.	OBJETIVO ESTRATÉGICO 1:	34
3.7.2.	OBJETIVO ESTRATÉGICO 2:	34
3.7.3.	OBJETIVO ESTRATÉGICO 3:	34
3.8.	PROPUESTA TERRITORIAL	34
3.8.1.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	35
3.8.2.	PIEZAS URBANÍSTICAS.....	36
3.8.3.	TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS	39
3.8.4.	USO DE SUELO PRINCIPAL, FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD.....	44
a)	USO DE SUELO.....	45
b)	FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD.....	47
c)	ZONIFICACIÓN	48
3.8.5.	SISTEMA VIAL	49
Fase I:	65	
Fase II:	65	
Fase III:	66	
3.8.6.	RED VERDE URBANA (RVU) Y ESPACIO PÚBLICO	70
3.8.7.	EQUIPAMIENTOS.....	71
4.	MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN.....	82
4.1.	OBJETIVO.....	82
4.2.	ALCANCE	82
4.3.	ESTRUCTURA DEL MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN ESPECIAL:.....	82
1.	DEFINICIÓN DE PROYECTOS, RESPONSABLES Y COSTOS:	82
2.	PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS Y DEFINICIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN:	91
3.	UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA:.....	101
4.	ANÁLISIS Y CÁLCULO DE CARGAS Y BENEFICIOS:	104
5.	ESCENARIOS DE FINANCIAMIENTO POR CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS:	105
6.	EJECUCIÓN ESTIMADA DE PROYECTOS:.....	109
	PROCESO PRESUPUESTARIO Y DE GESTIÓN EN EL MDMQ:	116
4.4.	CONCLUSIONES Y LIMITACIONES:	118
5.	ANEXOS:	120
5.1.	ANEXO A: DEL MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN	120
5.2.	ANEXO B: COORDINACIÓN DE SOCIALIZACIÓN SOC. SANTIAGO PALMA	123
6.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	137

Índice de Tablas

Tabla 1: Crecimiento Demográfico - Parroquias Nororientales	1
Tabla 2: Sistema de Riego Pisque	6
Tabla 3: Edificación por Porcentaje (Número de Lotes)	17
Tabla 4: Matriz de problemas y potencialidades componente biofísico	23
Tabla 5: Matriz de problemas y potencialidades componente socioeconómico.....	24
Tabla 6: Matriz de problemas y potencialidades componente estructura urbana.....	25
Tabla 7: Matriz de problemas y potencialidades componente sistemas urbanos.....	26
Tabla 8: Clasificación del Suelo	36
Tabla 9: Piezas Urbanísticas Plan Especial Sector Sur Nuevo Aeropuerto Internacional y Tababela	37
Tabla 10: Tratamientos Urbanos	41
Tabla 11: Uso de Suelo, Forma de Ocupación y Edificabilidad	44
Tabla 12: Uso de Suelo.....	47
Tabla 13: Forma de Ocupación y Edificabilidad	48
Tabla 14: Zonificación	49
Tabla 15: Tipos de Vías	51
Tabla 16: Presupuesto Referencial del Sistema Vial del Área de estudio en la Parroquia Tababela	54
Tabla 17: Resumen del Presupuesto Referencial del Sistema Vial del Área de estudio en la Parroquia Tababela	56
Tabla 18: Priorización de Proyectos Viales	67
Tabla 19: Resumen costo estimado de infraestructura vial y priorización de proyectos (USD)	68
Tabla 20: Red de Ciclovías.....	68
Tabla 21: Programa urbano-arquitectónico del Centro de Promoción Popular	72
Tabla 22: Programa urbano-arquitectónico del Parque Metropolitano Tababela	73
Tabla 23: Programa urbano-arquitectónico del Centro de Investigación para Actividades Agro-Productivas.....	75
Tabla 24: Programa urbano-arquitectónico del Parque Deportivo Santa Rosa.....	77
Tabla 25: Programa urbano-arquitectónico del Parque Cultural Santa Rosa	79
Tabla 26: Programa urbano-arquitectónico del Parque Infantil San Rosa.....	80
Tabla 27: Proyectos de equipamiento y espacio público, y proyectos ambientales	83
Tabla 28: Proyectos Viales y Servicios Básicos.....	83
Tabla 29: Priorización Técnica y Social.....	91
Tabla 30: Priorización Técnica.....	93
Tabla 31: Priorización Social	93
Tabla 32: Fases de Implementación.....	93
Tabla 33: Fase 1 Proyectos Prioritarios.....	94
Tabla 34: Fase 2 – Proyectos Mediano y Largo Plazo	95
Tabla 35: Cargas y Beneficios.....	104
Tabla 36: Recaudación Estimada por Escenario	106
Tabla 37: Recaudación Estimada por Año: Escenario Pesimista (48%).....	107
Tabla 38: Recaudación Estimada por Año: Escenario Intermedio (72%).....	107
Tabla 39: Recaudación Estimada por Año: Escenario Optimista (100%)	107
Tabla 40: Proyección Estimada de Ejecución de Proyectos conforme a Escenario de Captura de Valor (COD) - OPTIMISTA	108
Tabla 41: Ejecución de Proyectos por Año.....	110
Tabla 42: EJECUCIÓN FASE 2 MEDIANO Y LARGO PLAZO	112
Tabla 43: Proyectos Plan Especial	115

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Porcentaje por categoría de ocupación	15
Gráfico 2: Centralidad atractora de carácter Global	30
Gráfico 3: Centralidad Productiva de carácter Metropolitana	30
Gráfico 4: Modelo Territorial 2009- Parroquias Orientales de Quito	32
Gráfico 5: Ocupación del Territorio y esquema sintético	35
Gráfico 6: Perfil Vial Tipo C1	57
Gráfico 7: Perfil Vial Tipo C2	57
Gráfico 8: Perfil Vial Tipo C3	58
Gráfico 9: Perfil Vial Tipo C	58
Gráfico 10: Perfil Vial Tipo L2	59
Gráfico 11: Perfil Vial Tipo L2.1	59
Gráfico 12: Perfil Vial Tipo L19	60
Gráfico 13: Perfil Vial Tipo D	60
Gráfico 14: Perfil Vial Tipo D1	61
Gráfico 15: Perfil Vial Tipo E	61
Gráfico 16: Perfil Vial Tipo F	62
Gráfico 17: Perfil Vial Tipo G	62
Gráfico 18: Carril de refugio, entre Vía E-35 y Av. Los Vergeles	63
Gráfico 19: Puente Peatonal	63
Gráfico 20: Intersección calle Los Vergeles con vía E-35	64
Gráfico 21: Perfil Vial Puente hacia Yaruquí	64
Gráfico 22: Plan masa del Centro de Promoción Popular	72
Gráfico 23: Plan masa del Parque Metropolitano Tababela	74
Gráfico 24: Plan masa del Centro de Investigación para Actividades Agro-Productivas	76
Gráfico 25: Plan masa del Parque Deportivo Santa Rosa	77
Gráfico 26: Plan masa del Parque Cultural Santa Rosa	79
Gráfico 27: Plan masa del Parque Infantil Santa Rosa	81

Índice de Anexos

ANEXO A: DEL MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN.....	120
ANEXO B: COORDINACIÓN DE SOCIALIZACIÓN SOC. SANTIAGO PALMA	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 1: PLANO DELIMITACIÓN DEL PLAN	
ANEXO 2: PLANO CLASIFICACIÓN DEL SUELO	
ANEXO 3: PLANO CLASIFICACIÓN DEL SUELO (AMPLIADO)	
ANEXO 4: PLANO PIEZAS URBANÍSTICAS	
ANEXO 5: PLANO PIEZAS URBANÍSTICAS (AMPLIADO)	
ANEXO 6: PLANO TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS PARA SUELO URBANO Y RURAL	
ANEXO 7: PLANO TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS PARA SUELO URBANO Y RURAL (AMPLIADO)	
ANEXO 8: PLANO USO DEL SUELO	
ANEXO 9: PLANO USO DEL SUELO (AMPLIADO)	
ANEXO 10: PLANO FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD	
ANEXO 11: PLANO FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD (AMPLIADO)	
ANEXO 12: PLANO EQUIPAMIENTOS	
ANEXO 13: PLANO RED VERDE URBANA Y ESPACIO PÚBLICO	
ANEXO 14: PLANO CATEGORIZACIÓN Y DIMENSIONAMIENTO VÍAL	
ANEXO 15: PLANO CATEGORIZACIÓN Y DIMENSIONAMIENTO VÍAL (AMPLIADO)	
ANEXO 16: SECCIONES VIALES	

PLAN ESPECIAL: SECTOR SUR DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO Y TABABELA

1. SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

1.1. CARACTERIZACIÓN DE LAS PARROQUIAS NORORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA

1.1.1. RÁPIDO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

Producto de la dinámica productiva vinculada a la agroexportación la zona en mención ha observado en el período intercensal (1990-2001) un incremento poblacional del 77%¹ llegando a tener en el 2001 una población de 71.792 hab. Observando similares patrones demográficos para el período intercensal (2001-2010) con una población de 92.164 hab., con una densidad total de 1.53 hab./ha. y un incremento poblacional del 28.38%.² Para el año 2025 se ha estimado que en la zona vivirán 127.538 hab., con una densidad poblacional del 2,12 hab./ha.³

Tabla 1: Crecimiento Demográfico - Parroquias Nororientales

AÑO	SUPERFICIE (ha)	POBLACIÓN (hab.)	DENSIDAD TOTAL (hab./ha.)
2001	60.298	71.792	1.19
2010	60.298	92.164	1.53

Fuente: INEC - <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/informacion-censal-cantonal/>

Una característica demográfica de la zona constituye su población flotante especialmente en las parroquias Pumbo, Pifo, Yaruquí y Checa, estimándose aproximadamente en 5.000 personas especialmente adultas que trabajan en las empresas agroindustriales y florícolas.

1.1.2. DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES

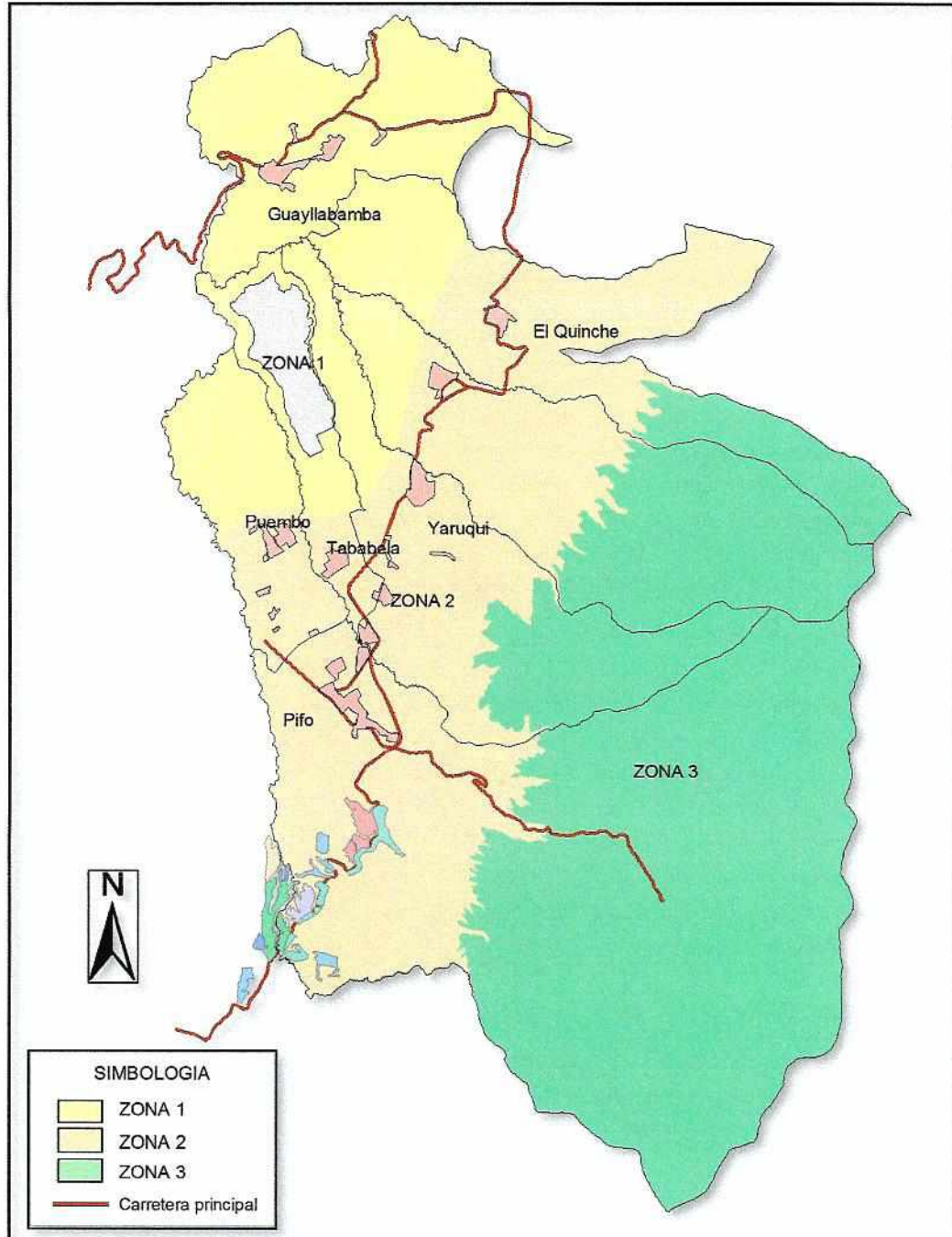
El territorio delimitado para el Plan Parcial de las Parroquias Nororientales se divide en tres zonas principales (Ver Gráfico 1), la cabecera parroquial de Tababela es parte de la Zona 2 – de mayores características urbanas de acuerdo al Plan Parcial, zona caracterizada por tener más desarrollo de actividades inmobiliarias, industriales y de urbanización. Esta zona además incluye a las parroquias de Pifo y Pumbo. En todas las Parroquias Nororientales, los equipamientos y servicios sociales se concentran en las cabeceras parroquiales y tienden a ser rebasados en capacidad.

¹ Con una tasa anual de crecimiento del 5.3% altamente influenciada por el componente migratorio, según INEC.

² Con una tasa anual de crecimiento del 2.69%, según INEC.

³ Censos de Población y Vivienda, INEC (1982, 1990, 2001, 2010). Proyección Instituto de la Ciudad 2013.

Mapa 1: Zonas Principales de las Parroquias Nororientales



Zona 1: De características rurales - Producción Agrícola.

Zona 2: De mayores características urbanas.

Zona 3: De reserva natural.

Fuente: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA, por parte del Arq. Os Oswaldo Granda Páez, Consultor, para el PROGRAMA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (PSA), Mayo 2006.

1.1.3. IMPACTOS ECOLÓGICOS Y PAISAJÍSTICOS

De acuerdo al diagnóstico, la Parroquia de Tababela sufre de impactos por:

- Contaminación ambiental en agua, suelo y aire con agroquímicos y derivados por agricultura intensiva.
- Los efluentes que provienen del alcantarillado sanitario de la cabecera parroquial y otros asentamientos agravan la contaminación de quebradas y ríos.
- Procesos de urbanización no planificada remplazan tierras de uso agrícola por fraccionamientos urbanos que no disponen de infraestructura adecuada de servicios básicos, vías que garanticen la accesibilidad y equipamiento.
- La implantación de actividades agroindustriales, el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, el parque industrial de la zona de Itulcachi, el relleno sanitario El Inga y las urbanizaciones, tienden a modificar el paisaje rural a paisaje urbano.
- En la zona de reserva natural, el fraccionamiento del suelo, la ampliación de la frontera agrícola y uso inadecuado de fuentes de agua destruye áreas naturales.

1.1.4. MEZCLA Y SUPERPOSICIÓN DESORDENADA DE USOS

- Nuevas actividades de servicios urbanos y para la agricultura intensiva promueven una ocupación anárquica del espacio público y de las vías, sobre lo cual no existen controles efectivos.
- La creciente dispersión de los asentamientos urbanos provoca conflictos con la actividad agropecuaria y el medio ambiente, por el impacto ambiental de agroquímicos y el aumento de demanda de agua para fines de uso doméstico. Adicionalmente, el incremento de desechos sólidos y de aguas servidas en quebradas y ríos por falta de sistemas de alcantarillado y tratamiento empeora el deterioro de quebradas.
- El tratamiento municipal de usos del suelo y normativa para edificación corresponde a zonas urbanas, sin considerar las condiciones particulares de la zona de estudio que la identifican fundamentalmente como rural.

1.1.5. INADECUADO USO DE RECURSOS NATURALES

- El manejo inadecuado del agua de riego, provoca pérdidas del recurso en el orden del 45%. El crecimiento urbano provoca el cambio de uso y pérdida de tierras agrícolas, y en algunos casos de reservas naturales a terrenos para construcciones.

1.1.6. INCOHERENCIA ENTRE LA LOCALIZACIÓN DE LA VIVIENDA Y EL EMPLEO, ASÍ COMO DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS:

- La implantación espontánea de las nuevas actividades productivas en la zona provoca la tugurización de áreas de vivienda construidas en el campo para uso de personas que trabajan en las florícolas; Las áreas aledañas a las cabeceras parroquiales se ocupan de una manera anárquica; La infraestructura básica y los equipamientos de los centros poblados empiezan a ser deficitarios por la implantación de nuevos asentamientos, sin que exista la debida previsión de espacio público, redes y equipamiento.
- Las redes de agua potable en el área urbana por lo general tienen una cobertura sobre el 90%, mientras que las de alcantarillado oscilan entre un 35 y un 60%.

- La infraestructura eléctrica a nivel urbano y rural es la más desarrollada y la que menos problemas tiene al no depender de un trazado urbano perfectamente definido.
- El servicio de las telecomunicaciones tiene un importante desarrollo en las áreas urbanas consolidadas y en algunos casos esta cobertura se amplía a sectores dispersos en áreas rurales, sin embargo aún existen sectores sin servicios debido a la falta de definición del espacio y trazados básicos de los asentamientos.
- Los equipamientos parroquiales relacionados con educación, cultura, salud, bienestar social, recreación y deportes, seguridad, servicios de la administración pública, funerarios y transporte, a la fecha tienen un déficit importante.

1.1.7. INCIDENCIA DE PROYECTOS ESPECIALES EN LA ZONA

a) Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito

La puesta en operación del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) y el desarrollo vial conexo a este equipamiento, ha significado el inicio de una nueva etapa de desarrollo para Quito, la cual procura la interconectividad de la ciudad a nivel local, nacional y global.

Se prevé que en el mediano plazo la operación del NAIQ incida en el crecimiento poblacional de la Zona, incidiendo en el aumento de demanda de viviendas, infraestructura, equipamientos y servicios.

b) Zona Especial de Desarrollo Económico⁴

De las 1.500 hectáreas (aprox.) en las que se asienta el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y otras instalaciones, 200 hectáreas (aprox.) situadas al sur este de la plataforma (sur de la pista principal), están destinadas al desarrollo de la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE), la cual corresponde a una *"(...)propuesta de ordenamiento y regulación del suelo para el funcionamiento de unidades manufactureras y logísticas, centros de investigación e innovación, oficinas y laboratorios, que operarán bajo la legislación de régimen especial de ZEDE vigente en el Ecuador"*.

La Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA) es la entidad encargada por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para realizar el desarrollo y la promoción del proyecto de la ZEDE – Quito.

El Plan Estratégico de Desarrollo Económico, del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025, contempla como política del gobierno local la articulación de cadenas de valor y clústeres para la transformación de la matriz productiva (MDMQ, 2015: 40). Además, prevé la *"consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial."* (MDMQ, 2015:51).

⁴ Basado en la "Consultoría para realizar los estudios de Plan Masa y Prediseno de Infraestructura Básica para el proyecto de Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito", realizado por la Escuela Politécnica Nacional. (2017:8-11)

La promoción de actividades económicas – productivas en el DMQ tiene en el proyecto de la ZEDE – Quito, una gran potencialidad debido a:

- La ubicación estratégica del DMQ a nivel nacional e internacional, así como la conectividad y enlace entre rutas aérea y terrestre; y éstas, con las posibles zonas de desarrollo económico regional.
- La disponibilidad de un terreno público adyacente al AIMS para el desarrollo de actividades industriales de bienes y servicios, bajo normas especiales en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior.⁵
- La competitividad del DMQ, en relación a otras ciudades del país, es un factor importante ya que “Quito es la ciudad que más inversión extranjera atrae, dónde hay más concentración de universidades e institutos, dónde mayor concentración de servicios financieros existe, y en general Quito es la ciudad donde es más fácil hacer negocios comparado con el resto del país.” (MDMQ, 2015:37)
- La densidad de Quito como nodo central de la matriz productiva nacional por la alta concentración de empresas y sectores.⁶ Además, es la ciudad que aporta el mayor ingreso al PIB Nacional.⁷

c) Sistema de Riego Pisque

Construido por el INHERI, capta agua de los ríos Gran Nobles y Huáchala, con una capacidad de conducción de agua de riego de 7 m³ consta de un canal principal de 60 Km con 59 tomas principales, de las que se deriva la red secundaria. (Ver Gráfico 2)

La Administración del canal está a cargo de la Junta General de Usuarios del Sistema de Riego “El Pisque”, la cual está conformada por 29 Juntas Modulares de los canales secundarios del sistema constituida por los usuarios de las tomas antes mencionadas. La administración y operación del canal principal del sistema la realiza la junta general quien es la encargada de la distribución del agua a este nivel y las juntas modulares tienen jurisdicción solo en el área de cobertura de la junta.

5 “Algunos negocios que más rentas puedan obtener en la Zona Franca son aquellos relacionados con actividades logísticas de almacenamiento y redistribución nacional e internacional de mercancías, empresas de comercio triangular o bien aquellas firmas exportadoras que tengan entre sus mercados de origen o destino, rutas que incluyan países sudamericanos o europeos.” (PLANMAN, 2006:52)

6 Del Ranking de las 1.000 empresas más grandes del Ecuador, Quito se destaca por acoger a más del 55% de éstas en su territorio. De un análisis de ubicación de las 10 empresas más grandes por sección económica del país, Quito atrae a la totalidad de empresas de Minas y Canteras, al 90% de empresas de la Construcción, al 80% de las de Alojamiento y servicios de comidas, de Actividades profesionales y de Administración, al 70% de las empresas más grandes de Salud, e Industrias manufactureras, y al 60% de las empresas de la Información y comunicación. (Superintendencia de Compañías, 2013, citado por MDMQ. 2015. ORDM 041, Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ, Secretaría de Desarrollo Territorial, 2015).

7 A valores corrientes, en Quito se generó el 22,11% del PIB Nacional y Guayaquil el 20,7%, demostrando una concentración de la actividad productiva en estas dos ciudades del país. (Banco Central del Ecuador, 2011).

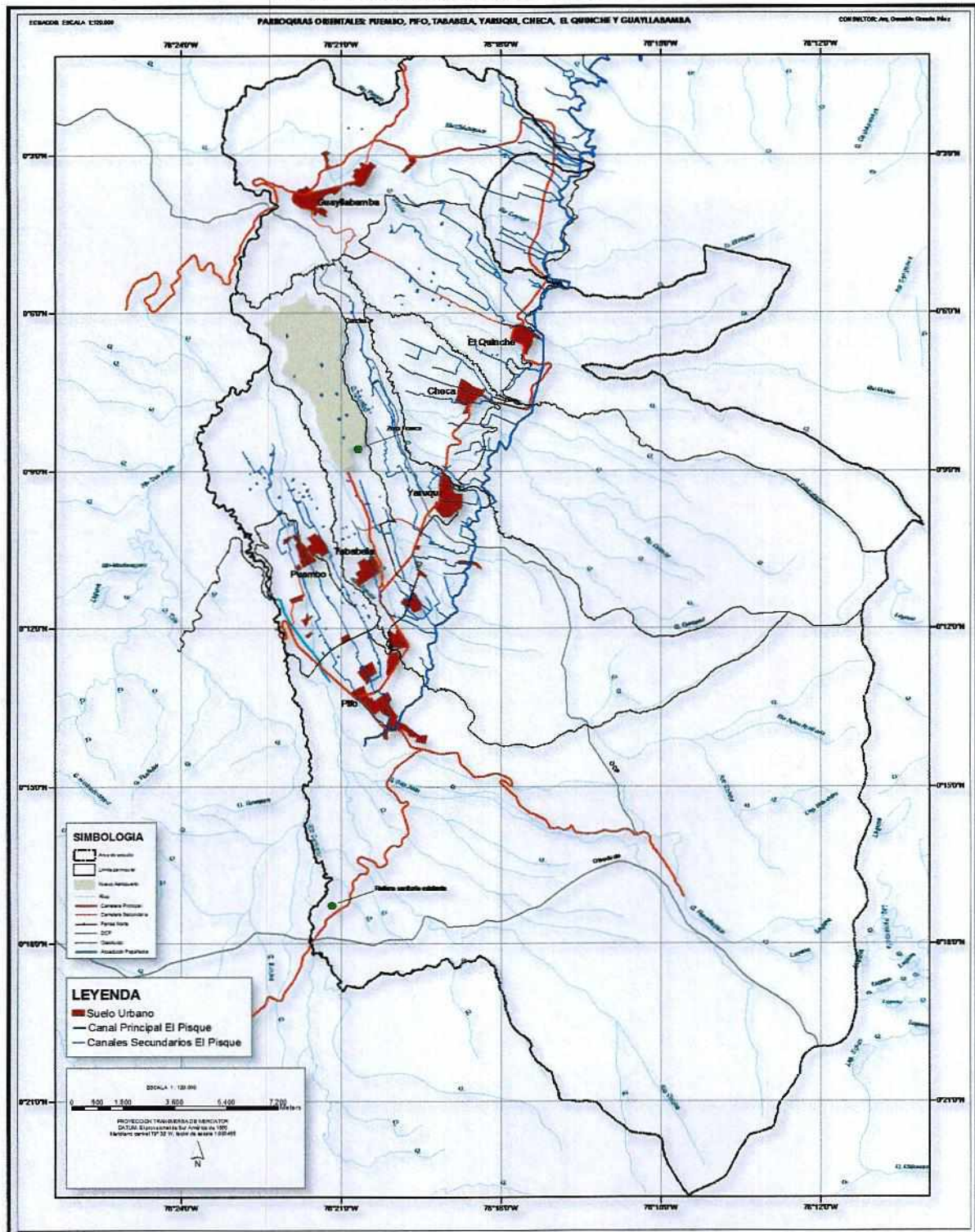
A pesar de ser un sistema de riego con una importante infraestructura hidráulica y cobertura de servicio, presenta serios problemas para su efectiva operación y eficiente distribución del agua entre los que se puede mencionar la necesidad de recuperación de infraestructura de riego como la de captación de agua y de distribución. El fortalecimiento institucional ya que las competencias de la organización en el área técnica, administrativa y financiera presentan muchas debilidades por falta de una asesoría oportuna en estas áreas obteniéndose niveles de eficiencia muy bajos.

Tabla 2: Sistema de Riego Pisque

SISTEMA DE RIEGO PISQUE	
LONGITUD	60 km
ÁREA DE RIEGO	10.668,68 has
FUENTES	RIOS GUACHALA Y GRANOBLES
CAUDAL	5 M3, 4M3, 2.5 M3
USUARIOS	6.686
UBICACIÓN	RIO GUACHALA, CANTÓN CAYAMBE
PARROQUIAS	GUACHALA, OTÓN, CUZUBAMBA, ASCAZUBI-GUAYLLABAMBA, EL QUINCHE, CHECA, YARUQUÍ, TABABELA, PIFO Y PUEMBO
TIPO DE EQUIPAMIENTO O INFRAESTRUCTURA	La entidad promotora del proyecto fue la ex - Caja del Seguro, la cual en 1945 inicio los estudios y construcción del sistema destinado a regar, con aguas de los ríos Ruachalá y Granobles. El sistema de riego comenzó a construirse en 1945. En 1952 se implementa el servicio de riego en la parroquia de Otón, tres años más tarde el servicio se amplía y fue posible llegar hasta el Quinche; en 1962 a Yaruquí; a Tababela en 1966. En 1970 se inaugura el sifón de Guambi, obra mediante la cual se extiende el servicio de riego a las parroquias de Pifo y Puenbo.

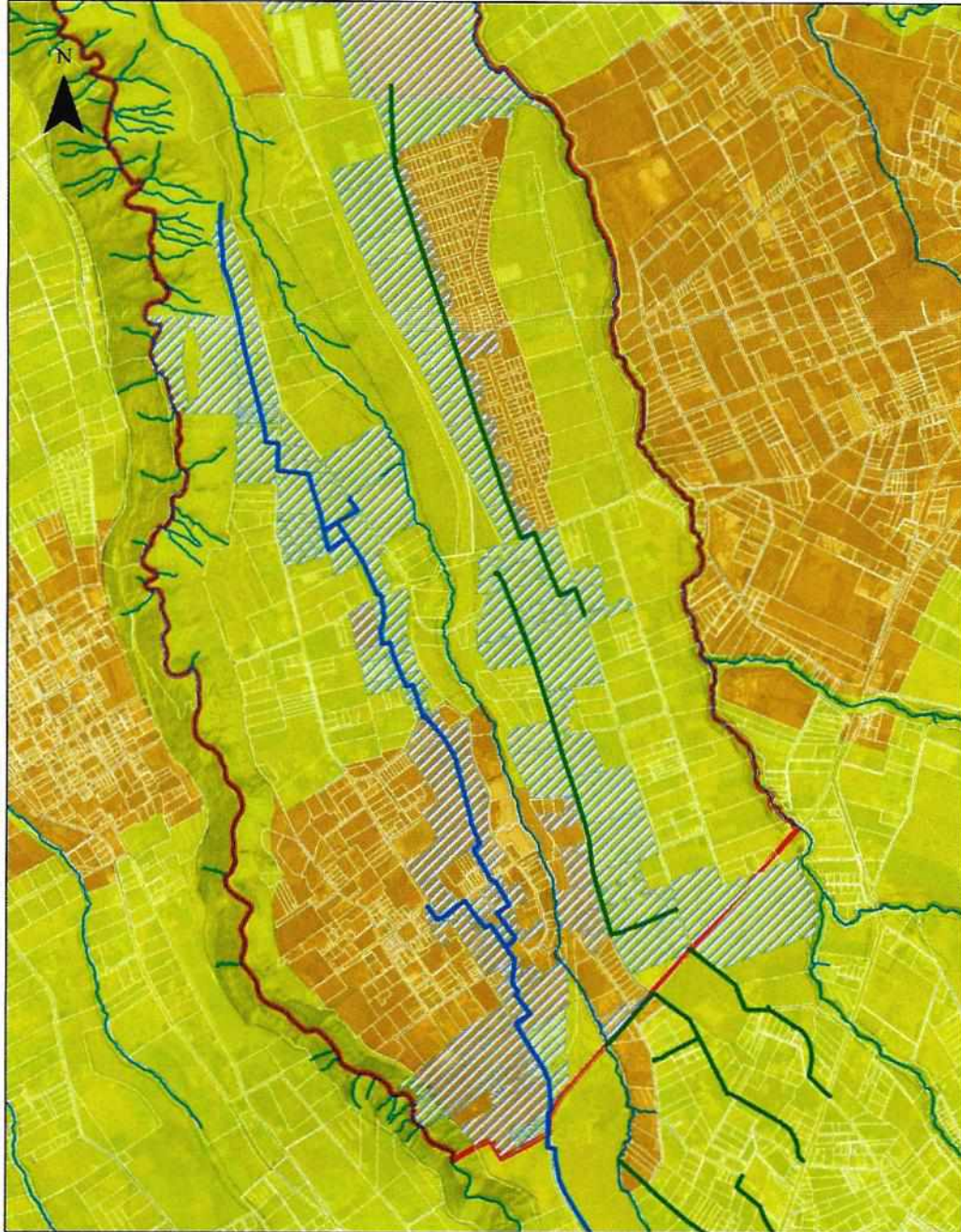
Fuente: Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Tababela 2012-2025

Mapa 2: Canal de Riego Pisque Parroquias Orientales



Fuente: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA, por parte del Arq. Os Oswaldo Granda Páez, Consultor, para el PROGRAMA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (PSA), Mayo 2006.

Mapa 3: Canal de Riego El Pisque en Parroquia de Tababela



Fuente: Junta General del Sistema de Riego El Pisque – Entregado mediante Oficio JGUSRP-087 de 30 de julio de 2018
Elaboración: STHV

d) Los centros poblados:

Las cabeceras parroquiales

- Las características de la estructura urbana de las cabeceras de cada una de las parroquias del área tienen muchos factores en común: origen precolombino del asentamiento y su consolidación en la época colonial; el trazado original de la cuadrícula y la implantación de una plaza central y la iglesia como elementos estructurantes de un tejido urbano, casi todos de similares dimensiones.⁸
- Debido a la falta de planeamiento y a un proceso especulativo del suelo la estructura original en cada una de las parroquias de la Zona, se ha expandido de manera discontinua e incluso caótica, que deteriora la calidad de vida apacible de la parroquia, destrucción del paisaje urbano, mal uso del suelo y de áreas que deben protegerse por sus características ecológicas o agrícolas.
- Por otro lado la entrada en funcionamiento del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito y la presión inmobiliaria que conllevará podría romper la tendencia actual de crecimiento radiocéntrico aislado de cada centro poblado consolidando el crecimiento de las zonas intermedias con tendencia a “conurbar” dos o más centros poblados.

Barrios y Asentamientos Dispersos

- Barrios o asentamientos dispersos en el sector rural o asentamientos en los costados de las carreteras, observan tendencias a crecer y consolidarse irregularmente y sin dotaciones de infraestructura, llenando lenta e irregularmente los espacios entre los centros poblados.

e) El transporte y el abastecimiento

- El transporte intra-regional es deficitario. La comercialización de productos vitales está controlada por intermediarios. No existen equipamientos de comercialización de carácter regional, centro de acopio o mercado mayorista.
- En un futuro cercano el sistema de transporte será insuficiente para las demandas del Nuevo Aeropuerto, volviéndose indispensable la previsión de sistemas masivos de transporte de personas, bienes y productos desde y hacia el sector.

f) La infraestructura vial

- El corredor vial central de articulación de la zona que conecta Puenbo con El Quinche, tiende a ser sobrepasado de su capacidad, especialmente los fines de semana por vehículos livianos, aspecto que no necesariamente se produce por una insuficiencia vial sino que responde más bien al mal uso que se hace de la vía y al escaso control.
- El acceso vial a la cabecera parroquial de Tababela no tiene un diseño geométrico adecuado, por lo que ingresar a la cabecera parroquial de Tababela es peligroso.
- No existe un Plan de acceso a barrios desde el corredor vial central, de acuerdo a la etapa de diagnóstico, el estado general de estas vías es de regular a malo, sin que exista algún mecanismo que prevea su mantenimiento.

⁸ Aunque existen algunas diferencias con Tababela, Checa y Guayllabamba, donde por diferentes razones éstas se alejan de este patrón de consolidación urbana.

- Por otro lado la malla vial se encuentra fraccionada por el crecimiento disperso de algunos barrios que incluso han “privatizado” vías públicas.
- No hay un plan de terminales de buses o plataformas para cada una de las poblaciones de nivel de cabecera parroquial, lo cual ocasiona conflictos internos y externos de tráfico peatonal y vehicular, con los peligros consecuentes.

g) La situación agropecuaria

En las 60.298 ha existe variedad de coberturas y usos, siendo el uso agropecuario, aparte del de protección ambiental, el predominante ya que abarca sobre las 14.000 ha que representan el 23 % del área, dentro de la cual existe agricultura intensiva originada por el Sistema de Riego “El Pisque” así como por el riego particular también presente en la zona.

El uso agrícola implanta una variedad de cultivos, predominantemente los de ciclo corto como las hortalizas, el maíz, la papa, el brócoli, el tomate riñón bajo invernadero. Entre los frutales se cultivan el tomate de árbol, aguacate, la manzana, el durazno y los cítricos.

Como cultivo de alto impacto en la generación de divisas tenemos el cultivo de las flores (flores de verano y las rosas) aunque éstos son causantes de severos impactos en el medio ambiente.

Los pastizales se ubican arriba de la cota del canal de riego El Pisque y soportan una alta carga animal debido a que predomina una ganadería extensiva.

El empleo de las prácticas agrícolas como fumigaciones, número de riegos, aplicación de abonos (orgánicos, químicos) y otras labores, demuestran el desarrollo de una agricultura semi-tecnificada y en el caso del cultivo de las flores altamente tecnificada.

Las modalidades de agricultura corresponden a la forma tradicional ubicada en las partes altas, cotas arriba del canal de riego, que emplean poco o casi ningún nivel tecnológico, y la agricultura intensiva que se desarrolla con un buen nivel tecnológico, especialmente en el área de comando del sistema de riego “El Pisque”.

Respecto a la agricultura intensiva, ésta ha generado el empleo de fungicidas, herbicidas, nematicidas, fertilizantes (agroquímicos) que por su composición química presentan diversos tipos o grados de toxicidad que afectan al hombre, suelo, agua y aire, especialmente por un mal manejo de agroquímicos que van desde una dosificación inadecuada hasta una falta generalizada de procedimientos a cumplir con respecto al transporte, aplicación, almacenamiento y desecho de los mismos.

El área en su mayor parte presenta ventajas favorables para el desarrollo de la agricultura ya que tiene condiciones positivas para realizar una explotación adecuada por sus favorables condiciones de suelos, clima, fisiografía, entre otros y para una comercialización regional e incluso internacional, puesto que su ubicación geográfica es estratégica, por su cercanía a centros de consumo y a los sitios de embarque internacional, lo cual tiene una mayor ventaja con la operación del nuevo aeropuerto. La existencia de la infraestructura de riego consolidada como la del Sistema de Riego El Pisque y la proveniente del riego particular existente en la zona, constituyen las bases para haber logrado y continuar manteniendo un nivel de desarrollo agrícola apropiado no solamente para el autoconsumo, sino para la comercialización

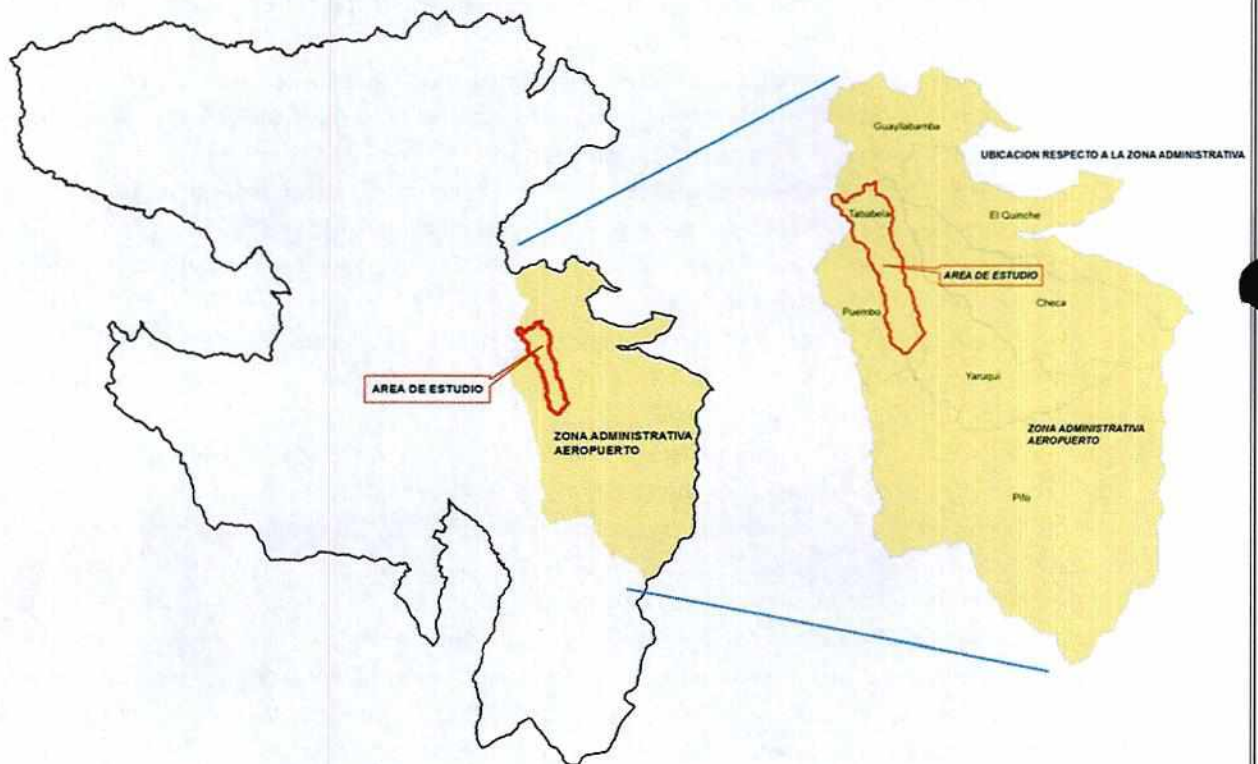
El desarrollo de actividades derivadas de una buena actividad agrícola como la agroindustria y agroexportación evidentes en la zona de estudio, conforman un marco favorable y competitivo que con políticas, estrategias e incentivos pueden coadyuvar a lograr una agricultura sustentable.

1.2. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO EN LA PARROQUIA DE TABABELA

1.2.1. UBICACIÓN

El área de estudio se encuentra al este de la ciudad de Quito aproximadamente a 25 kilómetros, en las parroquias rurales de Tababela y Yaruquí, mismas que son parte de la zona Administrativa Aeropuerto y se encuentra administrada por la Administración Zonal de Tumbaco.

Mapa 4: Ubicación respecto al DMQ y respecto a la zona administrativa Aeropuerto

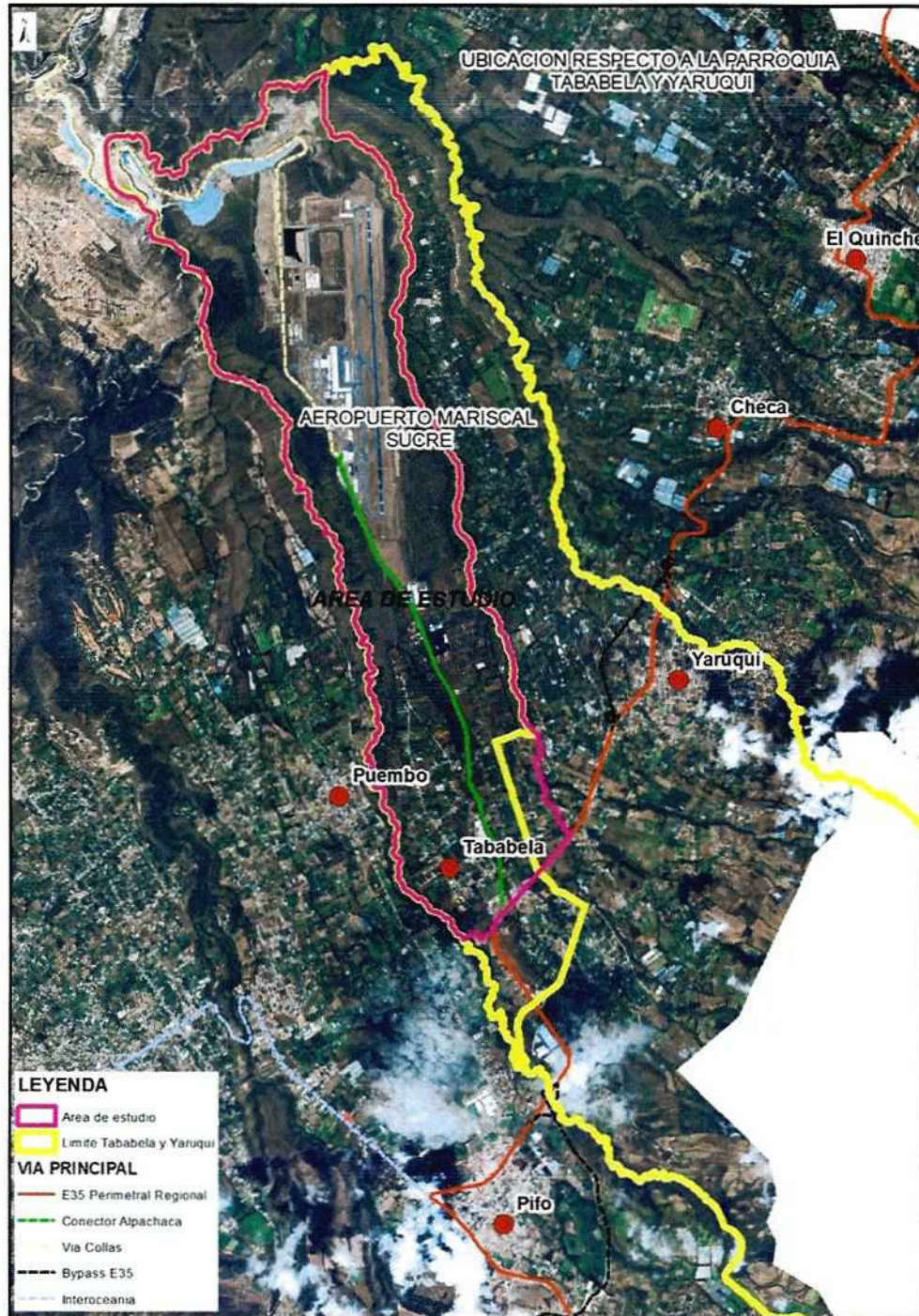


Fuente: STHV, 2017

1.2.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

En relación a la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana N° 127, sancionada el 25 de julio del 2016, se procederá a elaborar el Plan Especial comprendido en el **sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela**; para lo cual se considera los límites naturales de la parroquia de Tababela y la vía E35.

Mapa 5: Área de estudio en relación a la Parroquia Tababela



Fuente: STHV, 2017

LÍMITES

La parroquia de Tababela tiene un área total de 2.532,61 ha, de este total el 63.2% corresponde al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. El área de estudio tiene una superficie de 2.437,25 ha que corresponde al 92.82% en relación al área total de la parroquia Tababela y 1.14% en relación a la parroquia Yaruquí, se encuentra en una altura comprendida entre 2.195 y 2.525 metros sobre el nivel del mar. Esta limita al norte con el Río Uravía, al sur con vía E35, al oeste con el río Guayllabamba y Guambi, y al este con las quebradas Santa Rosa y Santiago.

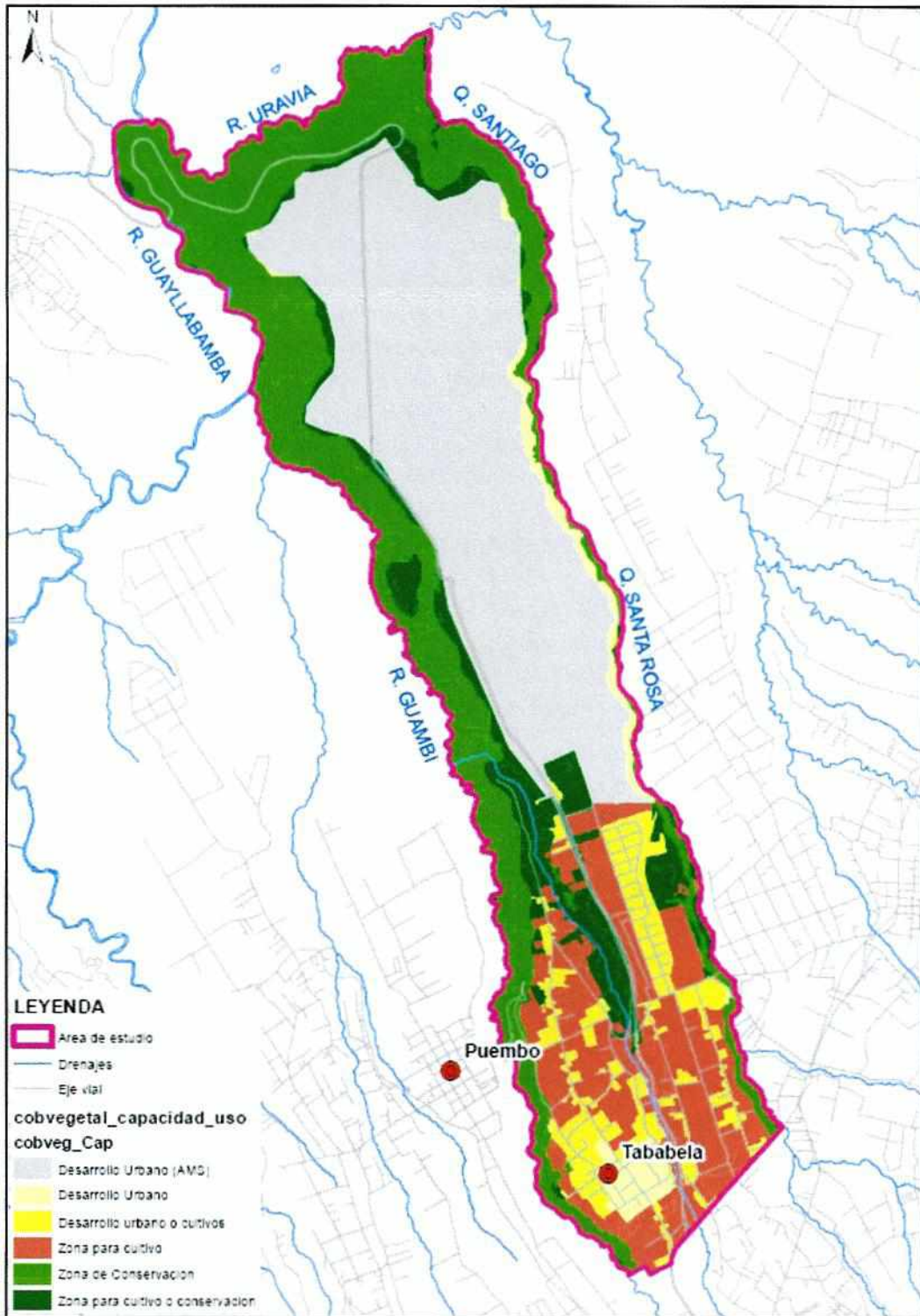
1.2.3. SÍNTESIS DEL COMPONENTE BIOFÍSICO

En el análisis del componente biofísico, se ha identificado 3 unidades estructurantes que permiten caracterizar en forma general el área de estudio:

- El área urbana: La cabecera Parroquial de Tababela, el barrio/sector Empleados DAC (actualmente barrio Las Acacias), y el equipamiento correspondiente al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.
- La zona de producción agrícola.
- El sistema hídrico formado por el río Guambi, quebrada Santa Rosa y Alpachaca.

Para realizar la síntesis se ha elaborado un cruce de los mapas descritos, de los cuales se establece categorías en función de las características del territorio de esta manera se obtuvo 14 clases donde se puede observar la potencialidad del territorio y el desarrollo del mismo, en la zona se puede evidenciar que existen áreas aptas para urbanización y cultivos que en su mayoría se encuentran en la zonas de baja pendiente; y zonas para conservación que se ubican en áreas de quebrada.

Mapa 6: Síntesis de los Aspectos Biofísicos



Fuente: STHV, 2017

1.2.4. SÍNTESIS COMPONENTE SOCIOECONÓMICO

La Parroquia de Tababela cuenta con una población de 3.155 habitantes (*proyección al 2015 en base al Censo INEC, 2010*), constituida por 1.564 hombres y 1.591 mujeres. Esta parroquia con una superficie de 2.532,61 ha. registra al año 2015 una densidad poblacional de 1,24 hab./ha. y una tasa de crecimiento del 2,39%, una de las más bajas del DMQ. Siendo además una población mayoritariamente joven, puesto que el 74,91% es menor de 45 años. Según la proyección al año 2017 se tiene una población en la parroquia de Tababela de 3.402 habitantes.⁹

Por sus características territoriales aptas para el cultivo, la población económicamente activa de la parroquia (*1.310 hab. según el censo del 2010*) focaliza su actividad económica primordialmente en el ámbito de la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca con el 31,81%, dejando como alternativas secundarias al comercio al por mayor y menor con el 11,34% y la manufactura con el 10,73%. Tendencia que se mantiene en el área de estudio con la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca con el 36,18%, el comercio al por mayor y menor con el 9,31% y la industria manufacturera con el 9,31%.

El nivel de pobreza según el NBI 2010, registra el 52,84% de pobres en la parroquia, siendo dicha pobreza considerada como la carencia persistente en las necesidades básicas de vivienda, salud, educación y empleo. En cuanto a la vivienda 46,96% de la población cuenta con vivienda propia. (*Según el censo del 2010 se incluye en este porcentaje la vivienda totalmente pagada, la que está pagando, y la regalada, donada, heredada o por posesión*)

Con respecto a los actores sociales de la parroquia se destacan a nivel público: la Prefectura de Pichincha, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Administración Zonal Tumbaco y el GAD Parroquial de Tababela. A nivel privado se cuenta con 24 empresas enfocadas principalmente en los ámbitos agropecuarios, de logística, de transporte, de materiales de construcción y de alojamiento.

Gráfico 1: Porcentaje por categoría de ocupación



Fuente: Censo de Población y Vivienda INEC (2010) - Elaboración: STHV

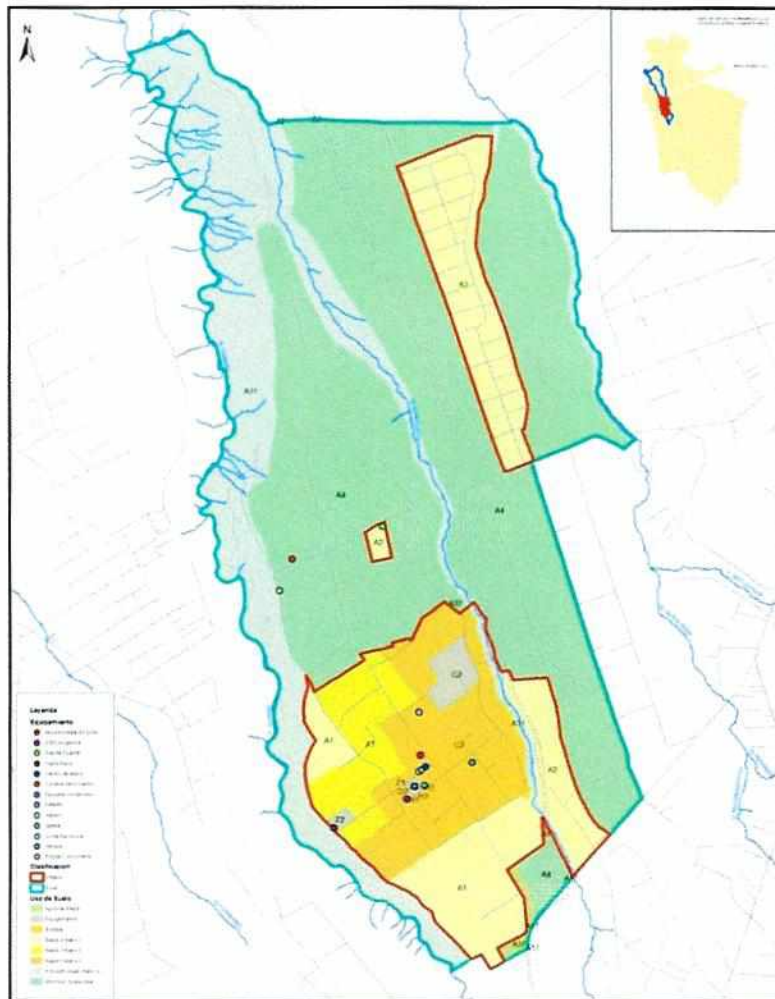
⁹ Censos de Población y Vivienda, INEC (1982, 1990, 2001, 2010). Proyección Instituto de la Ciudad 2013.

1.2.5. SÍNTESIS DE LOS COMPONENTES: ESTRUCTURA URBANA Y SISTEMAS URBANOS

En el área de estudio de Tababela se encuentra fragmentada verticalmente por el Conector Alpachaca que atraviesa este territorio de norte a sur, sin embargo se puede distinguir dos zonas claramente identificadas:

- **Área Urbana:** Constituida por la cabecera parroquial de Tababela, la cual todavía no se ha consolidado y donde se han ubicado la mayor parte de equipamientos, dispone de infraestructura de servicios básicos y las condiciones del sistema vial son buenas. Y la urbanización de la DAC, que corresponde a un fraccionamiento cuyo grado de consolidación es bajo, carece de servicios básicos y el sistema vial se encuentra en mal estado.
- **Área Rural:** Caracterizada por la producción agropecuaria, donde el uso de suelo predominante es (RN/PS) Recursos naturales/ Producción sostenible, cuenta con residencias combinadas con cultivos sobre una zonificación A4 (A5002-5). Existe un déficit de equipamientos y de infraestructura de servicios básicos.

Mapa 7: Síntesis Estructura Urbana actual



Fuente: STHV, 2017

a) Sistemas urbanos

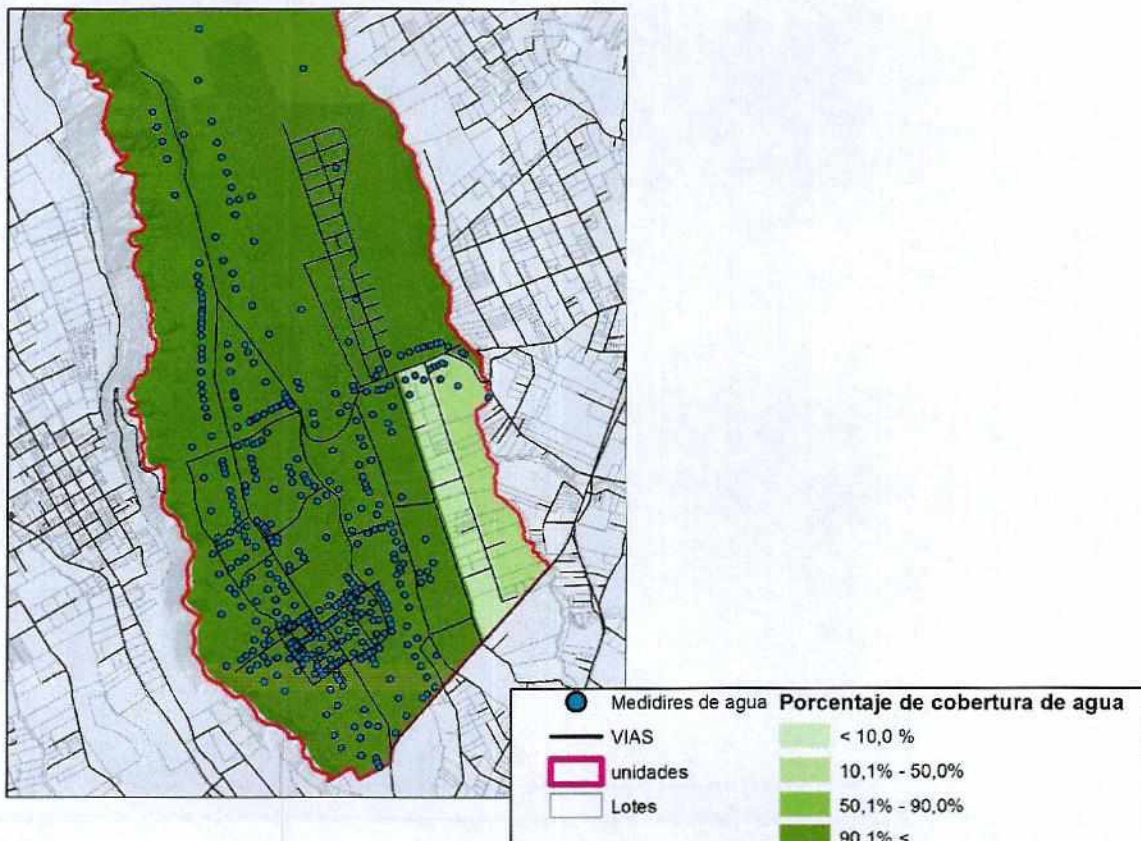
En la etapa de diagnóstico, como parte del análisis de los sistemas urbanos, que abarca los sistemas públicos de soporte, se determinó el nivel de cobertura de servicios básicos de agua potable, alcantarillado y electricidad en 147 lotes dentro del área del plan, identificándose el porcentaje de cobertura de servicios en función de la siguiente tabla y mapas:

Tabla 3: Edificación por Porcentaje (Número de Lotes)

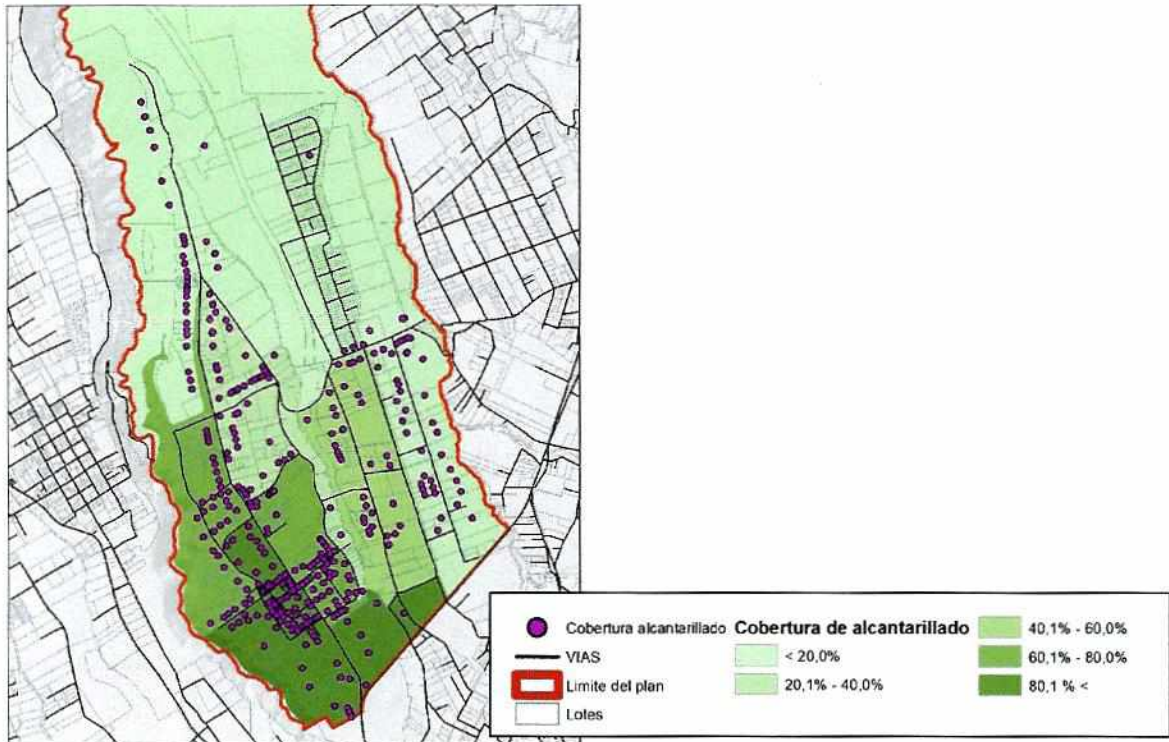
SERVICIOS	NÚMERO DE LOTES	PORCENTAJE
Luz	147	16,90%
Alcantarillado	8	0,92%
Agua	24	2,76%
Agua y Luz	37	4,25%
Agua y Alcantarillado	21	2,41%
Alcantarillado y Luz	28	3,22%
Agua, Alcantarillado y Luz	174	20,00%
Sin Servicio	431	49,54%
TOTAL	870	100,00%

Fuente: STHV, 2016

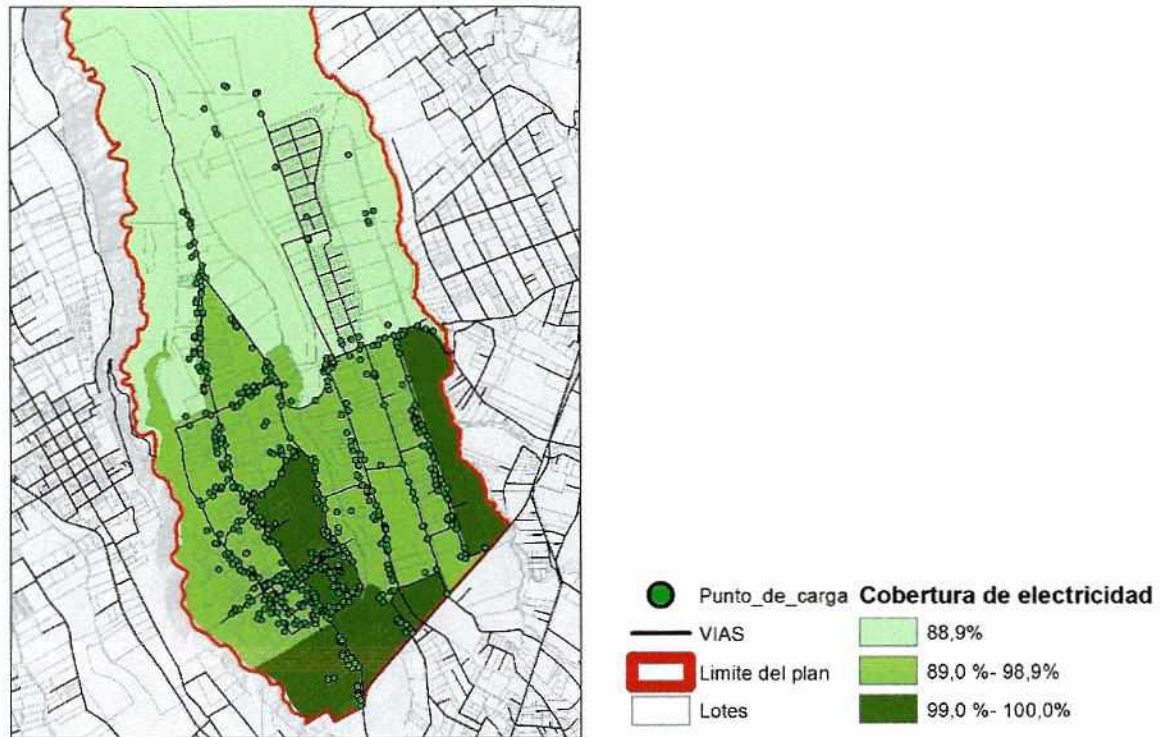
Mapa 8: Agua Potable



Mapa 9: Alcantarillado



Mapa 10: Electricidad



Elaboración: STHV

b) Estructura Urbana

El análisis de la estructura urbana identificó la clasificación del suelo vigente, el uso y zonificación, el parcelario y tamaño de lote. Los Mapas 11, 12 y 13 sintetizan este análisis definiendo la clasificación del suelo y el nivel de fraccionamiento del este de acuerdo al catastro. Se determina que el 35,8% de los predios tiene entre 5.000 y 15.000 m² de área, y solamente el 0,7% tiene menos de 1.000 m². Sin embargo, de acuerdo al análisis de la información recogida en la etapa de diagnóstico, esta información contrasta con el número de edificaciones/propietarios por predio en función de la cantidad de medidores por predio.

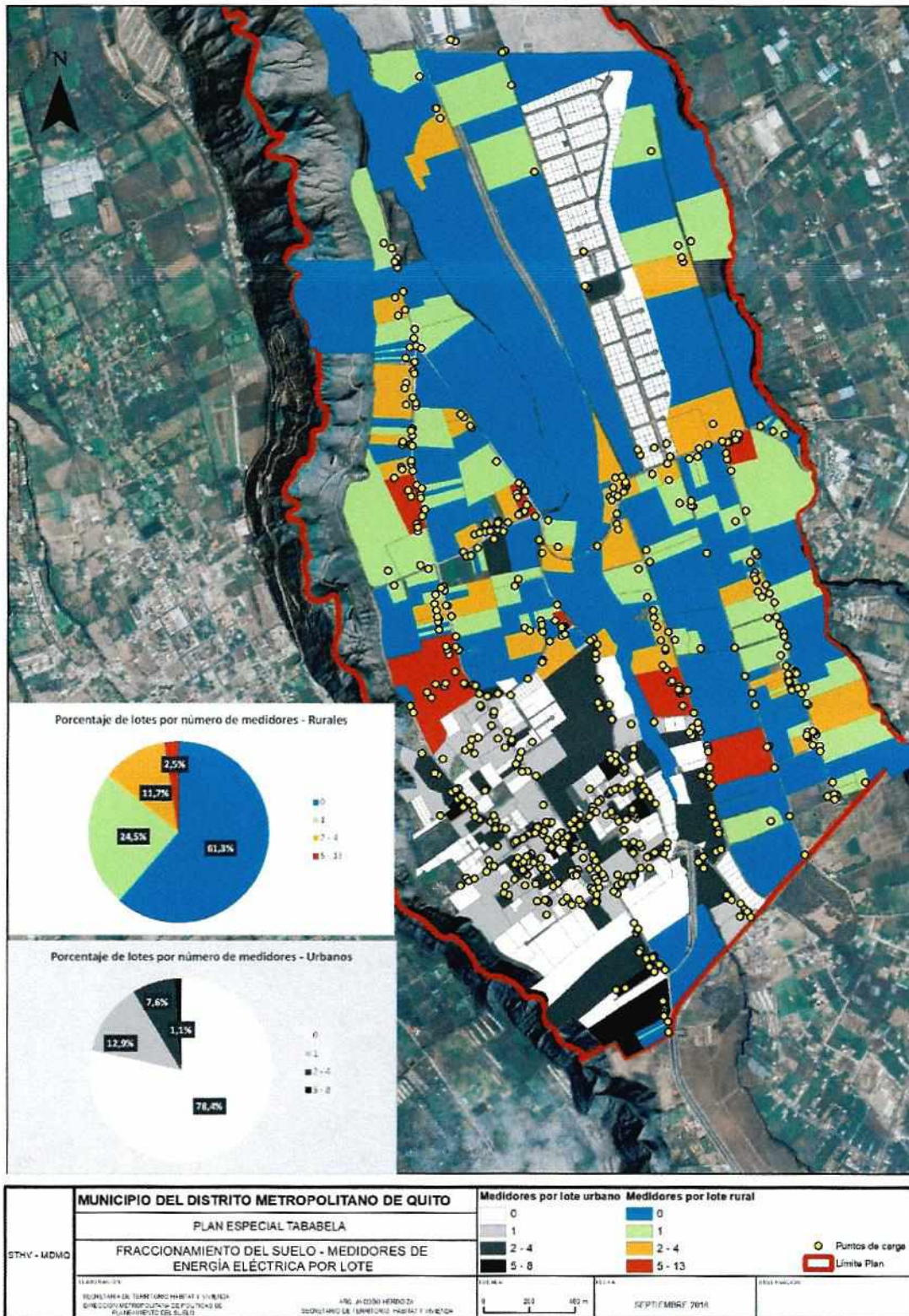
En este sentido, por medio de las socializaciones en la fase de diagnóstico y del análisis territorial se ha identificado que en el sector de Guambi (zona norte de la cabecera parroquial de Tababela) y parcialmente en el barrio de El Vergel Bajo (Calle Los Vergeles) un mayor grado de fragmentación del suelo en términos de propiedad (Mapas 11, 12 y 13).

Puntualmente, el Mapa 11 muestra la cantidad de medidores por predio, señalando que la ocupación de los predios es porcentualmente baja, sin embargo, al identificarse en la etapa de diagnóstico la necesidad de los moradores de predios más pequeños y la generación de zonas de futura expansión urbana en estas áreas, justifica que se reconsidere la zonificación actual.

Adicionalmente, se ha analizado la estructura parcelaria y los usos actuales de los polígonos a lo largo del eje vial Vergeles-Cotopaxi considerando que se tiene proyectado el ensanchamiento de la vía en función del futuro desarrollo y de la proyección del incremento en la carga vial.

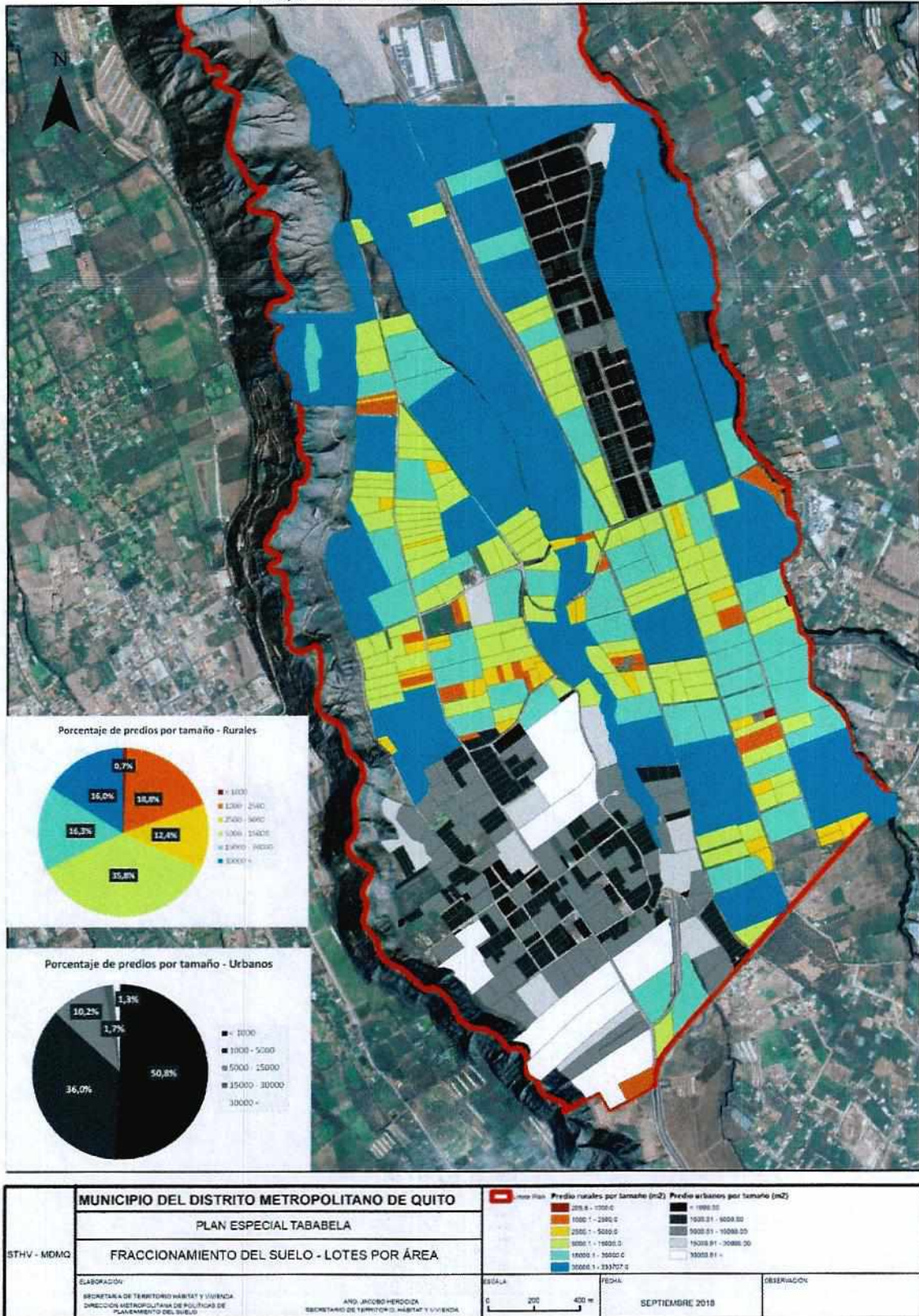


Mapa 11: Fraccionamiento del suelo



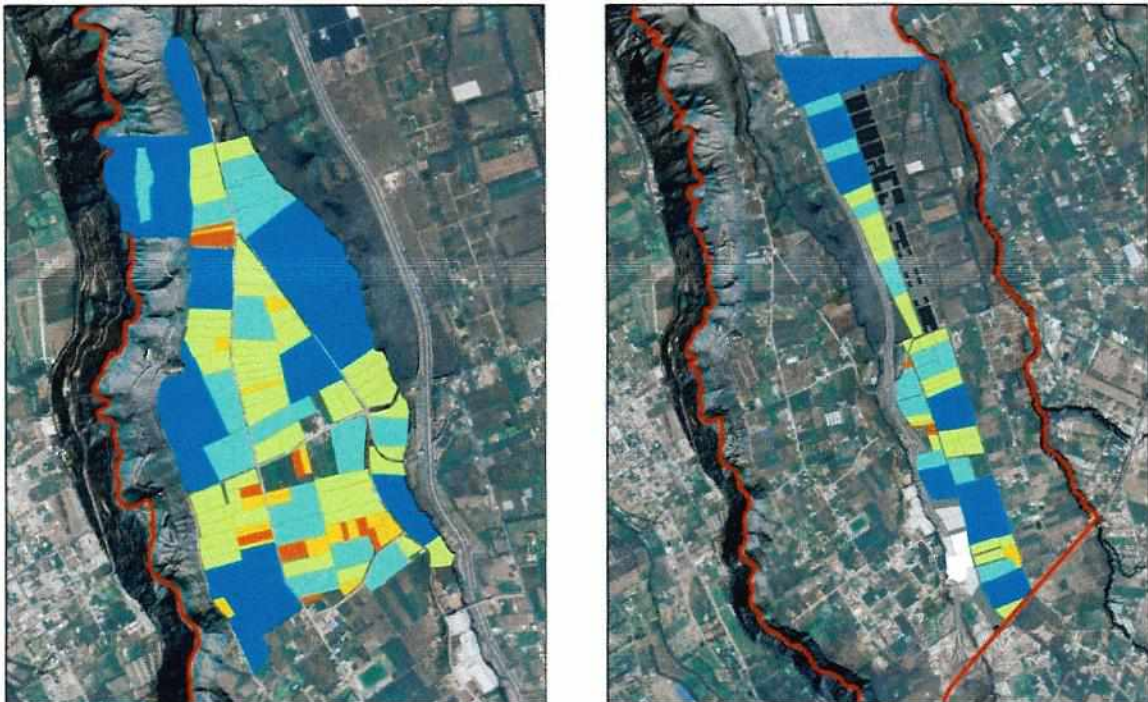
Elaboración: STHV

Mapa 12: Fraccionamiento del suelo urbano y rural



Fuente: STHV, 2017

Mapas 13: Fraccionamiento del suelo en áreas rurales
Sector Guambi Eje Vergeles-Cotopaxi



Fuente: STHV



2. MATRIZ DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES

A partir del diagnóstico se genera la siguiente matriz, que permite detectar cuáles son las potencialidades del Sector Sur del Nuevo Aeropuerto y Tababela. La identificación de problemas constituye el punto de partida del análisis de dificultades, determinándose así la estrategia de desarrollo territorial y los consiguientes objetivos estratégicos del plan.

La matriz de potencialidades y problemas, se ha dividido por cada uno de los componentes estudiados en la fase del diagnóstico:

2.1.1. COMPONENTE BIOFÍSICO

Tabla 4: Matriz de problemas y potencialidades componente biofísico

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Clima / Agua	Contaminación de fuentes de agua y falta de instalaciones de tratamiento de aguas residuales.	Mantener la cantidad y calidad del agua debe ser un objetivo central y estratégico para la zona, sobre todo si se toma en cuenta que experimentará un gran crecimiento en los próximos años.
Cobertura Natural Vegetal	Permanentes impactos a la cobertura vegetal en áreas protegidas y de producción sostenible por la expansión de la frontera agrícola (sembríos extensivos) y crecimiento urbano irregular.	El suelo es rico en minerales y muy apto para la producción agrícola y establecimiento de floricultura por la incidencia de la luz solar. Potencialidad para cultivos agroindustriales; en la mayor parte del territorio no existe diferencia en el relieve. Existen algunas depresiones significativas con variedad de pisos climáticos.
Relieve / Suelo	La pérdida de materia vegetal en el suelo rural, está causando su erosión, especialmente en pendientes mayores a 25%.	Al presentarse relieve irregular en ciertos sitios (quebradas) existe variedad de microclimas que potencian la aptitud y vocación de diferencia de cultivos.
Amenazas Naturales	Inundaciones en áreas cercanas a ríos y quebradas en zonas cercanas al centro poblado.	No existen evidentes amenazas naturales.
Ecosistemas y Prioridades de conservación	Talas de bosques y mal manejo de áreas protegidas.	La recuperación de los suelos erosionados y su uso racional, potenciará las actividades productivas.
Aire	Contaminación por: ruido de aviones y uso de maquinaria para construcción de nuevas carreteras; presencia de industrias, vehículos pesados, desalojo de desechos expuestos al aire libre; quema de basura en poblados, emanaciones por	Las corrientes de aire existente, eliminan rápidamente la contaminación.

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
	la exposición de residuos agrícolas y uso de agroquímicos.	

2.1.2. COMPONENTE SOCIOECONÓMICO

Tabla 5: Matriz de problemas y potencialidades componente socioeconómico

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Estructura Productiva	Baja productividad en cultivos intensivos, aprovechamiento anti técnico de la tierra. La producción agrícola es tradicional y no se incorpora valor agregado a la producción.	Se puede generar el asentamiento de nuevos centros de acopio de productos agrícolas y agroindustriales para la exportación directa desde el Aeropuerto.
Empleo y Talento Humano	Movimientos masivos de población; emigración temporal hacia los centros urbanos en búsqueda de fuentes de trabajo.	Se debe potenciar la zona con nuevas fuentes de trabajo con el asentamiento de industrias, agroindustria, centros de acopio y gestión administrativa y de comercio exterior, turismo, ecoturismo, agroturismo, turismo de aventura; la existencia del nuevo Aeropuerto potenciará estas acciones.
Ramas de la Actividad	Desvalorización de las actividades económicas ancestrales, perdiéndose técnicas y prácticas tradicionales en el cultivo de la tierra.	Se debe fortalecer las ramas de actividad que sean existentes y exitosas en la zona, además de crear de nuevas actividades económicas que permitan fortalecer la producción agrícola y la incorporación de valor agregado con Agroindustria.
Proyectos Estratégicos Nacionales	Existen problemas de conectividad entre los asentamientos humanos de la parroquia con el Nuevo Aeropuerto.	La incidencia de proyectos estratégicos nacionales como es el Nuevo Aeropuerto, deberá ser una potencialidad para el desarrollo sostenible del territorio y su área de influencia.
Fomento Productivo	Se advierte dificultades para acceder a crédito por la ausencia de servicios bancarios en el centro poblado; déficit en la incorporación de Ciencia y Tecnología en la gestión agrícola; precios especulativos de la tierra por la presencia de grandes proyectos que inciden en la plusvalía de terrenos.	Incorporar ciencia, tecnología y capacitación para fortalecer las cadenas productivas existentes y su articulación para complementariedad correspondiente.
Agro Producción	La producción agrícola se mantiene sin cambios que agreguen valor, no se ha diversificado la producción.	Fomentar la bioagricultura y agricultura orgánica certificada, para la exportación. Impulso al cambio de la matriz productiva.
Actividades económicas / Sectores Productivos	Concentración de las actividades económicas en el centro poblado, deprimiendo a los otros asentamientos humanos.	Instalaciones de nuevos centros administrativos de gestión pública, privada y financiera y la incorporación de equipamientos en apoyo a la producción.
Factores de Producción	Incremento de costos de materia prima importada para la confección de productos, incidiendo en	Complementación de las vías de acceso al aeropuerto para facilitar la transportación y disminuir costos de la materia prima de

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
	manufacturas y artículos de consumo.	insumos, y productos terminados.
Organización Social	Baja participación de la ciudadanía en las decisiones que competen a la Parroquia, la ausencia de identificación y actuación de los actores sociales, genera el débil empoderamiento de la gestión parroquial.	Identificación de liderazgo ciudadano para incrementar la participación a nivel de la Parroquia.
Seguridad	Existe presencia delincriminal llegada desde fuera de la parroquia, amedrentando a la ciudadanía y generando una influencia negativa en la juventud.	Conseguir un territorio seguro y amigable que tenga nuevos equipamientos y personal especializado en: Policía, Bomberos, Cruz Roja, 911, y grupos de atención social y de emergencia.
Cultura y Patrimonio	No se ha desarrollado identidad en la vida cotidiana de la Parroquia.	Rescate, restauración y preservación de elementos culturales y artísticos propios de la zona: patrimonio cultural, artístico, arquitectónico, tradicionales, fiestas populares y gastronomía de la zona.
Acceso de la población a vivienda	Alto porcentaje de inquilinato, especialmente por la inmigración de trabajadores de otras latitudes, generando tugurización de viviendas.	Asegurar que los asentamientos de nuevas edificaciones se encuentren en zonas seguras y que sean dotadas de todos los servicios.

2.1.3. COMPONENTE ESTRUCTURA URBANA

Tabla 6: Matriz de problemas y potencialidades componente estructura urbana

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Centro Poblado	Expansión del tejido urbano de manera discontinua debido la falta de planeamiento y el proceso especulación del suelo.	Potenciar acciones de planificación en el centro poblado para elevar las condiciones de vida y confort de la población.
Asentamientos Humanos	Crecimiento de asentamientos humanos sin planificación, ubicados en bordes de quebrada (Guambi y Santa Rosa) y al costado de las vías. Atomización de la población en el área rural, generando dispersión de viviendas, y construcciones irregulares, encareciendo la prestación de los servicios básicos. La mayoría de vivienda dispersa, no cuenta con todos los servicios.	Potenciar acciones de planificación en los asentamientos humanos para elevar las condiciones de vida y confort de la población.
Equipamientos, Áreas Verdes y espacios públicos	Insuficientes espacios públicos para actividades culturales y recreativas.	Dotación de equipamientos para apoyar las actividades socioeconómicas de la parroquia.

2.1.4. COMPONENTE SISTEMAS URBANOS

Tabla 7: Matriz de problemas y potencialidades componente sistemas urbanos

VARIABLE	PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Riego	Contaminación de canales de riego por incidencia de desechos orgánicos y tóxicos que se arrojan en ellos.	Potenciar la producción agropecuaria con acciones para el incremento planificado del sistema parroquial de regadío.
Movilidad	Existe dificultades de conectividad vial a la nueva red principal desde y hacia el Centro Poblado; transporte público deficiente o inexistente entre centros poblados de la parroquia; baja frecuencia de transporte entre la parroquia y hacia Quito; asentamientos humanos y centro poblado con deficiente accesibilidad; deficiente señalización horizontal y vertical en toda la trama vial, en varios tramos no existe señalización; tráfico pesado y liviano deterioran la capa de rodadura; estancamiento en el desarrollo de las actividades socio productivas de algunos asentamientos humanos de la parroquia por deficiente conectividad vial: centro poblado-zonas agroproductivas.	Mejorar el sistema vial y de transporte de la parroquia, mediante acciones de modernización de todo el sistema.
Cobertura de Servicios Básicos	Ausencia de infraestructura de servicios básicos en asentamientos humanos alejados de la cabecera parroquial, incidiendo en la contaminación de sus recursos naturales.	Descontaminar los recursos hídricos existentes; ampliación de la cobertura de servicios de infraestructura básica, con énfasis en el tratamiento de aguas servidas y el manejo de los residuos sólidos.

La matriz de potencialidades y aptitudes permite sintetizar las principales líneas de déficit del plan, así como sus potencialidades aprovechables, de forma general son:

2.2. LÍNEAS DE DÉFICIT (NUDOS CRÍTICOS)

- 1) **Fraccionamiento de tierras agrícolas genera asentamientos urbanos desconcentrados.**
 - a) Propiedad irregular del suelo;
 - b) Pérdida de tierras productivas por expansión urbana no planificada; expansión de frontera agrícola;
 - c) Urbanización de tierras agrícolas reduce el caudal del sistema de riego;

- 2) **Insuficiencia de cantidad y calidad de redes de servicios básicos, vías y equipamiento necesarios;**
 - a) Impactos ambientales originados en asentamientos urbanos (principalmente efluentes de alcantarillado)
 - b) Accesibilidad limitada por déficit de red vial y sistema de transporte público

- 3) **Producción ineficiente y falta de empleo local;**
 - a) Sistemas productivos sin redes de soporte adecuadas;
 - b) Contaminación de canales de riego y reducción de caudal por actividades agroindustriales y urbanización de tierras agrícolas;
 - c) Déficit vial para soporte de actividades económicas.

En consecuencia, la zona del Plan Especial para el Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre destaca cuatro potencialidades principales que tiene para su desarrollo:

2.3. POTENCIALIDADES APROVECHABLES

- 1) **Definir áreas de desarrollo urbano y rural:** Fomentar el crecimiento urbano compacto en áreas con clasificación urbana mediante la construcción y mejoramiento de equipamiento social y servicios; mejoramiento de infraestructura vial y de redes de servicios básicos, especialmente en áreas urbanas; respecto a los impactos ambientales por actividades industriales y agroindustriales, definir áreas destinadas a estas actividades para que sean reguladas por la Secretaría competente.

- 2) **Dotación de servicios básicos de calidad y garantizar accesibilidad equitativa:** Servicios básicos de alcantarillado, agua potable, electricidad, telecomunicaciones, y tratamiento de aguas servidas; Construcción y mejoramiento de vías adecuadas a la demanda actual y proyectada.

- 3) **Apoyo al desarrollo productivo** mediante el mejoramiento de infraestructura de soporte como vías y canales de riego.

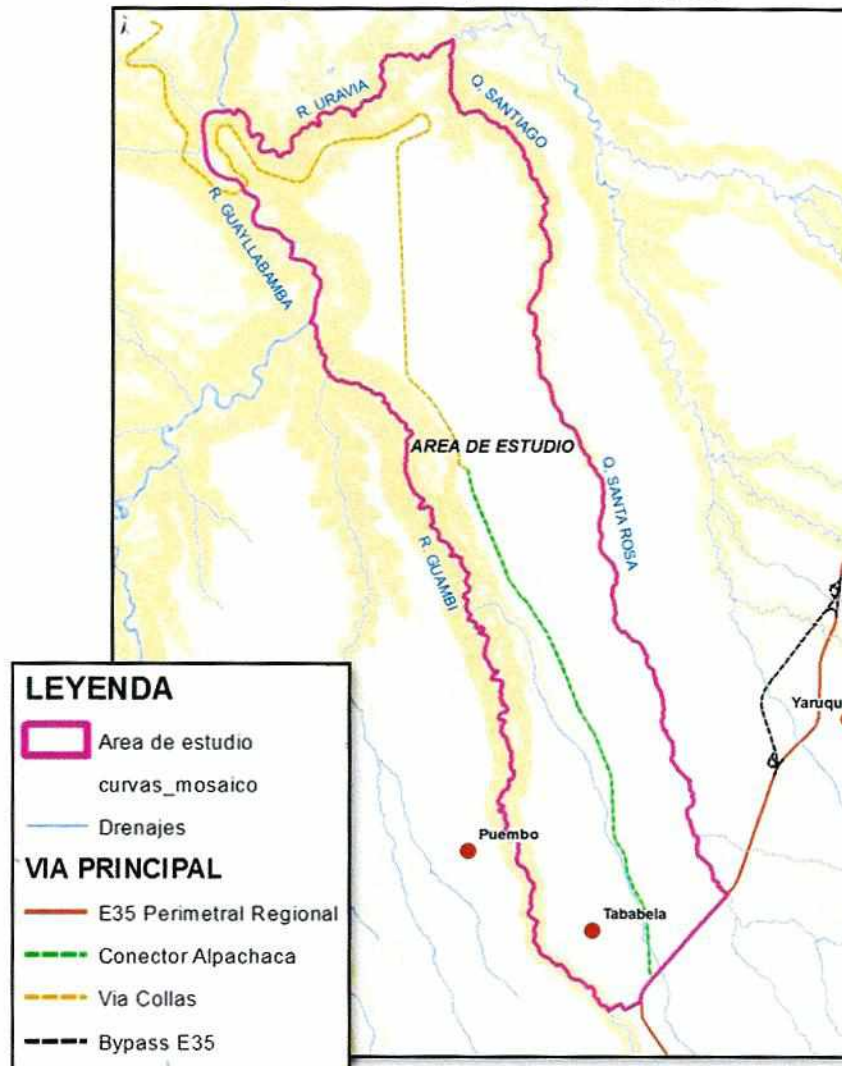
3. MODELO TERRITORIAL

3.1. AMBITO DE APLICACIÓN

En relación a la Disposición Transitoria Octava de la Ordenanza Metropolitana N° 127, sancionada el 25 de julio del 2016, se ha procedido a elaborar el Plan Especial para el sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela; para lo cual se considera los límites naturales de la parroquia de Tababela y la vía E35. El área de estudio que comprende:

- Norte: Río Uravia
- Sur: vía E35
- Este: Quebradas Santa Rosa y Santiago
- Oeste: Río Guayllabamba y Guambi

Mapa 14: Ámbito de aplicación del Plan Especial



Elaboración: STHV -DMPPS

3.2. PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

El modelo de ordenamiento territorial propuesto dentro del Plan Especial para el Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela considera las directrices, políticas y objetivos contenidos dentro del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y de Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Orientales, como principios rectores de la gestión y planificación del sector.

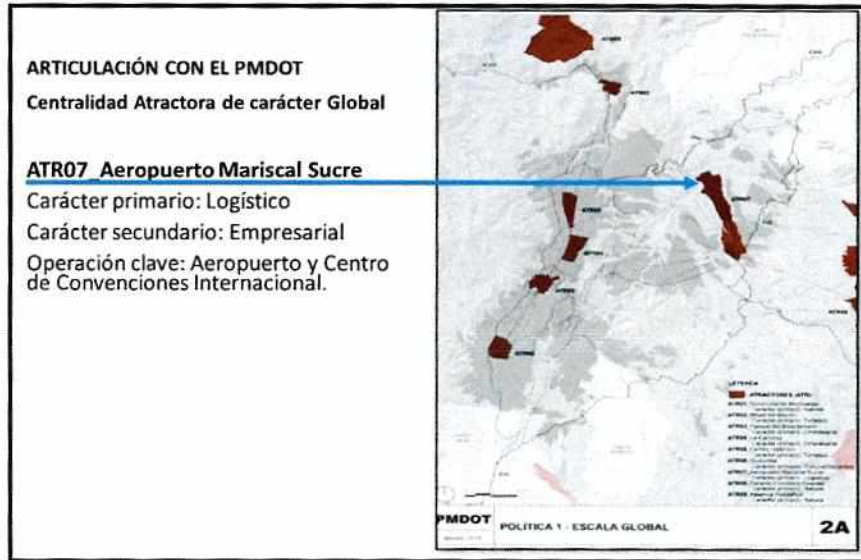
3.2.1. ARTICULACIÓN CON EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, viabiliza la visión y propuestas contenidas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito PMDOT (Ordenanza Metropolitana No. 041, de fecha 22/02/2015), específicamente en lo correspondiente los siguientes planes:

- Plan de Desarrollo, Productivo y Competitividad: Quito Ciudad de Oportunidades, en su Política O5: El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial. Política que se orienta a la realización de zonas logísticas especializadas vinculadas al Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, las cuales sean un motor adicional de desarrollo y complemento con las facilidades logísticas del Nuevo Aeropuerto.
- Plan de Ordenamiento Territorial: hacia una Ciudad Inteligente para la gente, específicamente en el modelo territorial del DMQ entre 2015 y 2025, el cual crea un sistema de centralidades y subcentralidades, entendidas como centros o nodos de convergencia de población, actividades económicas y productivas y dotación de equipamientos desde los cuales se brinden servicios de calidad, que en definitiva creen condiciones de equidad en todo el territorio. Y que para el territorio de Tababela contempla dos tipos de centralidades:
 - Centralidad atractora, de carácter global (Política 1 - Escala Global): Trascendente en aspectos que hacen a la identidad misma de la ciudad, y cuya revitalización y estímulo se entienden de importancia estratégica a nivel nacional e internacional.



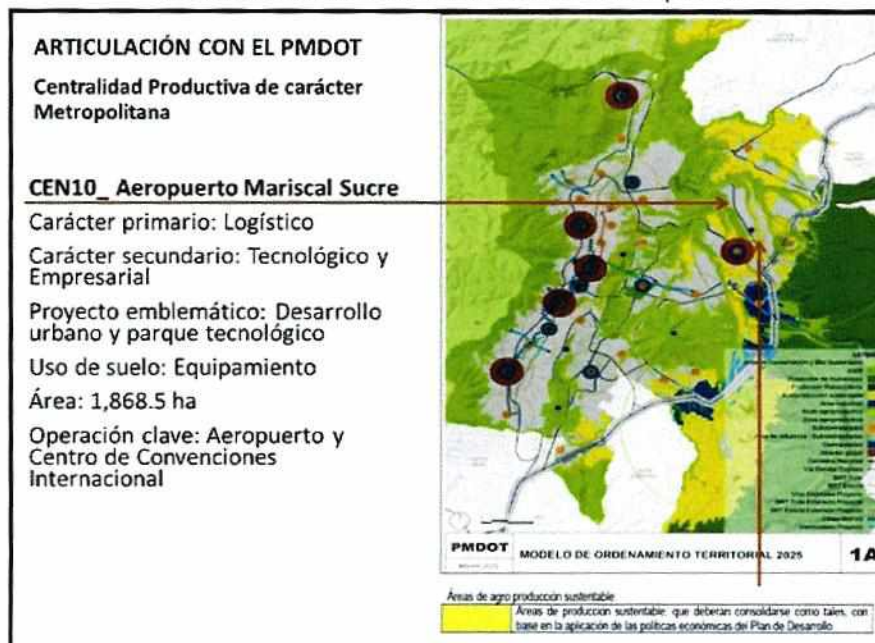
Gráfico 2: Centralidad atractora de carácter Global



Fuente: PMDOT, Ordenanza Metropolitana No. 41

- Centralidad productiva de carácter metropolitana (Política 3 - Escala Metropolitana): Se caracterizan por el tipo de actividad que se realiza dentro de las mismas. Se categorizan en: empresarial y tecnológica, turística, comercial, recreativa, industrial.

Gráfico 3: Centralidad Productiva de carácter Metropolitana



Fuente: PMDOT, Ordenanza Metropolitana No. 41

3.2.2. ARTICULACIÓN CON EL PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES

Para el desarrollo del Modelo Territorial es necesario considerar que la parroquia de Tababela forma parte de las 7 parroquias orientales de Quito. Región que soporta en los últimos 20 años importantes transformaciones producto de dos procesos: el primero relacionado con la expansión urbana de Quito hacia los valles y el segundo con la implantación de actividades agropecuarias de carácter intensivo para la producción de flores de exportación y de agroindustrias destinadas a la producción avícola, porcina y derivados.

Situación que en específico para Tababela se verá acelerada con la operatividad del nuevo aeropuerto de Quito, la zona franca aeroportuaria, un parque tecnológico y todos los servicios e infraestructura vial de carácter complementario que se generarán para el funcionamiento del aeropuerto.

En función de este escenario el **Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Orientales:** Puenbo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa, El Quinche Y Guayllabamba, contemplado en la Ordenanza Metropolitana No. 37 de fecha 30/03/2009, plantea un modelo territorial basado en la delimitación de áreas urbanas consolidadas y que corresponden a los núcleos existentes en las cabeceras parroquiales, el impedimento total de construcciones alrededor del nuevo aeropuerto; con una gestión descentralizada y participativa del territorio a fin de consolidar la potencialidad de desarrollo para la región con el nuevo aeropuerto, aprovechando la ventaja comparativa de la cercanía de esta región norte a un puerto de embarque. Con un nuevo centro administrativo zonal, que respetando las características de ocupación actuales, desarrolle los equipamientos y servicios para complementar la actividad del aeropuerto y para sustentar el territorio.

En este escenario propuesto se plantea la delimitación y manejo de la reserva natural de la región, lo que implica sostener las reservas de agua y los páramos. Así también se plantea que los nuevos equipamientos requeridos, se orienten a consolidar la centralidad de las 7 parroquias y sus cabeceras y, a la ocupación del territorio por una población que disponga de servicios y equipamientos suficientes en las cabeceras parroquiales, que se desplace con facilidad a las áreas de trabajo y producción, en un ambiente limpio y con seguridad.

Se plantea la necesidad de desarrollar un sistema de transporte interno eficiente para trabajadores, escolares y visitantes, enlazado al sistema de conexión con Quito y el nuevo aeropuerto, con el Norte del país, con el Oriente y con el valle de Los Chillos. Con relación a la producción agropecuaria se plantea el máximo aprovechamiento de los recursos naturales en un ambiente sustentable y destinada a la exportación.

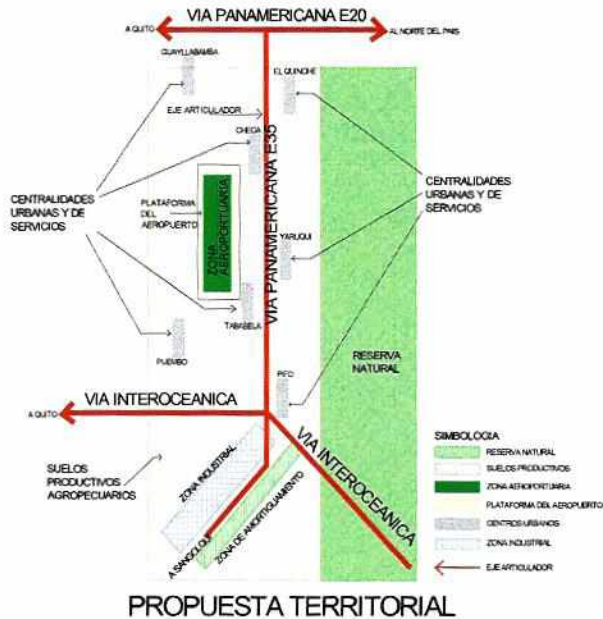
La alternativa propuesta de ocupación del territorio en general, identifica 3 zonas:

- i) **Zona 1** (del eje Puenbo, Pifo, Tababela, Yaruquí, y que se consolida al sur el polígono industrial del Inga): Zona con una mayor tendencia urbana y preparada para desarrollar a futuro nuevos asentamientos.
- ii) **Zona 2:** Zona productiva agropecuaria de carácter intensivo y extensivo en ciertos sectores de Puenbo, Pifo y Tababela, y con mayor presencia en las parroquias de Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba.
- iii) **Zona 3:** Zona de protección ambiental delimitada por el MDMQ y que constituyen los páramos y humedales, el SNAP, áreas de bosque y vegetación protectora y los cursos de las quebradas.

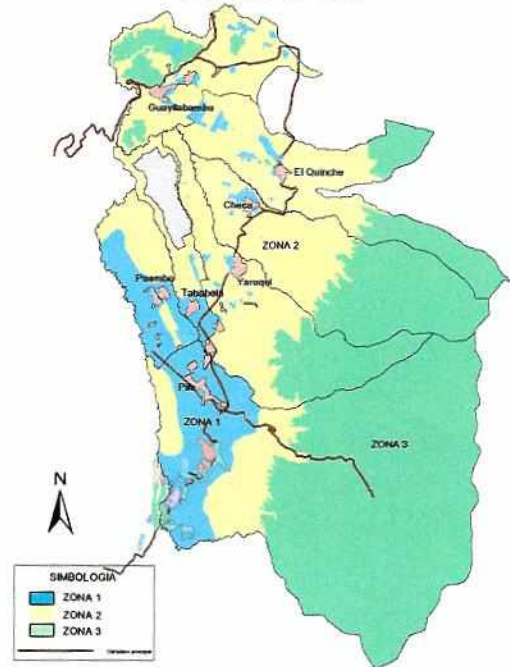
En este sentido, el modelo de desarrollo propuesto y los lineamientos adoptados, plantea una reconstitución y reconcentración urbana de las centralidades menores referidas a las cabeceras de las 7 parroquias del nororiente del Distrito, con la finalidad de transformarlas en elementos competitivos y de

servicios que potencien la periferia como soportes de la productividad y de la preservación y conservación ambiental.

Gráfico 4: Modelo Territorial 2009- Parroquias Orientales de Quito



Mapa 15: Modelo Territorial 2009- Parroquias Orientales de Quito



Fuente: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA, por parte del Arq. Oswaldo Granda Páez, Consultor para el PROGRAMA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (PSA), Mayo 2006.

Bajo este modelo territorial de las parroquias nororientales de Quito, el presente plan especial busca actualizar y fortalecer el desarrollo territorial de Tababela bajo los siguientes lineamientos generales de intervención:

- a) **Garantizar la sustentabilidad del territorio:** Potenciar los recursos naturales; el uso y manejo sustentable de los ecosistemas y los recursos naturales; la conservación de los ecosistemas frágiles, amenazados y de producción hídrica (páramos y humedales); la generación de corredores biológicos; la consolidación y recuperación de los corredores ecológicos y de alto valor paisajístico.
- b) **Promover el desarrollo económico de la zona:**
 - Fomentar el desarrollo agroproductivo:** Proteger y potenciar las zonas de alto valor agropecuario; fomentar el cambio en la matriz productiva y la soberanía agroalimentaria; **desincentivar el fraccionamiento del suelo en las áreas agrícolas y contener el crecimiento y la proliferación dispersa de usos industriales, logísticos y residenciales.**
 - Desarrollar las actividades logísticas y de servicios:** Habilitar suelo para implementar la Zona de Facilidades Logísticas (ZFL) que concentre el acopio y la consolidación de carga; conformar un agrocentro que capte y distribuya la producción de las zonas agrícolas de la región. Como también para actividades complementarias como comercio y servicios.

- c) **Incentivar el turismo a través de poner en valor el patrimonio natural:** Desarrollar actividades ecoturísticas; promocionar el disfrute de las áreas naturales; generar procesos de recuperación y mejora de las áreas de interés natural; incorporar al paisaje como factor de atracción de turismo e impulsar el agroturismo.
- d) **Consolidar el desarrollo territorial y urbano:** Determinar la ocupación del suelo con criterios de racionalidad, calidad funcional y formal y, establecer los mecanismos para mezclar y articular usos diversos para garantizar una oferta de bienes y servicios diferenciados; consolidar el uso y ocupación de las áreas urbanas; compactar e intensificar moderadamente la ocupación del suelo; compatibilizar el desarrollo edilicio y la ocupación del territorio con las actividades aeroportuarias; establecer un desarrollo urbanístico con densidades compatibles con el carácter rural de la zona.
- e) **Generar un desarrollo territorial equitativo:** Reducir las disparidades socio – territoriales dotando adecuadamente de sistemas viales, espacio público, áreas verdes, equipamiento social y servicios; revertir la degradación de áreas urbanas bajo parámetros de hábitat sustentable, equitativo y de calidad; recualificar el desarrollo urbanístico de la zona.

3.3. OBJETO

Desarrollar el modelo de desarrollo territorial de la parroquia de Tababela que permita consolidar la centralidad de Tababela en el marco del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial – PMDOT.

3.4. ROL

Consolidar la parroquia como una centralidad atractora a escala global y una centralidad logística a nivel metropolitano, equilibrando el desarrollo social y económico con la conservación ambiental.

3.5. VISION

Tababela es una centralidad estratégica a nivel nacional e internacional. Es una parroquia planificada, generadora de oportunidades con servicios básicos y equipamiento social de calidad; es una centralidad que integra la conservación ambiental y cultural con el desarrollo social y económico, que fomenta el desarrollo agro-productivo y logístico integrando áreas de conservación y producción sostenible con la Zona Especial de Desarrollo Económico, promoviendo el desarrollo turístico, tecnológico y productivo,

3.6. OBJETIVO GENERAL

Consolidar Tababela como ‘centralidad atractora’ a escala global y como ‘centralidad logística’ a escala metropolitana, en el marco del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del DMQ 2015 – 2025. Su carácter logístico garantiza el uso eficiente de los recursos de la zona con criterio sustentable y garantiza un alto nivel de vida para la población local, donde la justicia espacial es el fundamento de las respuestas a las necesidades de suelo, servicios, infraestructura de transporte y comunicaciones para el desarrollo industrial, comercial, de actividades agrícolas y turísticas.

3.7. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La identificación de problemas establecida en la “matriz de potencialidades y problemas” constituye el punto de partida del análisis de dificultades, que llevaron a la identificación de los objetivos estratégicos del plan. Estos son:

3.7.1. OBJETIVO ESTRATÉGICO 1:

Definir áreas de desarrollo urbano y rural, en concordancia con el modelo territorial propuesto.

Objetivos Específicos

- a) Ampliar la cobertura y capacidad de las redes de servicios básicos: Alcantarillado, agua potable, electricidad y telecomunicaciones.
- b) Ampliar la cobertura espacial y capacidad de la infraestructura vial acorde al desarrollo de la parroquia, garantizando accesibilidad y priorizando la movilidad no motorizada.
- c) Construcción y mejoramiento de espacio público y equipamientos sociales.
- d) Definir áreas de uso para el desarrollo de actividades industriales y agroindustriales para reducir el impacto ambiental de estas actividades en áreas pobladas. De ser el caso, el impacto deberá ser mitigado bajo la regulación ambiental

3.7.2. OBJETIVO ESTRATÉGICO 2:

Ampliación y mejoramiento de redes de servicios e infraestructura de soporte: servicios básicos, vías y transporte público.

Objetivos Específicos

- e) Dotación de sistemas de tratamiento de aguas servidas.
- b) Ampliar la cobertura espacial y capacidad de la infraestructura vial acorde al desarrollo de la parroquia, garantizando accesibilidad y priorizando la movilidad no motorizada.
- f) Coordinar la dotación de transporte público acorde al desarrollo de la parroquia con la Secretaría de Movilidad.

3.7.3. OBJETIVO ESTRATÉGICO 3:

Apoyar el desarrollo productivo mediante la construcción y mejoramiento de infraestructura de soporte

Objetivos Específicos

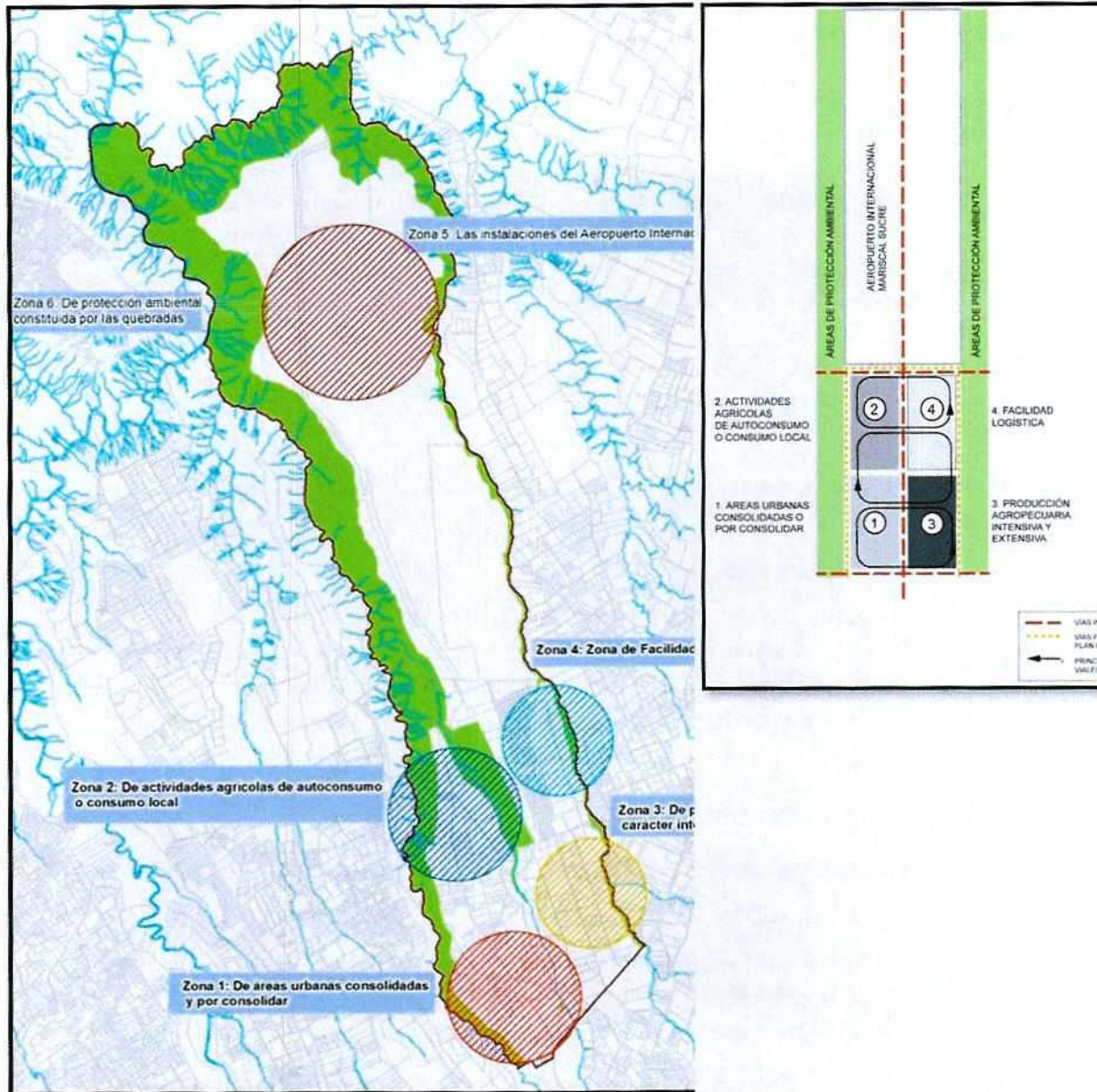
- g) Protección y mejoramiento de infraestructura de riego.
- b) Ampliar la cobertura espacial y capacidad de la infraestructura vial acorde al desarrollo de la parroquia, garantizando accesibilidad y priorizando la movilidad no motorizada.

3.8. PROPUESTA TERRITORIAL

Sobre la base de los lineamientos generales de intervención y considerando el escenario actual y futuro para el área de estudio en la Parroquia de Tababela se plantea la siguiente ocupación para el territorio en mención, en la que se identifican 6 zonas:

- i) Zona 1: De áreas urbanas consolidadas y por consolidar
- ii) Zona 2: De actividades agrícolas de autoconsumo o consumo local
- iii) Zona 3: De producción agropecuaria de carácter intensivo y extensivo
- iv) Zona 4: Zona de Facilidad Logística
- v) Zona 5: Las instalaciones del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito.
- vi) Zona 6: De protección ambiental constituida por las quebradas.

Gráfico 5: Ocupación del Territorio y esquema sintético

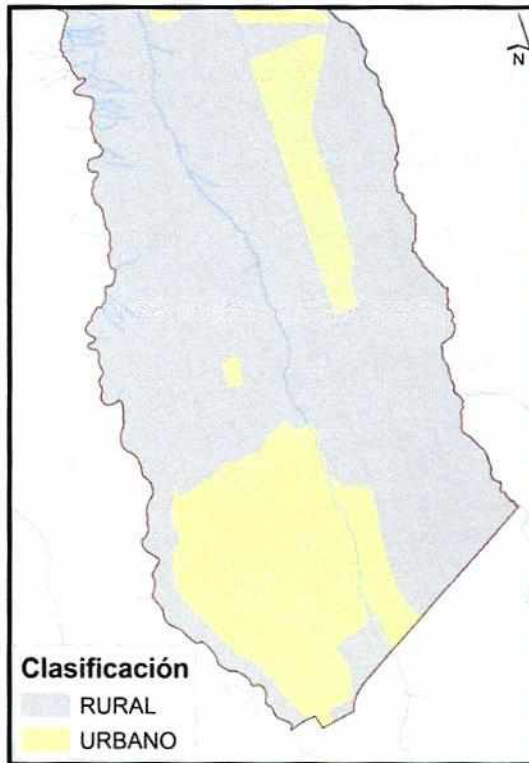


Fuente: STHV, 2017

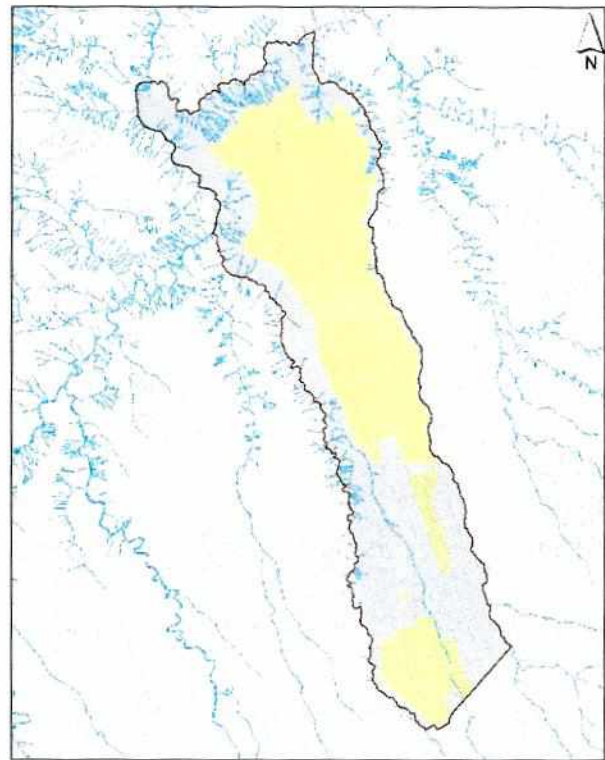
3.8.1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

La Propuesta Territorial de clasificación del suelo (Anexos No. 2 y 3) no presenta modificaciones respecto de la normativa vigente, debido a que las áreas urbanas todavía no están consolidadas y las áreas rurales mantienen su vocación agroproductiva.

Mapa 16: Clasificación del Suelo



Mapa 17: Clasificación del Suelo (Ampliado)



Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho

Tabla 8: Clasificación del Suelo

CLASIFICACIÓN	ÁREA (ha)	PORCENTAJE
Urbano	1.206,80	49,51%
Rural	1.230,45	50,49%
TOTAL	2.437,25	100,00%

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho

3.8.2. PIEZAS URBANÍSTICAS

Las piezas urbanísticas (Anexos No.4 y 5) se definen como polígonos de intervención territorial en áreas urbanas o rurales que forman parte del área de estudio se definen a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socio-económico e histórico-cultural, así como de la capacidad de soporte del territorio, o de grandes obras de infraestructura con alto impacto sobre el territorio, sobre las cuales se aplicará los tratamientos correspondientes.

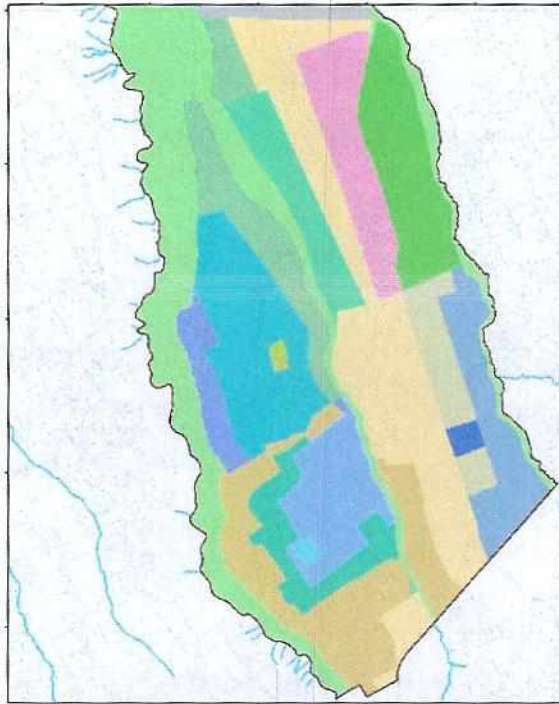
Las piezas han sido identificadas en función del cruce de variables encontradas a lo largo del estudio; esto es: elementos de borde, tenencia de predios, tamaños de lotes, consolidación de estructuras edificadas al interior de predios, fraccionamientos producto de la tenencia; así como características ambientales, en algunos casos coinciden con los límites del barrio-sector. En suma, se definieron 16 Piezas urbanísticas y el área de protección (Ver Mapas 18 y 19):

Tabla 9: Piezas Urbanísticas Plan Especial Sector Sur Nuevo Aeropuerto Internacional y Tababela

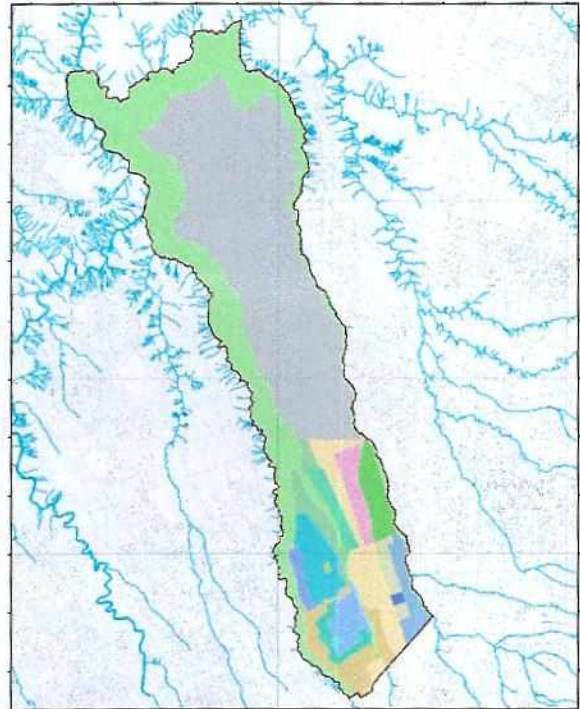
Pieza Urbanística 1	Localizada en la plaza central de Tababela con su entorno inmediato y parte de la quebrada Alpachaca, son polígonos caracterizados por su valor histórico, cultural, urbanístico y paisajístico para la Parroquia de Tababela.
Pieza Urbanística 2	Localizadas en la zona central de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica y coherencia entre el uso y la edificación, permite además la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 2b	Localizado entre la zona central y la periférica de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica, hay mayor existencia de lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Sin embargo, permite la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 3	Localizado entre la zona central y la periférica de Tababela, es un polígono que se ha desarrollado en el marco de la normativa urbana vigente, que se caracteriza por tener un avanzado grado de consolidación y por mantener una homogeneidad morfológica, hay mayor existencia de lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Sin embargo, permite la intensificación del uso y ocupación del suelo.
Pieza Urbanística 4	Localizada en la periferia de la zona central de Tababela y el barrio / sector El Vergel Bajo, es un polígono conformado por lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbano para la zona.
Pieza Urbanística 5	Polígono urbano localizado en el barrio/sector de Guambi.
Pieza Urbanística 6	Localizada en la periferia del barrio/sector Guambi, y junto a la periferia del barrio/sector Empelados DAC, son polígonos constituidos por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m ² , de características agrícolas cuya producción es de carácter intensivo y extensivo.
Pieza Urbanística 7	Localizada en el barrio/sector Empelados DAC, es un polígono urbano con una ordenada fragmentación del suelo; el polígono no cuenta con servicios básicos, y está conformado por lotes vacantes, subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico para la zona. Estos territorios tienen un gran potencial de desarrollo con la implementación de proyectos inmobiliarios de gran escala, trascendencia e impacto en su entorno urbano.

Pieza Urbanística 8	Localizada en el barrio/sector El Vergel Bajo, es un polígono conformado por lotes con viviendas, lotes vacantes, o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbano para la zona. Estos territorios tienen un gran potencial de desarrollo con la implementación de proyectos inmobiliarios a lo largo del eje vial Vergeles-Cotopaxi.
Pieza Urbanística 9	Localizada en la periferia de la Urbanización 'Empleados DAC', es un polígono cuyo fraccionamiento oscila entre los 15000 m2 y 30000 m2; se provee la ampliación de la vía Cotopaxi.
Pieza Urbanística 10	Localizado en el barrio/sector San Rafael, es un polígono constituido por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m2, de características agrícolas cuya producción es de carácter intensivo y extensivo.
Pieza Urbanística 11	Localizada en la periferia de la Urbanización 'Empleados DAC', es un polígono constituido por lotes de terreno con extensiones que superan los 5.000 m2 y tienen características agrícolas.
Pieza Urbanística 12	Localizada entre el sector de San Rafael y El Vergel Bajo, en este polígono hay un nivel de fraccionamiento, que oscila entre los 2.500 m2 y 5.000 m2. Se combinan las actividades agrícolas y residenciales.
Pieza Urbanística 13	Localizada entre el sector de San Rafael y El Vergel Bajo, en este polígono hay un nivel avanzado de fraccionamiento, que oscila entre los 1.000 m2 y 2.5000 m2. Es un polígono principalmente residencial.
Pieza Urbanística 14	Polígono rural con predios por encima de los 30.000 m2 y gran potencial agrícola, localizado junto al conector Alpachaca.
Pieza Urbanística 15	Localizada entre la quebrada y el barrio/sector de Guambi, es un polígono con diferentes niveles de fragmentación constituido por un porcentaje importante de lotes mayores a 15.000 m2, y por otra parte lotes de terreno con extensiones entre los 1.000 y 5.000 m2. Son terrenos de características agrícolas.
Pieza Urbanística 16	Polígono en el que funcionan las instalaciones del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, al sur del cual se instalará la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).
Área de Protección	Polígono constituido por las quebradas: Guambi, Santa Rosa y Alpachaca, forma parte del suelo de protección ecológica del distrito.

Mapa 18: Piezas Urbanísticas



Mapa 19: Piezas Urbanísticas (Ampliado)



Piezas Urbanísticas	Pieza 4	Pieza 10	Pieza 15
Pieza 1	Pieza 5	Pieza 11	Pieza 16
Pieza 2	Pieza 6	Pieza 12	Área de protección
Pieza 2b	Pieza 7	Pieza 13	
Pieza 3	Pieza 8	Pieza 14	

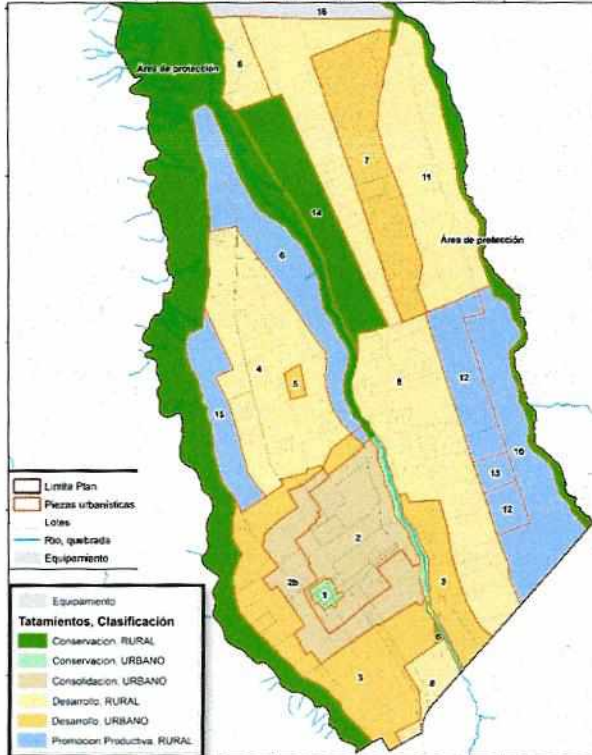
Fuente: STHV

3.8.3. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

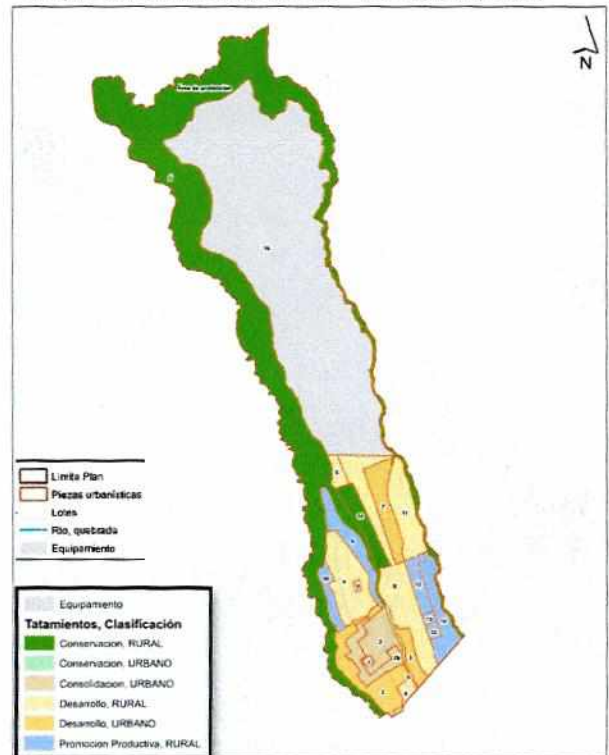
El Artículo 42 de la Ley Orgánica de ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, publicada en el Registro Oficial No. 790 de fecha 05 de julio de 2016, define a los Tratamientos Urbanísticos como: “...las disposiciones que orientan las estrategias de planeamiento urbanístico de suelo urbano y rural, dentro de un polígono de intervención territorial, a partir de sus características de tipo morfológico, físico – ambiental y socio-económico.”

Para el presente Plan Especial se han establecido los siguientes tratamientos urbanísticos para suelo de clasificación urbano y rural, que forman parte el área de estudio (Anexos No. 6 y 7; Mapas 20 y 21), conforme la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Gestión y Uso de Suelo vigente. Es importante indicar que los tratamientos urbanísticos y las piezas urbanísticas (polígonos de intervención territorial) orientan la definición del uso y ocupación futura del área del Plan Especial, permitiendo establecer un modelo de gestión adecuado para lograr los objetivos del plan.

Mapa 20: Tratamientos Urbano – Rurales



Mapa 21: Tratamientos Urbano – Rurales (Ampliado)



Fuente: STHV, 2017

Las piezas territoriales de la presente propuesta, reciben los siguientes tratamientos urbanísticos para suelo rural y urbano definidos a partir de la LOOTUGS:

Tabla 10: Tratamientos Urbanos

Pieza Urbanística	Tratamiento de acuerdo a la LOOTUGS y objetivo estratégico
Pieza Urbanística 1	<p>Tratamiento Urbano (TU) Conservación: <i>Se aplica a aquellas zonas urbanas que posean un alto valor histórico, cultural, urbanístico, paisajístico o ambiental, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda.</i></p> <p>Objetivo: En este sentido el objetivo es preservar el perfil de la arquitectura en el entorno inmediato a la plaza central de Tababela, manteniendo la normativa actualmente vigente, como también la vigencia del inventario patrimonial.</p>
Pieza Urbanística 2a	<p>(TU) Consolidación: <i>Se aplica a aquellas áreas con déficit de espacio público, infraestructura y equipamiento público que requieren ser mejoradas, condición de la cual depende el potencial de consolidación y redensificación.</i></p> <p>Objetivo: El objetivo fundamental es consolidar la centralidad urbana de Tababela, promoviendo el desarrollo urbano diverso y compacto, evitando el desarrollo urbano extenso y desorganizado que ocasiona grandes costos para el Municipio en temas de dotación de redes de infraestructura, de vías urbanas y del equipamiento correspondiente. Para impulsar la centralidad en la cabecera parroquial se propone un modelo de intervención en el que los equipamientos, entre ellos el Parque Metropolitano Tababela se constituye como un elemento estructurante del espacio urbano que permitirá acentuar el proceso de consolidación del sector y de su entorno inmediato y proporcionar los servicios requeridos en el mediano y largo plazo.</p>
Pieza Urbanística 2b	<p>(TU) Consolidación: <i>Se aplica a aquellas áreas con déficit de espacio público, infraestructura y equipamiento público que requieren ser mejoradas, condición de la cual depende el potencial de consolidación y redensificación.</i></p> <p>Objetivo: El objetivo fundamental es consolidar la centralidad urbana de Tababela, evitando que las tierras que actualmente se dedican a la agricultura y producción se urbanicen de una manera anárquica, ocasionando grandes costos para el Municipio que debe dotarlas de redes de infraestructura, de vías urbanas y del equipamiento correspondiente. Para impulsar la centralidad en la cabecera parroquial se propone un modelo de intervención que <i>consolidar la centralidad mediante vías perimetrales que delimiten el espacio y permitan la circulación vehicular sin invadir el centro; El Parque Metropolitano Tababela se constituye como un elemento estructurante del espacio urbano que permitirá acentuar el proceso de consolidación del sector y de su entorno inmediato y proporcionar los servicios requeridos en el mediano y largo plazo.</i></p>
Pieza Urbanística 3	<p>(TU) Desarrollo: <i>Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</i></p> <p>Objetivo: En estas áreas el elemento estructurante lo constituye una trama vial matriz con colectoras del barrio hacia el centro de la población y las vías locales como estructurantes del espacio, actualmente con baja ocupación y sin forma urbana definida. En los bordes de las quebradas se trazan nuevas vías que al mismo tiempo de servir como colectores, impiden ocupación sobre reserva natural.</p>

Pieza Urbanística 4	<p>Tratamiento Rural (TR) Desarrollo: <i>Se aplica al suelo rural de expansión urbana que no presente procesos previos de urbanización y que deba ser transformado para su incorporación a la estructura urbana existente, para lo cual se le dotará de todos los sistemas públicos de soporte necesarios.</i></p> <p>Objetivo: Controlar la fragmentación desorganizada del suelo y orientar la expansión urbana de Tababela.</p>
Pieza Urbanística 5	<p>(TU) Desarrollo: <i>Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</i></p> <p>Objetivo: Suelo con clasificación urbana que eventualmente será desarrollado.</p>
Pieza Urbanística 6	<p>(TR) Promoción Productiva: <i>Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</i></p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte y proteger la quebrada.</p>
Pieza Urbanística 7	<p>(TU) Desarrollo: <i>Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</i></p> <p>En estas áreas el elemento estructurante lo constituye la trama vial.</p> <p>Objetivo: Suelo con clasificación urbana que eventualmente será desarrollado para apoyo logístico de las actividades de la ZEDE y el Aeropuerto.</p>
Pieza Urbanística 8	<p>(TR) Promoción Productiva: <i>Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</i></p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte.</p>
Pieza Urbanística 9	<p>(TR) Promoción Productiva: <i>Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</i></p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte.</p>
Pieza Urbanística 10	<p>(TR) Promoción Productiva: <i>Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</i></p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte.</p>
Pieza Urbanística 11	<p>(TR) Promoción Productiva: <i>Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</i></p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte.</p>

Pieza Urbanística 12	<p>(TR) Promoción Productiva: Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.</p> <p>Objetivo: Conservar la capacidad productiva del suelo de acuerdo a la infraestructura de soporte.</p>
Pieza Urbanística 13	<p>(TR) Desarrollo: Se aplica al suelo rural de expansión urbana que no presente procesos previos de urbanización y que deba ser transformado para su incorporación a la estructura urbana existente, para lo cual se le dotará de todos los sistemas públicos de soporte necesarios.</p> <p>Objetivo: Controlar la fragmentación desorganizada del suelo en función del desarrollo preexistente.</p>
Pieza Urbanística 14	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda.</p> <p>Objetivo: Mantener la producción sostenible, conservando simultáneamente la capacidad productiva del suelo y controlando el impacto que las actividades agropecuarias.</p>
Pieza Urbanística 15	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda.</p> <p>Objetivo: Mantener la producción sostenible, conservando simultáneamente la capacidad productiva del suelo y controlando el impacto que las actividades agropecuarias.</p>
Pieza Urbanística 16	<p>(TU) Desarrollo: Se aplican a zonas que no presenten procesos previos de urbanización y que deban ser transformadas para su incorporación a la estructura urbana existente, alcanzando todos los atributos de infraestructuras, servicios y equipamientos públicos necesarios.</p> <p>Objetivo: Aplicado al lote No. 1 donde se desarrollará la Zona Especial de Desarrollo Económico.</p>
Área de Protección	<p>(TR) Conservación: Se aplica a aquellas zonas rurales que posean un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda.</p> <p>Objetivo: preservar el valor paisajístico y ambiental de las quebradas Alpachaca, Guambi, Santa Rosa y del río Urvia</p>

Elaboración: STHV –DMPPS

3.8.4. USO DE SUELO PRINCIPAL, FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

La propuesta de uso del suelo y zonificación para el área del Plan Especial para el Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, para cada pieza urbanística, se resume en el cuadro a continuación:

Tabla 11: Uso de Suelo, Forma de Ocupación y Edificabilidad

Pieza Urbanística	Clasificación del Suelo	Uso del Suelo	Forma de Ocupación y Edificabilidad
1	Urbano	Múltiple	Z1(ZH), D2(D302-80), H1(D202H-70), H3(D302H-70)
2a	Urbano	Múltiple	C2 (C302-70)
2b	Urbano	Residencial Urbano 3	C2 (C302-70)
3	Urbano	Residencial Urbano 2	A1 (602-50)
4	Rural	Agrícola Residencial	A3 (A2502-10)
5	Urbano	Residencial Urbano 1	A2 (1002-35)
6	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3 (A2502-10); A37(A1002-35(VU))
7	Urbano	Zona de Facilidad Logística	A2 (1002-35)
8	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3(A2502-10); A37(A1002-35(VU))
9	Rural	Zona de Facilidad Logística	A3 (A2502-10)
10	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
11	Rural	Zona de Facilidad Logística	A4 (A 5002-5)
12	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A3 (A2502-10)
13	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A2 (1002-35)

14	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
15	Rural	Recurso Natural/Producción Sostenible	A4 (A 5002-5)
16	Urbano	Equipamiento	Z2 (ZC)
Área de Protección	Rural	Protección Ecológica/Conservación del patrimonio natural (PE/CPN)	A31 (PQ)

Elaboración: STHV –DMPPS

Conforme a la Ordenanza Metropolitana nº 127, los usos de suelo presentes en la zona del Plan Especial, se definen de la siguiente manera:

a) USO DE SUELO

La propuesta se basa en los usos de suelo definidos en la Ordenanza Metropolitana No. 127, a los que se incorpora el Uso de suelo *Zona de Facilidad Logística*. A continuación se detallan los usos de suelo contemplados en la propuesta:

Residencial Urbano 1: zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo limitado de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial y sectorial.

Residencial Urbano 2: zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial y zonal, así como industrias de bajo impacto.

Residencial Urbano 3: zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial, zonal y metropolitano así como industrias de bajo impacto.

Múltiple: Uso asignado a los lotes con frente a ciertos ejes viales y áreas ubicadas en centralidades en los que se puede implantar y desarrollar actividades residenciales, comerciales, de servicios y equipamientos así como industrias de bajo impacto.

Agrícola Residencial: sectores con uso agrícola residencial en suelo rural son áreas con lotes de superficies menores a 5.000 m², con baja densidad, donde existen viviendas dispersas y actividades agrícolas, pecuarias y pesca de producción para consumo local.

Equipamiento: Destinado a la implantación y desarrollo de actividades para los servicios sociales de educación, cultura, salud, bienestar social, recreativo, deportivo y culto; y públicos de seguridad, administración pública, servicios funerarios, transporte, infraestructura y equipamientos especiales.

Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural: Comprende el uso destinado a la conservación del patrimonio natural, lo que incluye actividades de protección y restauración de la diversidad biológica que



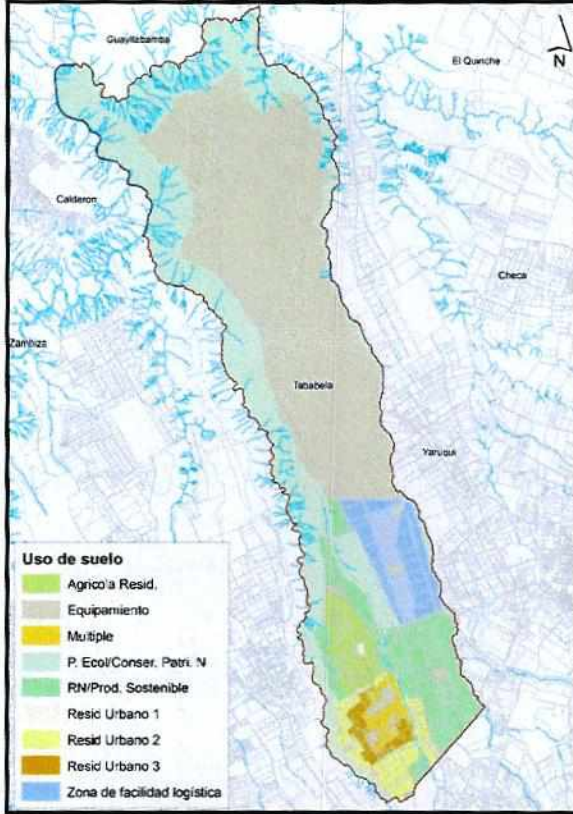
constituye: Flora, fauna, ecosistemas, quebradas, elementos relevantes del paisaje natural y servicios ambientales asociados.

Recurso Natural/Producción Sostenible: Corresponde a las áreas cuya aptitud presenta condiciones biofísicas y ambientales para ser utilizada en producción agrícola, pecuaria, forestal, silvícola o acuícola, actividades recreativas, ecoturísticas, de conservación o de protección agraria, y otras actividades productivas.

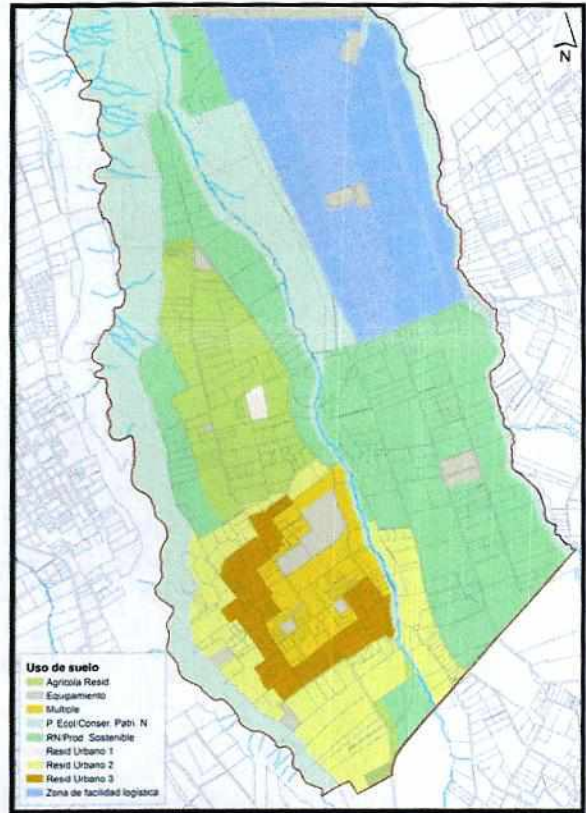
Zona de Facilidad Logística: orientado a potenciar las actividades del Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre se permitirán las siguientes actividades:

- Bodegas de productos (elaborados, empaquetados y envasados que no impliquen alto riesgo), distribuidora de insumos alimenticios y agropecuarios, bodegas comerciales de productos perecibles y no perecibles.
- Almacenamiento de carga con fines de consolidación y desconsolidación, clasificación, etiquetado, empaque, refrigeración, administración de inventarios, coordinación de operaciones de distribución nacional o internacional de mercancías, mantenimiento o reparación de vehículos de transporte terrestre de mercancías.
- Ensamblaje de aparatos electrónicos y máquinas automáticas.
- Equipamiento de centros de capacitación laboral, centros de investigación y experimentación (industrial), Centros e Institutos Tecnológicos Superiores, Terminales de carga y pasajeros.
- Actividades comerciales, de servicios y equipamientos así como industrias de bajo impacto.

Mapa 22: Uso de Suelo



Mapa 23: Uso de Suelo (Ampliado)



Fuente: STHV, 2017

Tabla 12: Uso de Suelo

Código Uso de Suelo	Uso de suelo	Área (hectáreas)
AR	Agrícola Resid.	77,74
E	Equipamiento	1.026,06
M	Múltiple	35,15
PE/CPN	P. Ecol/Conser. Patri. N	808,42
RU1	Resid Urbano 1	1,86
RU2	Resid Urbano 2	82,94
RU3	Resid Urbano 3	32,59
RN/PS	RN/Prod. Sostenible	225,19
ZFL	Zona de facilidad logística	147,29
TOTAL		2.437,25

Fuente: STHV, 2017

b) FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

La edificabilidad y formas de ocupación establecidas para el Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela, se detallan en el cuadro siguiente:

47

Tabla 13: Forma de Ocupación y Edificabilidad

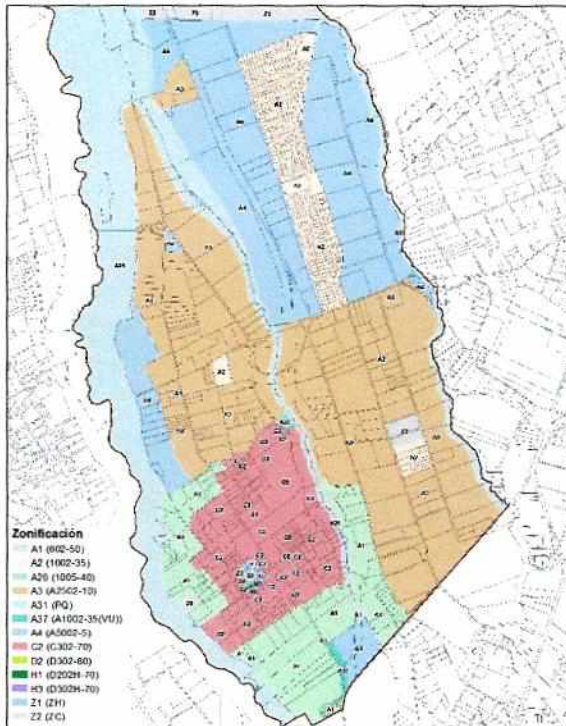
Código zonificación	Zonificación	Nº pisos	m	Retito frontal	Retiro lateral	Retiro posterior	Distancia bloque	COS PB	COS Total	Lote mínimo	Fronte mínimo
A4	A5002-5	2	8	5	3	3	6	5	10	5000	40
A31	PQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A78	A2502-20	2	8	10	5	5	10	20	40	2500	30
D1	D202-80	2	8	0	0	3	6	80	160	200	10
D2	D302-80	2	8	0	0	3	6	80	160	300	10
Z2	ZC	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
C20	C302-50(VB)	2	8	5	0	3	6	50	100	300	10

Elaboración: STHV –DMPPS

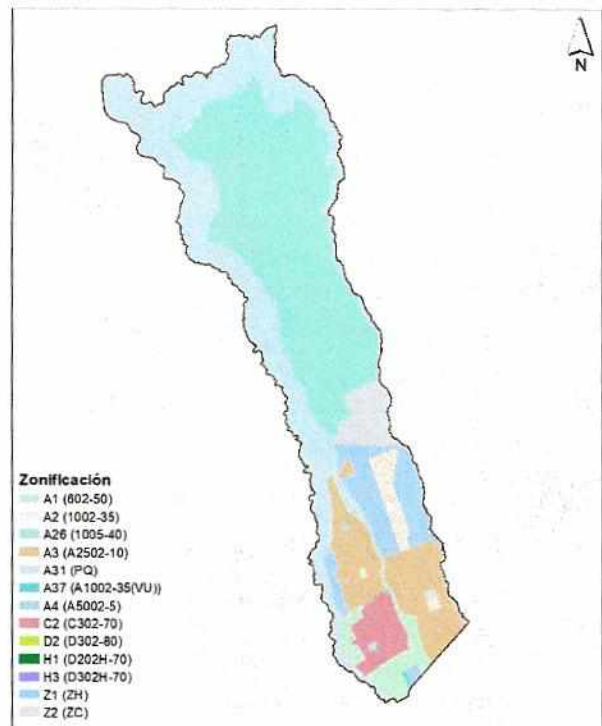
c) ZONIFICACIÓN

La propuesta plantea la consolidación de las áreas urbanas con lotes mínimos que oscilan entre los 300 m² a 1.000 m², y el fortalecimiento de la vocación agrícola de las zonas rurales con lotes mínimos a partir de los 2.500 m².

Mapa 24: Zonificación



Mapa 25: Zonificación (Ampliado)



Fuente: STHV

Tabla 14: Zonificación

Código zonificación	Zonificación	Área (hectáreas)
A2	A1002-35	52,03
A37	A1002-35(VU)	2,36
A26	A1005-40	928,64
A3	A2502-10	263,27
A4	A5002-5	177,51
A1	A602-50	78,31
C2	C302-70	82,30
H1	D202H-70	0,14
D2	D302-80	0,19
H3	D302H-70	0,11
A31	PQ	769,55
Z2	ZC	81,71
Z1	ZH	1,13
TOTAL		2437,25

Fuente: STHV

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho

3.8.5. SISTEMA VIAL

a) VEHICULAR

El Plan Maestro de Transporte (PMT) del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) establece los lineamientos y estrategias para el sector de vialidad y transporte para el Municipio. Como también se establecen los principales proyectos y programas para el mejoramiento del transporte público, la vialidad y los aspectos relacionados con la gerencia y operación del tráfico.

En este sentido Plan Especial de Ordenamiento Territorial articulándose con los lineamientos y estrategias del PMT, contempla como prioridad mejorar la accesibilidad y conectividad al área de estudio en la parroquia de Tababela, área en la cual se encuentra implantado el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ), como también la incorporación de la Zona Franca y el Parque Tecnológico. Estos temas fueron analizados dentro del contexto del futuro desarrollo del área de estudio como un todo, poniendo particular atención y consideración en la necesidad de proveer una red vial debidamente jerarquizada y un sistema de transporte público eficiente, para permitir que este desarrollo se realice en forma racional y sin mayores restricciones por falta de adecuada capacidad vial y de altos costos, derivados de la congestión de tráfico.

Para tal efecto, partiendo del diagnóstico en el cual se verificó el desempeño de la red vial existente, se propone un conjunto de proyectos viales que permitan obtener el más eficiente desempeño de la red vial. El Diseño Vial propuesto se lo realizó bajo las siguientes consideraciones:

- El tráfico promedio diario anual (TPDA) distribuido a lo largo del sistema vial es relativamente bajo, en horas normales y pico; excepto eventos extraordinarios muy aislados que podrían generar congestión vehicular en puntos específicos de la zona central (consolidada) de Tababela. Cabe indicar que la intersección de la vía arterial E35 y acceso principal a la zona central de Tababela, genera serios problemas de fluidez y maniobras de los conductores de vehículos pesados y extra-

pesados, debido a la falta de un radio de curvatura adecuado para el ingreso a la zona central de Tababela; por lo cual se ha propuesto como prioritario la construcción de un ramal (Local E) de código 216 para mejorar este ingreso, a fin de minimizar los potenciales conflictos de tráfico y evitar riesgos de accidentes de tránsito vehicular. Para mitigar otros puntos de conflicto se requerirá de un estudio de tráfico para la elaboración de los estudios de ingeniería, ejecución de la infraestructura del transporte y adecuado control del tránsito en la etapa de operación vehicular.

- Se procedió a una actualización de los precios unitarios de algunos componentes viales de cada calle, como por ejemplo de alcantarillado, agua potable, electrificación, entre otros; conforme lista de precios unitarios y reportes remitidos por la EPMAPS y Empresa Eléctrica Quito, actualizados a septiembre 2017.
- La categorización, caracterización, jerarquización y propuesta de diseño del sistema vial, se ha considerado en lo posible la sección homogénea en vías existentes y en proyectos nuevos se ha considerado la zonificación, densidad, uso y ocupación del suelo, longitud de vía, topografía, hidrología, conexión con vías de mayor jerarquía, colectoras, semi-expresas o expresas, conexiones locales / internas y externas, probable volumen de tráfico de vehículos y peatones y clasificación vehicular, poniendo especial atención a la circulación de emergencia - servicios, vehículos pesados, articulados y extra-pesados.
- Se ha propuesto secciones típicas de las calles en concordancia a la jerarquización vial y de conformidad con las especificaciones técnicas previstas en la Ordenanza Metropolitana No. 172, en las zonas donde se cuenta con solares no edificadas (predios vacantes), minimizando afectaciones a las construcciones existentes en zonas consolidadas y semi-consolidadas.
- Sección de calles locales, puentes, pasajes y ciclo vías, se encuentran indicados en los detalles gráficos de los diseños viales.
- En las zonas consolidadas se ha tratado de mantener la sección existente y en las calles que ameritan prolongaciones se ha mantenido la sección homogénea, a fin de precautelar la seguridad vial y de los usuarios.
- En nuevos proyectos y/o reconstrucciones se considera colocar un paquete estructural de pavimento, construir aceras y bordillos, y señalización, conforme consta en la Tabla No. 14: Presupuesto Referencial del Sistema Vial del Área de estudio en la Parroquia Tababela.
- Las calles cuya capa de rodadura es pavimento flexible o pavimento semi-rígido (adoquín), se ha mantenido sin cambio alguno y de existir prolongación, se mantiene la superficie homogénea. Secciones de las vías se encuentran indicadas en los detalles gráficos de los diseños viales.
- Las calles propuestas de menor jerarquía (Local G, F y E), se recomienda capa de rodadura de pavimento semi-rígido (adoquín), por que se utiliza poca maquinaria pesada, la mayor parte de su ejecución se emplea gran cantidad de mano de obra y facilita las labores de mantenimiento rutinario y reparaciones menores de la vía en forma manual, sin necesidad de contar con maquinaria sofisticada. Secciones de las vías se encuentran indicadas en los detalles gráficos de los diseños viales.
- Incluir la señalización vial complementaria en vías existentes (horizontal y vertical), para mejorar la seguridad vial.
- Cabe indicar que dentro del presente Plan, la jerarquía vial considerada es: Tipo C1, L1, L2, L19, Local D, Local E, Local F y pasaje. Aclarando que en vías Local E, se ha modificado en algunos casos únicamente el ancho de calzada de 6.00 a 7.00 m y aceras de 3 a 2.5m, manteniendo el mismo ancho total. Secciones de las vías se encuentran indicadas en los detalles gráficos de los diseños viales.

- Se incluye 2 ramales intermedios con jerarquía Local E, un ramal sale de la vía Alpachaca hacia la vía de Servicio y el otro ramal que ingresa a la vía Alpachaca desde la vía de Servicio.
- Se propone un mejoramiento del sistema de drenaje, a fin de evitar el arrastre de material grueso y que ponga en riesgo la estabilidad de la vía y la seguridad de los usuarios.
- Una vez que se cuente con un sistema vial adecuado, se podría solicitar el servicio de transporte público colectivo. Se ha considerado un enlace intermedio de salida y otro de entrada desde la vía expresa Alpachaca y viceversa, respectivamente.
- La propuesta vial se resume de la siguiente manera:

Tabla 15: Tipos de Vías

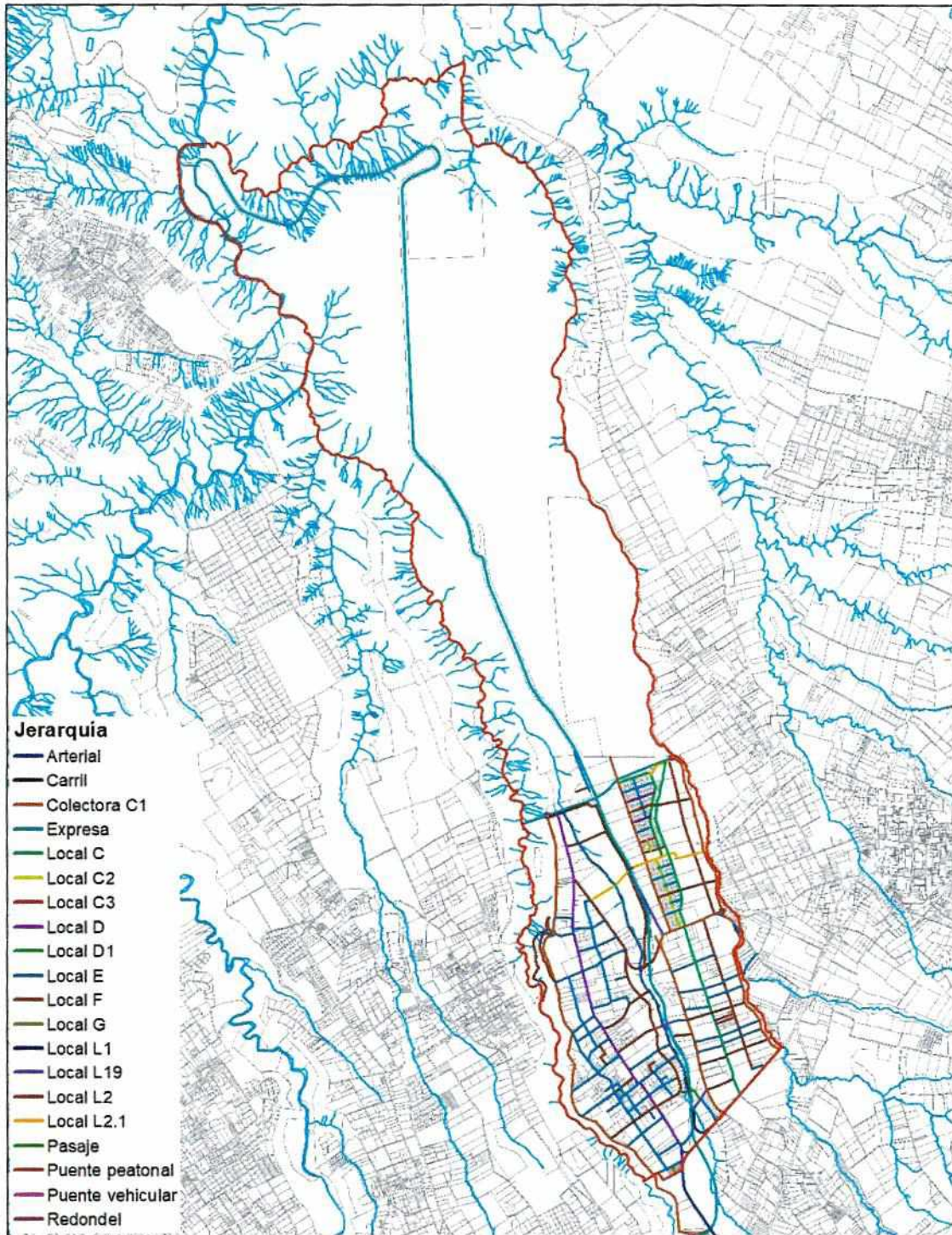
TIPO DE VÍA	LONGITUD (KM)
C1	13,91
C2	0,87
C3	0,18
C	3,59
L2, L2.1	19,22
L19	0,73
D y D1	5,82
E	20,73
F	2,87
G	0,17
Pasaje (no especificado en ordenanza)	0,18
Carril de refugio e ingreso a la zona norte de Tababela	0,16
Puentes peatonales (2nuevos+1existente)	0,19
Puentes vehiculares (2)	0,10
Total	68,72

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

- La longitud total aproximada del sistema vial (infraestructura) del Plan Especial del Sector Sur del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela a ser intervenida es de 68.72 km, en los que se incluye 89.15 m de 2 puentes peatonales nuevos, 103.84m de 2 puentes vehiculares nuevos y 3 redondeles de 40m de radio ($Lc=753.99m=251.33*3$).
- El costo estimado de la inversión prevista para la construcción, mejoramiento, ampliación, rectificación y rehabilitación del sistema vial del Plan Especial del Sector Sur del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela considerando adicionalmente expropiaciones, estudios, construcción y fiscalización el monto total estimado sería USD 78'506.379.99; de conformidad a la actualización realizada a septiembre 2017.

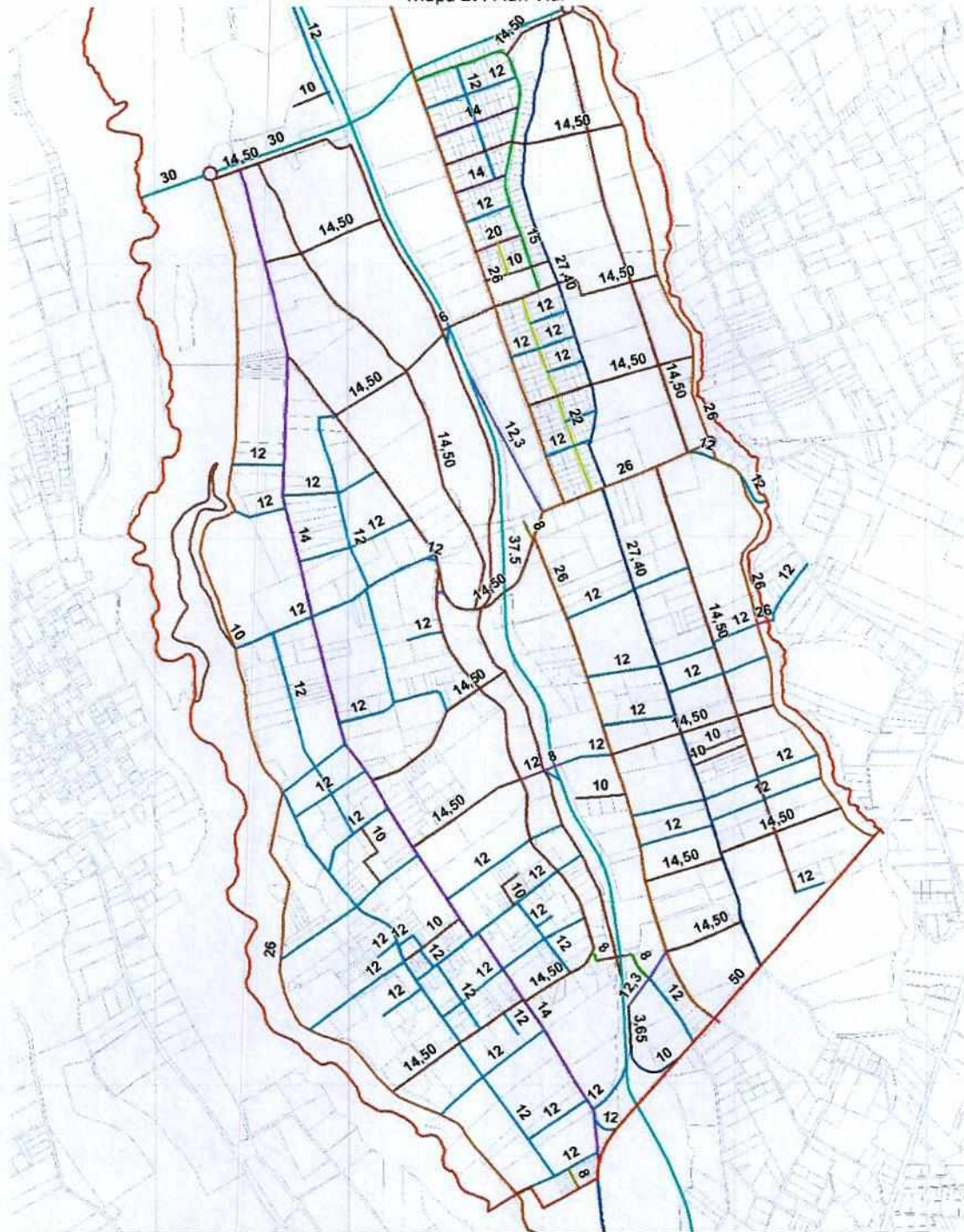
Mapa 26: Plan Vial – Jerarquía (Ampliado)



Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho, Ing. Civil. Luis Saravia

Mapa 27: Plan Vial



Jerarquía	Local C	Local E	Local L2	Local L2.1	Local L19	Límite Plan
Arterial	Local C2	Local F	Local G	Pasaje	Puente peatonal	Río, quebrada
Carril	Local C3	Local D	Local L1	Puente vehicular	Redondel	Lotes
Colectora C1	Local D1	Local L19				
Expresa						

Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho, Ing. Civil. Luis Saravia



CÓDIGO	NOMBRE	JERARQUÍA	SECCIÓN TRANSVERSAL PROPOSTA (m)						SITUACIÓN	LONGITUD (m)	ANCHO EXISTENTE (DOMINICOTI)	SUPERFICIE DE PAVIMENTACIÓN PROPOSTA	INFRAESTRUCTURA BÁSICA			VALORES(USD)					OBSERVACIONES
			Nº CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL	ANCHO ACEDERA (m)	ANCHO CARRIL DE ESTACIONAMIENTO	ANCHO SUPERFICIE DE PAVIMENTACIÓN	ANCHO TOTAL (m)					ELECTRIFICACIÓN	AGUA POTABLE	ALCANFARILLADO	Ejecución Infraestructura	EXPROPIACIONES	ESTUDIOS	FISCALIZACIÓN	TOTAL	
231		C	2	3,00	3,00	2,00	10,00	9,00	Proyecto	1770,75		ASFALTO	no	no	no	1408.742,76	283.319,21	56.249,71	84.924,57	1832.936,28	Construcción
244	CARLOS A GARZON #	Local D	1	3,50	2,50	2,00	9,50	14,00	Existente	1661,54	13,00	ADOQUIN	SI	SI	no	340.282,22	0,00	13.611,29	20.416,93	374.310,44	Alcantarillado y señalización complementaria
241		L2	1	3,65	2,50	2,20	9,50	14,50	Proyecto	617,49		ASFALTO	no	no	no	447.713,60	378.868,80	17.908,54	26.882,82	863.351,76	Construcción
240	Puente vehicular	L3.1	1	3,65	2,50	2,20	9,50	14,50	Existente	195,22		ASFALTO				1.015,16	0,00	40,61	60,91	1.116,67	Señalización complementaria
222b		C1	2	3,65	2,50	2,20	17,00	28,00	Proyecto	1680,05		ASFALTO	no	no	no	2.454.722,77	1.834.614,60	96.193,91	144.293,37	4.478.809,64	Construcción
238	Puente peatonal (cruce E35, Qda. S.Rosa)	Pte peaton-ciclista	4	5,50			4,50	4,50	Proyecto	35,00		HORMIGON	no	no	no	359.476,95	4.800,00	14.379,08	21.568,62	400.224,65	Construcción
237	Refugio-España	Carril refugio	1	5,50			5,50	5,50	Proyecto	181,39		ASFALTO	no	no	no	32.803,51	37.280,08	1.304,34	1.938,21	73.143,91	Construcción
272	No aplica código	Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	Proyecto	62,45		ASFALTO	no	no	no	44.772,90	33.723,00	1.750,92	2.686,31	82.973,18	Construcción
242	CARLOS A GARZON #	L19	1	3,65	2,50		7,30	12,30	Existente	43,90	12,00	ADOQUIN	SI	SI	no	27.902,83	5.599,68	1.195,11	1.674,17	36.092,80	Reconstrucción
273	CARLOS A GARZON #	Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	Proyecto	69,57		ASFALTO	no	no	no	46.805,95	37.567,90	1.840,24	2.760,36	88.174,34	Construcción
276	QUITO	C1	2	3,65	2,50	2,20	17,00	28,00	Proyecto	109,38		ASFALTO	no	no	no	152.402,81	59.710,56	6.084,11	9.326,07	227.623,65	Construcción
277	QUITO	Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	existente	193,32		EMPEDRADO	SI	SI	no	44.355,48	0,00	1.774,22	2.661,33	49.791,02	Alcantarillado, acera, bordillos, señalización
248	Puente vehicular	Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	Existente	47,03	12,00	HORMIGON	no	no	no	4.974,36	0,00	497,44	298,48	5.770,26	Drenaje, señalización complementaria
249		Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	Existente	113,49	12,00	ADOQUIN	no	no	no	89.171,02	0,00	2.788,84	4.150,21	96.009,12	Reconstrucción
250		Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	proyecto	443,52	8,60	ADOQUIN	no	no	no	271.917,68	212.889,60	30.876,71	16.315,04	511.999,04	Construcción
251		L2	1	3,65	2,50	2,20	9,50	14,50	proyecto	119,90	10,50	ADOQUIN	no	no	no	77.847,85	28.425,86	3.081,91	4.822,97	105.178,49	Construcción
252		Local E	1	3,50	2,50		7,00	12,00	Existente	99,65		ADOQUIN	no	no	no	60.735,68	0,00	2.429,43	3.644,94	66.809,25	Reconstrucción
253	Redondel Intercase (Quito) y cd#222	C1 (redond)	2	3,65	2,00		22	26,00	PROYECTO	251,33		ASFALTO	no	no	no	344.467,87	137.226,18	13.778,71	20.668,07	516.140,84	Construcción
255	pasaje	Local E	1	2,80	1,20		5,60	8,00	PROYECTO	45,11		ADOQUIN	no	no	no	25.240,85	14.435,20	1.009,63	1.514,45	42.200,13	Construcción
256		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	769,31		ASFALTO	no	no	no	450.142,31	357.492,24	18.005,69	27.008,54	852.648,78	Construcción
257		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	343,90		ADOQUIN	no	no	no	148.669,51	122.522,40	5.946,42	8.919,63	286.049,96	Construcción
258		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	359,21		ADOQUIN	no	no	no	234.248,03	191.041,84	9.329,92	14.094,88	439.714,67	Construcción
259		Local E	1	3,00			6,00	12,00	PROYECTO	426,25		ADOQUIN	no	no	no	282.978,85	234.830,00	16.319,15	16.978,73	526.106,74	Construcción
260		Local E	1	3,00			6,00	12,00	PROYECTO	101,45		ADOQUIN	no	no	no	67.131,48	51.199,50	2.685,26	4.027,99	124.975,44	Construcción
261		Local E	1	3,00			6,00	12,00	PROYECTO	890,45		ADOQUIN	no	no	no	929.475,26	403.275,50	21.179,01	31.768,52	1.354.698,28	Construcción
262		Local E	1	3,00			6,00	12,00	PROYECTO	305,95		ADOQUIN	no	no	no	202.453,23	154.198,80	8.399,13	12.147,19	378.897,35	Construcción
263	Puente vehicular	Carril vehicular	1	3,65	2,50		7,30	12,30	PROYECTO	61,24		HORMIGON	no	no	no	981.831,09	22.800,00	88.193,11	58.918,87	1.161.840,07	Construcción
264		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	172,94		ADOQUIN	no	no	no	124.118,92	84.535,28	4.964,75	7.447,13	231.065,98	Construcción
266		Local G	1	2,80			5,60	8,00	PROYECTO	167,45		ADOQUIN	no	no	no	93.715,07	56.263,20	3.748,60	5.622,90	159.349,77	Construcción
267		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	187,35		ADOQUIN	no	no	no	123.873,24	84.424,40	4.959,83	7.438,39	230.794,97	Construcción
269		Local E	1	3,50			7,00	12,00	PROYECTO	187,92		ADOQUIN	no	no	no	124.350,42	84.711,68	4.374,02	7.461,02	231.497,14	Construcción
269	Redondel Intercase R. Gualo y cd#222	C1 (redond)	2	3,65	2,00		22	26,00	PROYECTO	251,33		ASFALTO	no	no	no	344.467,87	137.226,18	13.778,71	20.668,07	516.140,84	Construcción
270	Redondel Intercase R. Gualo y cd#75	C1 (redond)	2	3,65	2,00		22	26,00	PROYECTO	251,33		ASFALTO	no	no	no	344.467,87	137.226,18	13.778,71	20.668,07	516.140,84	Construcción
271	Pte vehicular (cruce E35, prolongac. Los Vergases)	Puente Vehicular peatonal	1	3,00	3,00		6,00	12,00	Proyecto	42,60	11,90	HORMIGON	no	no	no	781.685,80	0,00	78.369,59	48.887,95	806.500,45	Construcción
274		Local E	1	3,50	2,50		6,00	12,00	proyecto	175,31		ADOQUIN	no	no	no	109.623,97	0,00	4.384,98	6.577,44	120.586,37	Reconstrucción
275		C2	2	3,65	3,65		11,70	22,00	proyecto	117,68		asfalto	no	no	no	140.251,51	0,00	5.610,05	8.415,88	154.276,44	Reconstrucción

Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia¹⁰

10 Consideraciones realizadas por el Ing. Civil Luis Saravia Mejía, funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, responsable del diseño vial y cálculo del presupuesto referencial de la red vial del Plan Especial: Sector Sur del Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela:

Área de Expropiación: La diferencia del ancho propuesto menos el promedio del ancho existente en zonas consolidadas y en no consolidadas un ancho de 10 o 12 m; y, cuando el ancho es muy variable se ha considerado una franja del 20 o 25%.

Tabla 17: Resumen del Presupuesto Referencial del Sistema Vial del Área de estudio en la Parroquia Tababela

PROYECTOS VIALES	VALOR (USD)					
	LONGITUD (M)	EJECUCIÓN INFRAESTRUCTURA	EXPROPIACIONES	ESTUDIOS	FISCALIZACIÓN	TOTAL
Puente peatonal existente(1)	97,78	1.419,81	0,00	141,98	85,19	1.646,98
Puente vehicular existente(1)	47,03	5.989,52	0,00	538,04	359,37	6.886,93
Puentes vehiculares nuevos(2)	103,84	1.763.397,00	22.800,00	176.339,70	105.803,82	2.068.340,52
Puentes peatonales nuevos (2)	89,15	915.670,65	14.400,00	69.998,45	55.516,24	1.055.585,34
Redondeles (r=40m) (3)	753,99	1.033.403,61	411.678,54	41.336,14	62.004,22	1.548.422,52
Red vial a ser intervenida	67.631,29	45.876.854,98	23.116.641,51	1.835.074,20	2.752.631,17	73.581.201,86
Total infraestructura vial	68.723,09	49.596.735,57	23.565.520,05	2.123.428,51	2.976.400,01	78.262.084,14

Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

La propuesta vial y cálculo del costo estimado de la infraestructura vial se fundamenta a partir del diagnóstico vial proporcionado por la DMPPS, salvo verificaciones puntuales de campo.

En vías empedradas, se ha considerado la construcción de aceras y bordillos y un 25% de la franja a expropiarse, según la consolidación de la zona.

En vías asfaltadas, se ha considerado la construcción de aceras y bordillos; salvo el caso de vías tipo C1 o L1, donde se ha considerado reconstrucción.

El paquete estructural para pavimento semi-rígido consta en el corte de la sección transversal (capa de rodadura de adoquín y capa de sub-base).

El paquete estructural para pavimento flexible consta en el corte de la sección transversal (Capa asfáltica e imprimación, base y sub-base).

Previo a definición final de la sección típica, se ha coordinó con la Secretaría de Movilidad sobre ajustes puntuales al trazado del sistema vial principal elaborado por esta Secretaría.

Para efectos de diseños definitivos, se deberá precisar la demanda actual y futura, conforme al Estudio de Tráfico, para el diseño estructural y funcional del sistema vial. Está en proceso preliminar el proyecto ZEDE de Servicios aeroportuarios, con vocación industrial, Hotelero y agro-industrial.

En zonas consolidadas, se ha tratado en lo posible mantener la sección existente, siempre minimizando afectaciones e impacto social y reducir costos por indemnizaciones.

La reconstrucción implica la reposición o colocación integral del paquete estructural del pavimento.

En general para vías tipo C1 y L1; y, ciertos casos L2, se ha considerado una reconstrucción vial; es decir, reposición total del paquete estructural.

Nota1: Los costos de las obras a ejecutarse en sus diferentes etapas, deberán ser actualizados de acuerdo con los estudios de ingeniería e índices y variaciones de precios publicados por el INEC.

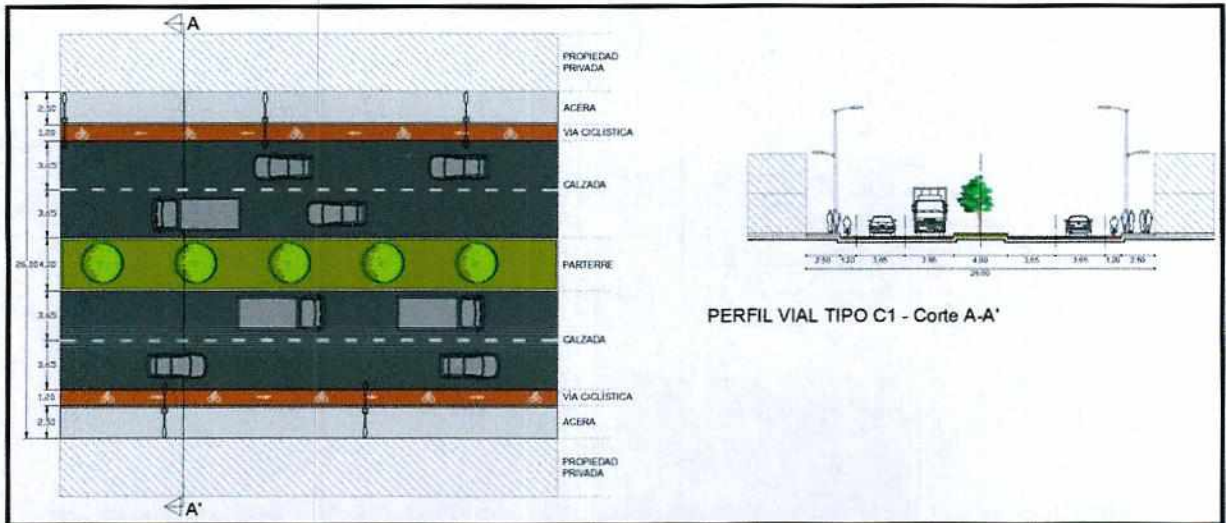
Nota2: Cabe indicar que el cálculo obedece al inventario vial proporcionado por la DMPPS, salvo verificaciones específicas realizadas in situ.

Nota3: Con fecha 14/09/2017, mediante correo electrónico el Ing. Eléct. Marco Sosa.- EEQ, remite presupuesto estimado del sistema eléctrico, obteniéndose un promedio representativo en vías de USD 63/m(USD 63,000,00 /km) y el 9% en caso de alumbrado público, valores que principalmente dependen de la zonificación.

Nota 4: Con fecha 25/08/2017, mediante oficio No. EPMAPS-GT-2017-0354, el Gerente Técnico de Infraestructura remite los costos promedio de agua potable USD 45,14/m y alcantarillado USD 162,50/m para una sola calzada y en el caso de dos o más calzadas con parterre central/intermedio se multiplicaría por el número de calzadas, según versión telefónica del Ing. Víctor Ushiña y confirmada por el Ing. Patricio Cueva .- EPMAPS de fecha 7/09/2017.

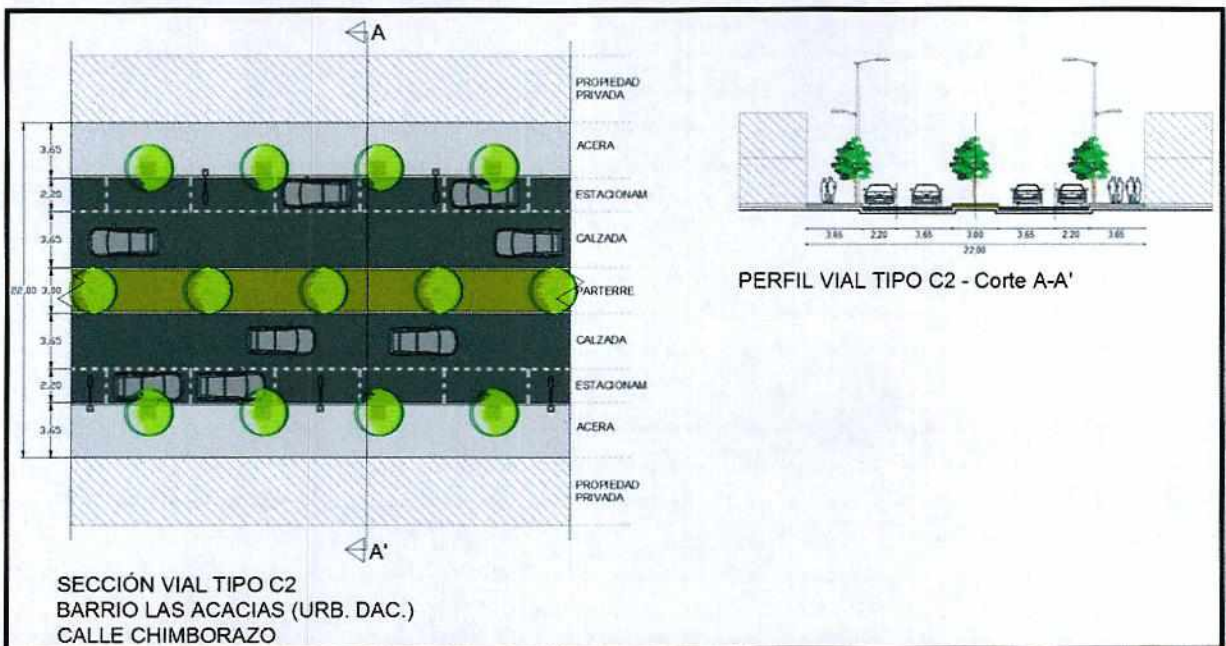
Nota 5: Con fecha 14/11/2017 se realiza la reunión de socialización a la Comunidad de Tababela, donde se realizaron algunas sugerencias al sistema vial de urbanización DAC y la sección transversal y jerarquía de la calle Tipo L1 (bulevar, a=27,40m) y luego la inspección conjunta realizada con Técnicos de la AZT, donde se incluye algunos ajustes.

Gráfico 6: Perfil Vial Tipo C1



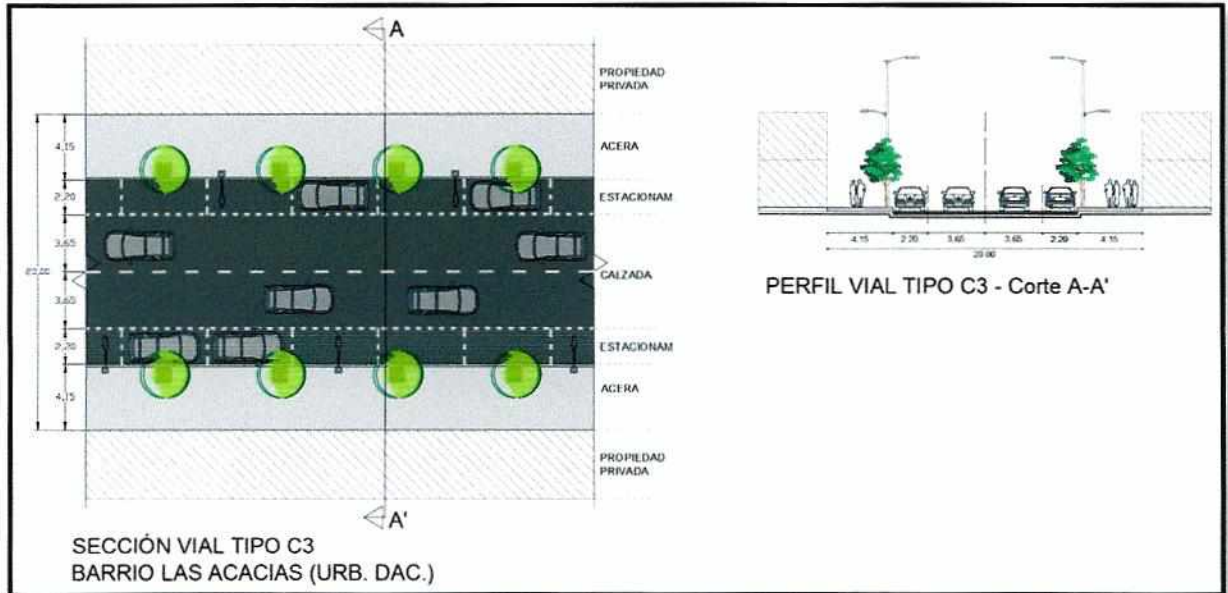
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 7: Perfil Vial Tipo C2



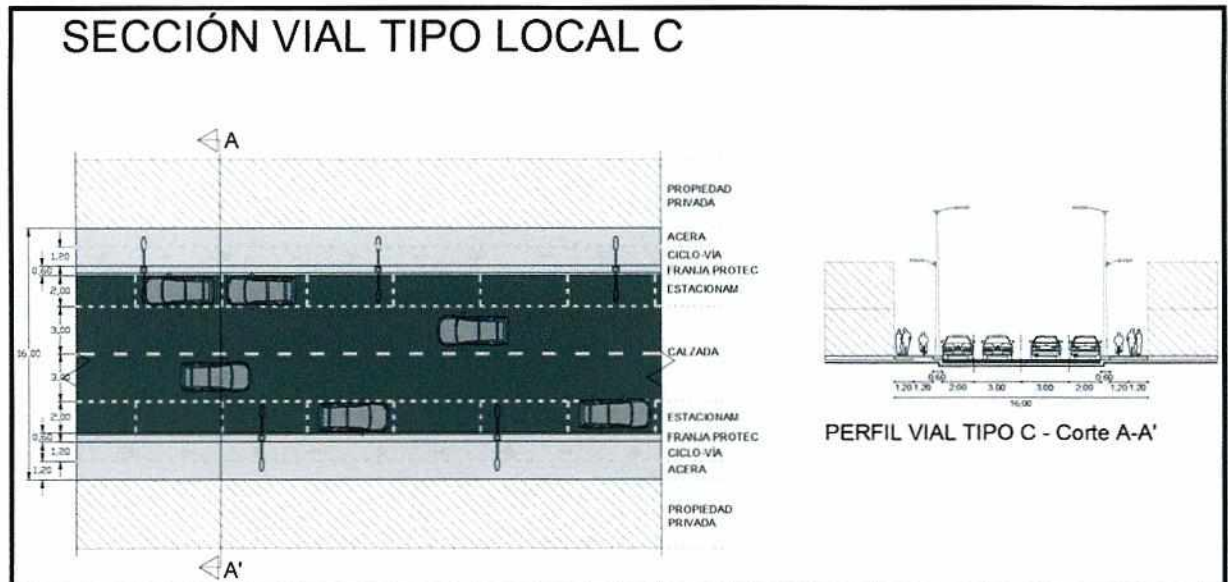
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 8: Perfil Vial Tipo C3



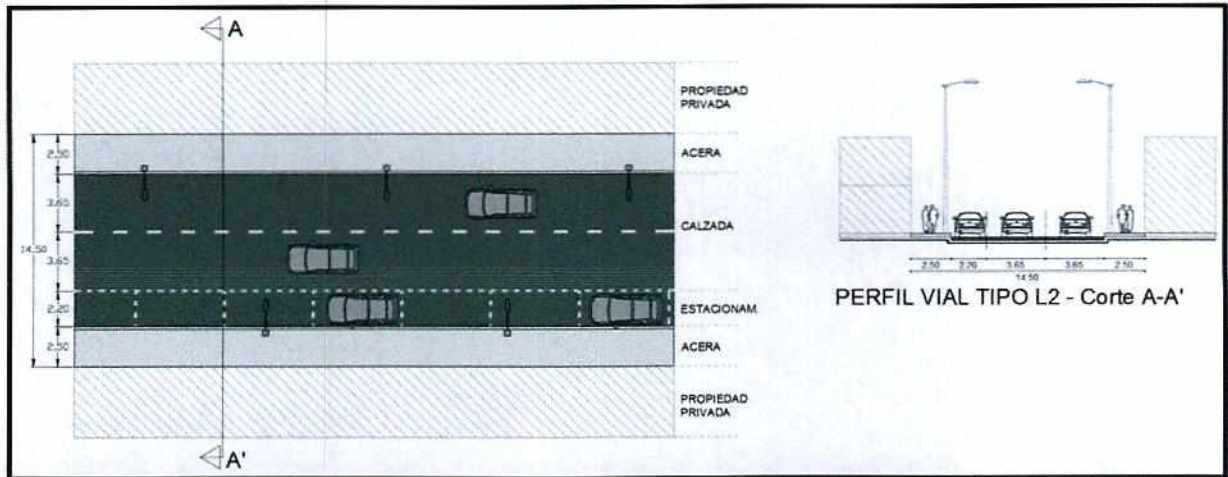
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 9: Perfil Vial Tipo C



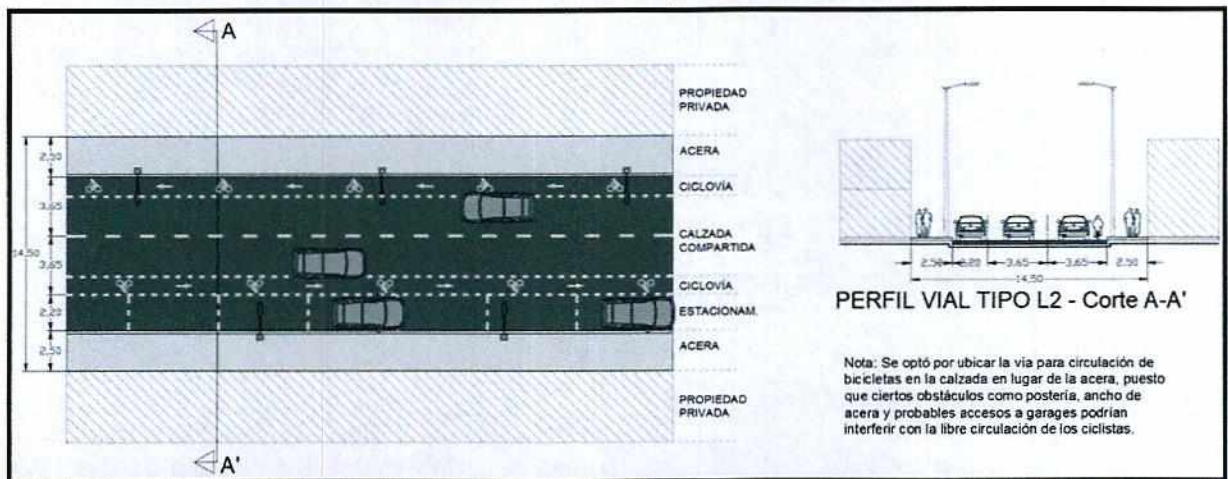
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 10: Perfil Vial Tipo L2



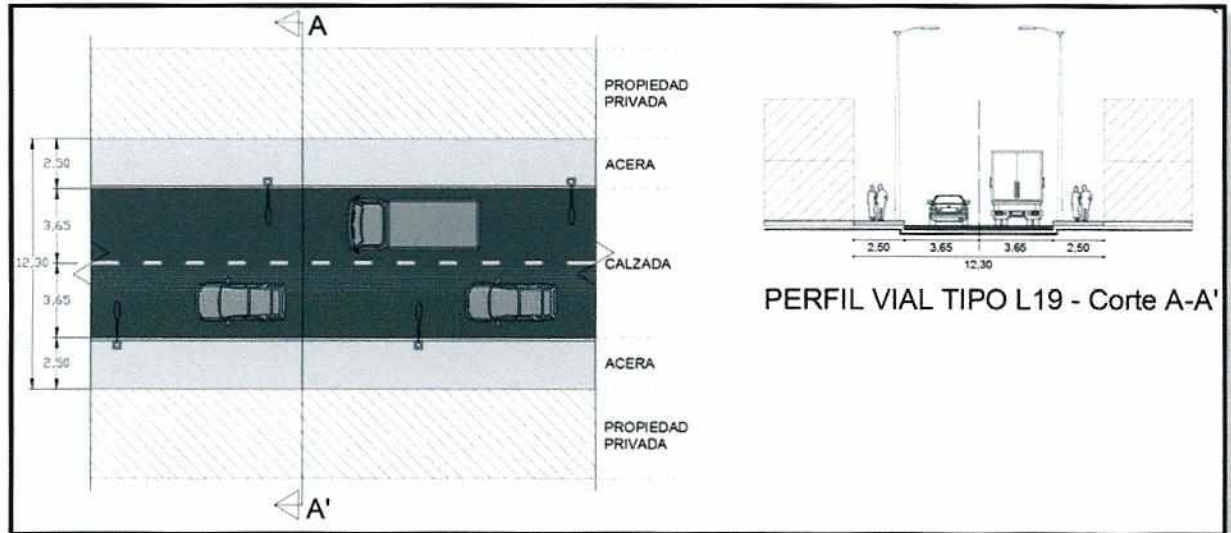
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 11: Perfil Vial Tipo L2.1



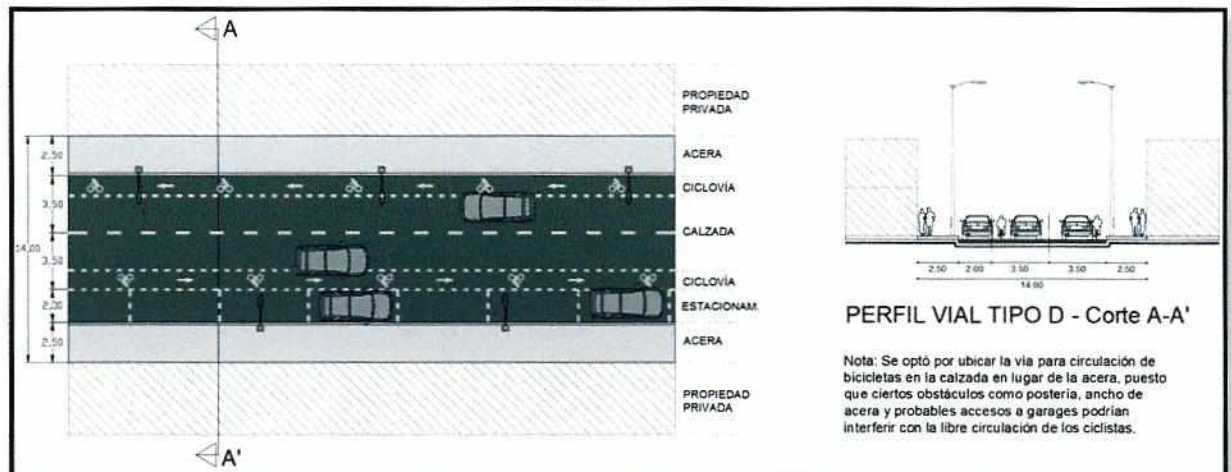
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 12: Perfil Vial Tipo L19



Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 13: Perfil Vial Tipo D



Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 14: Perfil Vial Tipo D1

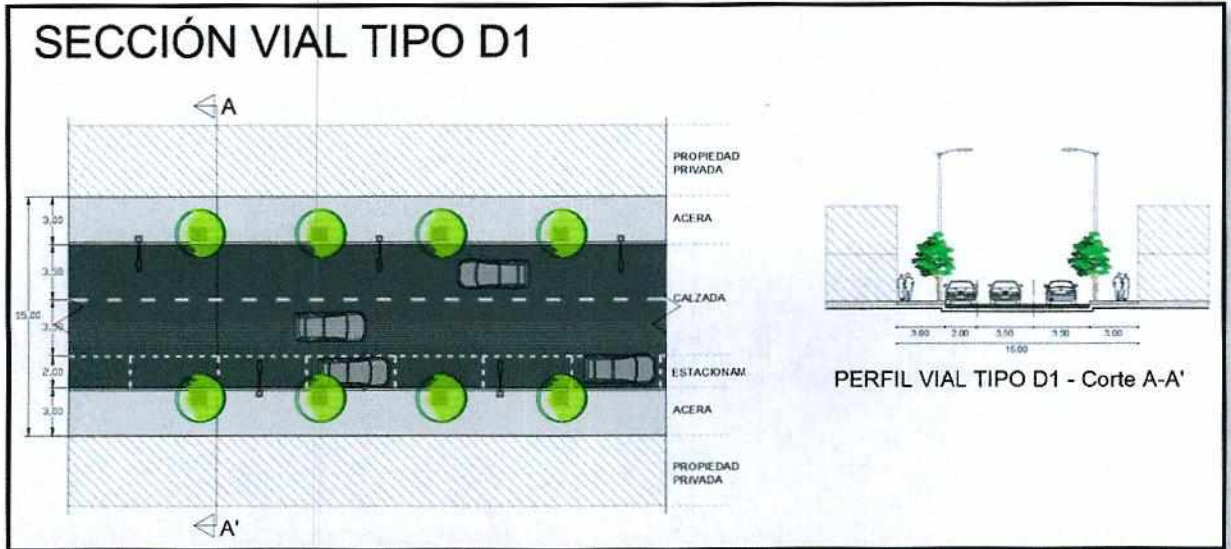


Gráfico 15: Perfil Vial Tipo E

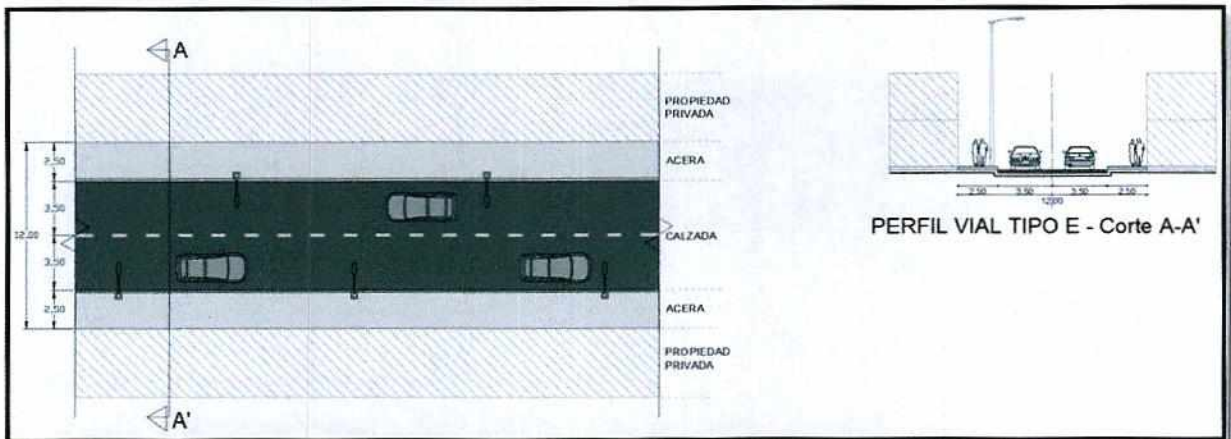
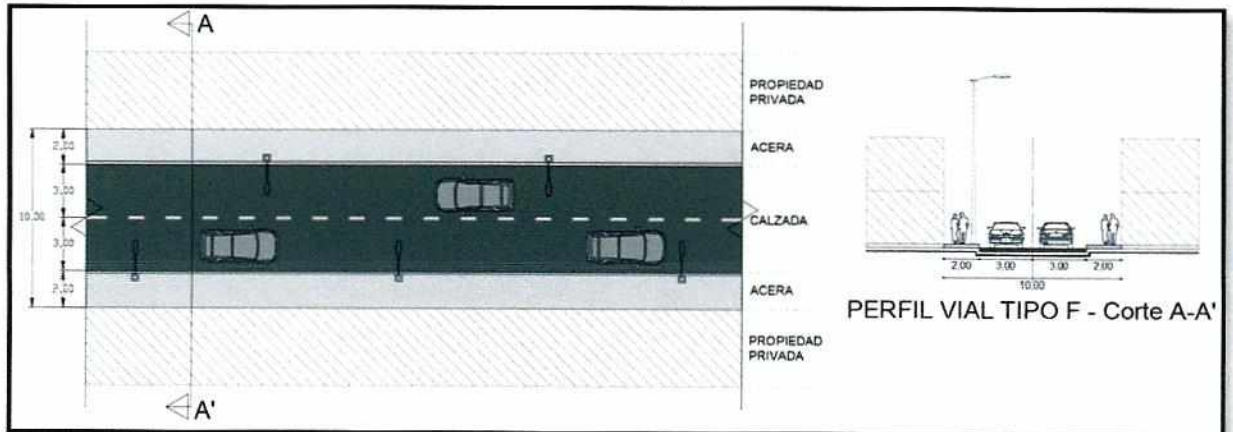
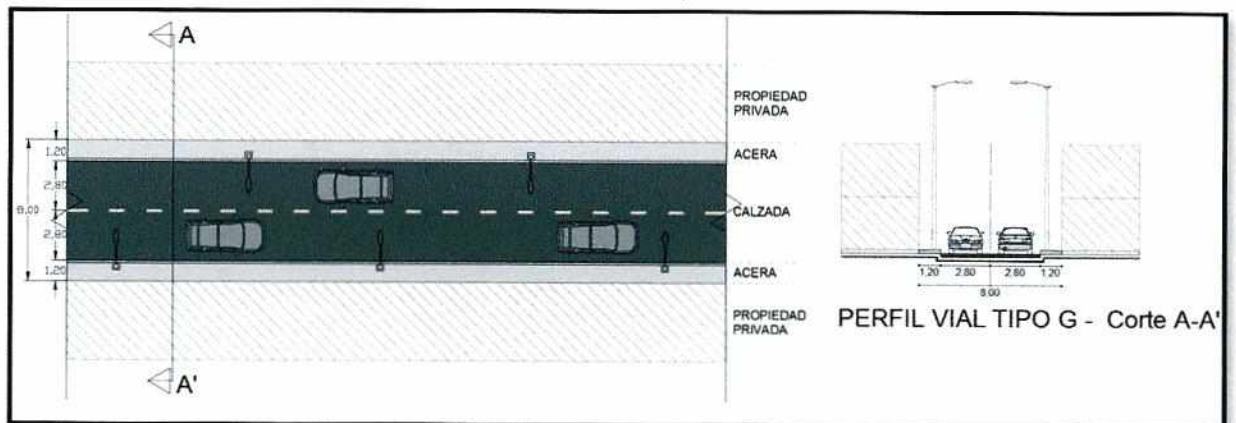


Gráfico 16: Perfil Vial Tipo F



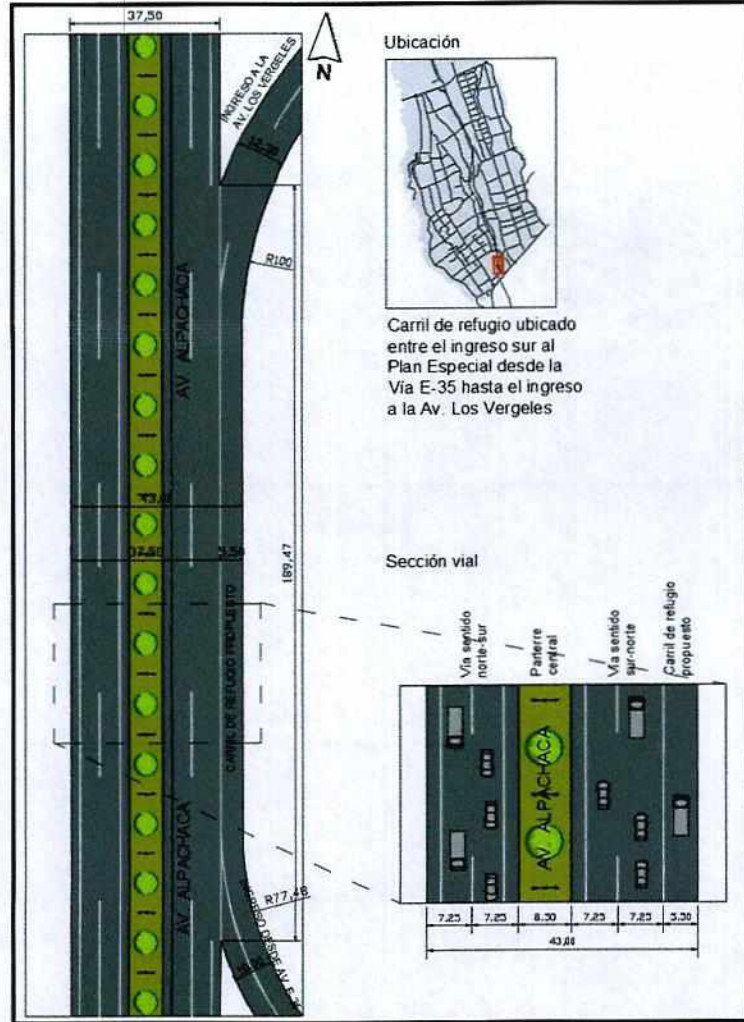
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 17: Perfil Vial Tipo G



Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 18: Carril de refugio, entre Vía E-35 y Av. Los Vergeles



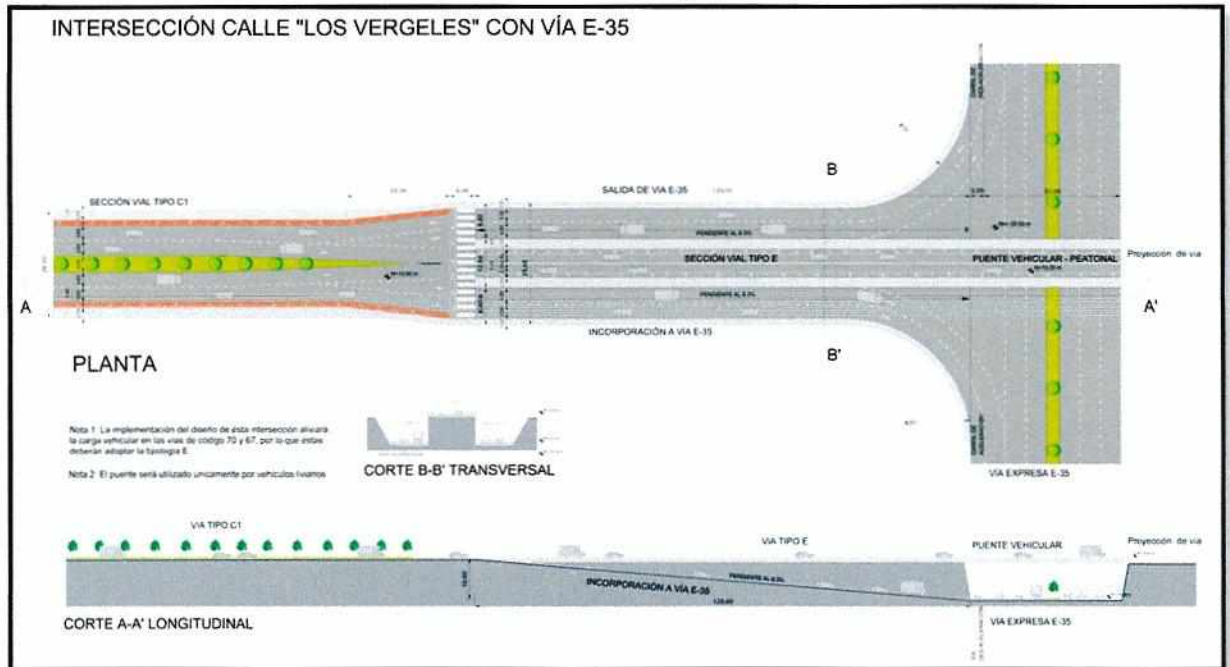
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 19: Puente Peatonal



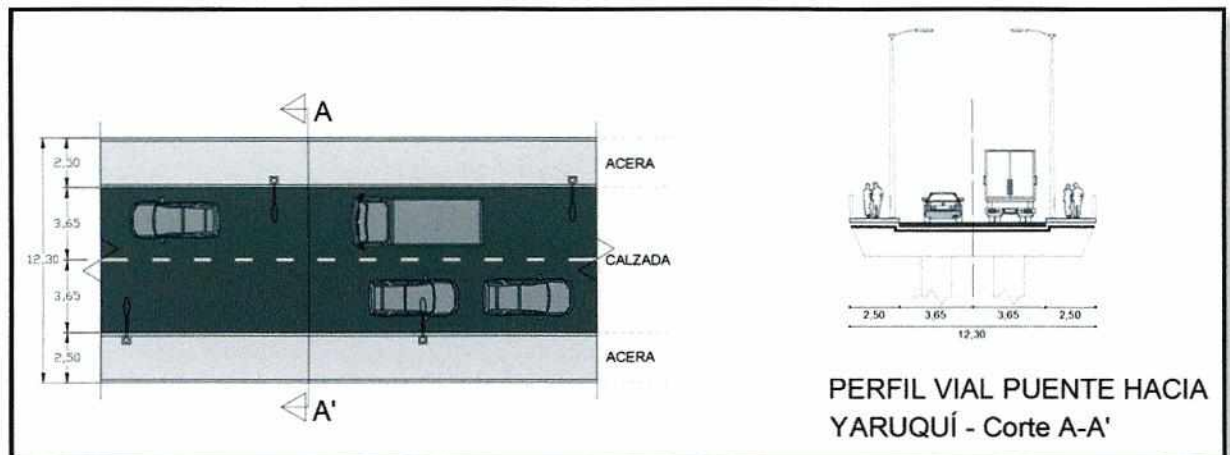
Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 20: Intersección calle Los Vergeles con vía E-35



Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Gráfico 21: Perfil Vial Puente hacia Yaruquí



Fuente: STHV 2017
Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

b) Priorización de proyectos viales

Para la priorización de los proyectos viales se han considerado los siguientes factores: si es una vía existente y en pleno servicio; el aspecto económico; impacto ambiental; impacto social; volumen actual de tráfico; clasificación actual vehicular; viabilidad técnica (no es indispensable estudios definitivos); funcionalidad del sistema y seguridad de los usuarios. En función de lo cual se han obtenido las siguientes fases de ejecución:

Fase I: Proyectos prioritarios que merecen ejecución inmediata

Intervenciones prioritarias en el sistema vial del centro poblado de Tababela:

La calle 24 de septiembre que se encuentra en servicio. Es la arteria principal de integración en la zona central de Tababela. Su jerarquía vial es "Local D", con una superficie de rodadura de pavimento semi-rígido (adoquín) en buen estado.

La vía de código 216 "Ramal de Ingreso a la zona central de Tababela", localizado a 120 m de la aproximación sur del redondel E35 - Conector Alpachaca, por cuanto el ingreso actual a la zona central de Tababela no tiene el radio de giro ni el carril de desaceleración necesarios, ocasionando que los vehículos invadan carriles de la arterial E35 y de la calle 24 de Septiembre. Además, dificulta las maniobras de vehículos pesados, poniendo en riesgo a los vehículos que circulan de norte a sur por la vía arterial E35. La actual entrada/salida de vehículos a la zona central de Tababela (vía de código 1) se mantendría pero solamente como salida o incorporación al flujo principal en el sentido Norte-Sur de la vía arterial E35 porque la vía de código 216 funciona como ingreso.

La vía de códigos 27 y 38 "Vía servicio paralela al conector Alpachaca". Actualmente existe servicio de transporte público colectivo por el conector Alpachaca que es una vía expresa. No cuenta con estudio de paradas ni de bahías para parada de buses, poniendo en riesgo a los vehículos que circulan por el conector Alpachaca.

La vía de código 272 " Vía que sale del conector Alpachaca hacia la vía de servicio" y la vía de código 273 "Vía que ingresa al conector Alpachaca desde la vía de servicio". Se desviarán del conector Alpachaca parte del tráfico pesado que generará el proyecto ZEDE, según lo programado en su primera fase .

Para la contratación de los Estudios de Ingeniería es necesario contar con los Términos de Referencia y tener claridad en el alcance de estudio del proyecto. Ver anexo de priorización de obras.

El monto estimado para ejecutar esta Fase I asciende a USD 2'327.850.19.

Fase II: Elaboración de estudios de proyectos a ser ejecutados

Para la jerarquización vial, a más de los parámetros del primer párrafo de priorización, se ha considerado la posible demanda en función del PUOS, la longitud de vía/segmento, nivel de expansión urbana, agro - industrial y consolidación poblacional. En la malla vial existente en zonas consolidadas y prolongaciones se ha tratado de mantener la sección homogénea, a fin de viabilizar su ejecución y minimizar costos por expropiaciones, además de reducir el impacto social a posibles afectados.

Para proyectos propuestos, localizados a lo largo de predios vacantes y de posible expansión urbana o zona rural se ha proyectado de acuerdo a las especificaciones técnicas contempladas en la Ordenanza

No.172 y otras categorías establecidas por la Secretaría de Movilidad. Adicionalmente, la propuesta vial ha sido analizada recurrentemente con la Secretaría de Movilidad, la misma que ha manifestado su acuerdo.

En vías empedradas, se ha considerado la construcción de aceras y bordillos y generalmente un 25% de la franja a expropiarse, según el grado de consolidación de la zona. En vías asfaltadas, se ha considerado la construcción de aceras y bordillos; salvo el caso de vías tipo C1 o L1, donde se ha considerado su reconstrucción

Para la contratación de los Estudios de Ingeniería definitivos de toda la Infraestructura vial restante es necesario contar con los Términos de Referencia, tener claridad en el alcance de estudio del proyecto y contar con la supervisión correspondiente. Ver anexo de priorización de obras.

El monto estimado para ejecutar la Fase II asciende a USD 24'686.292.85

Fase III: Proyectos a ser ejecutados en una Tercera Etapa

Son proyectos que por lo general requieren de estudios definitivos de ingeniería y que demandan una inversión importante.

Para efectos de diseños de la malla vial de la parte oriental de Tababela, respecto al conector Alpachaca, se deberá precisar la demanda actual y futura conforme a un estudio de tráfico para el diseño estructural y funcional del sistema vial, considerando que actualmente está en proceso preliminar el proyecto ZEDE-Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios, que con su vocación industrial, turística y agro-industrial modificará las cargas de tráfico en el sistema vial.

Para la contratación de los Estudios de Ingeniería definitivos de toda la Infraestructura vial restante es necesario contar con los Términos de Referencia, tener claridad en el alcance de estudio del proyecto, y contar con la supervisión correspondiente. Ver anexo de priorización de obras.

El monto estimado para ejecutar la **Fase III** asciende a USD 51'492.236.96.

Notas:

-El monto total de las tres etapas, incluido procesos precontractuales y contractuales, replanteo y nivelación, expropiaciones, estudios, construcción y fiscalización asciende a USD 78'506.379.99; variaciones que obedecen a cruce de información focalizada el martes 14 de noviembre de 2017 en la reunión de socialización con la Comunidad de Tababela y particularmente en la urbanización DAC; y se reemplaza la L1 de ancho total 27.40m por la Local C de ancho total 16.00. Ver anexo de priorización de obras.

- Los proyectos se definirán y agruparán por especialidades y experiencias profesionales, tales como: Obras netamente viales, puentes, alcantarillado, agua potable y electrificación; a fin de mejorar el presupuesto referencial, garantizar la calidad y bondad de la obra y garantizar el estricto cumplimiento del objeto contractual.

Ejecutar las obras en concordancia con las exigencias contractuales, fiscalización de la obra y supervisión de la Entidad Contratante.

Tabla 18: Priorización de Proyectos Viales

NOMBRE PROYECTO	JERARQUÍA	LONGITUD (m)	JULIO/2017		PROGRAMA DE INVERSIÓN			PORCENTAJE DE INVERSIÓN
			COSTO ESTIMADO TOTAL	FASE I: CORTO PLAZO	FASE II: MEDIANO PLAZO	FASE III: LARGO PLAZO		
Requerir la reubicación del estacionamiento de camionetas de transporte público localizadas en calle 24 septiembre y E/S de vehículos a la zona central de Tababela, arterial E35, con un desplazamiento de 30m hacia atrás.			0,00	0,00				
Vía de código 216.- Contratación y elaboración de Estudios de Ingeniería del Ramal de Ingreso a la zona central de Tababela, localizado a 120 m de la aproximación sur del redondel E35 - Conector Alpachaca (10%)	Local E		2.443,38	2.443,38				
216 Contratación, Construcción y fiscalización del Ramal de Ingreso a la zona central de Tababela, localizado a 120 m de la aproximación sur del redondel E35 - Conector Alpachaca	Local E	93,67	64.749,44	64.749,44				
Vía de código 27, Contratación y elaboración de los Estudios de Ingeniería de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	L2		67.754,41	67.754,41				
Vía de código 27, Contratación, Construcción y fiscalización de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	L2	1.815,28	1.795.491,85	1.795.491,85				
Vía de código 38, Contratación y elaboración de los Estudios de Ingeniería de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	L2		11.260,97	11.260,97				
Vía de código 38, Contratación, Construcción y fiscalización de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	L2	1.476,42	284.205,49	284.205,49				
Vía de código 272, Contratación y elaboración de los Estudios de Ingeniería de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	Local E		2.820,69	2.820,69				
Vía de código 272, Contratación, Construcción y fiscalización de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	Local E	62,45	47.459,28	47.459,28				
Vía de código 273, Contratación y elaboración de los Estudios de Ingeniería de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	Local E		2.898,37	2.898,37				
Vía de código 273, Contratación, Construcción y fiscalización de la Vía de servicio paralela al conector Alpachaca	Local E	69,57	48.766,30	48.766,30				
SUMA:		3.517,39	2.327.850,19	2.327.850,19			2,97%	
ESTUDIOS Y EXPROPIACIONES	Procesos precontractuales y contractuales de Estudios de Ingeniería de todos los proyectos restantes(5%)		70.236,74		70.236,74			
	Estudios definitivos de Ingeniería y conceptualización de todos los proyectos, dependiendo de la desgregación (Vías, puentes, escalinatas, ciclo vías, Alcantarillado, agua potable, electrificación)		2.135.556,53		2.135.556,53			
	Replanteo y nivelación de la infraestructura vial, obras conexas y complementarias propuestas (USD 1500/km; L=68,72 KM)		103.084,64		103.084,64			
	Expropiaciones (Indemnización) y trámite de los predios y propiedades afectadas (221 expedientes a USD 500/exp)			22.377.414,94		22.377.414,94		
	SUMA:			24.686.292,85		24.686.292,85		31,44%
EJECUCIÓN Y FISCALIZACIÓN	Procesos precontractuales y contractuales de la construcción y Fiscalización de los puentes vehiculares y accesos considerados en Tababela (0,5%)		8.816,98			8.816,98		
	Procesos precontractuales y contractuales para la ejecución y Fiscalización de obras viales(0,5%)		62.157,49			62.157,49		
	Ejecución y Fiscalización de las obras viales y conexas (excepto lo previsto en 1a. Etapa)	65.205,70	51.421.262,48			51.421.262,48		
	SUMA:	65.205,70	51.492.236,96			51.492.236,96	65,59%	
SUMA TOTAL:		68.723,09	78.506.379,99				100,00%	

Fuente: STHV 2017 - Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Tabla 19: Resumen costo estimado de infraestructura vial y priorización de proyectos (USD)

COSTO ESTIMADO DE CONSTRUCCIÓN Y/O REHABILITACIÓN, EXPROPIACIONES, ESTUDIOS Y FISCALIZACIÓN	78.262.084,14
PROCESOS PRECONTRACTUALES Y CONTRACTUALES	141.211,21
REPLANTEO Y NIVELACIÓN (L = 68.723 KM)	103.084,64
TOTAL	78.506.379,99

Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

c) Red de Transporte Público

La clasificación vehicular en esta zona, predomina el tráfico de vehículos livianos públicos y privados; tanto de carga como de pasajeros. La movilidad y transporte se realiza de manera característica a través de vehículos livianos. El transporte público de carga y pasajeros, se realiza en su mayoría a través de camionetas que pertenecen a cooperativas de transporte y en menor escala a través de automóviles, que pertenecen a cooperativas de taxis. El transporte colectivo de pasajeros no dispone al interior de la zona, este servicio se realiza a través de la Av. Alpachaca y a lo largo de la vía arterial E35. El volumen de vehículos pesados para transporte de carga es relativamente bajo y en menor escala vehículos extra-pesados o articulados.

La vialidad de la zona se articula a partir de la optimización del eje central E35 que constituye también el soporte del sistema de transporte público de la zona a la que se articula una red de vías que incluyen una expresa (acceso al aeropuerto: Conector Alpachaca), arteriales, colectoras y locales que son soporte de accesibilidad a la zona y del sistema de transporte de alimentación local y de paradas.

A lo largo de los bordes de quebrada y aprovechando la estructura espacial que divide al territorio en plataformas dividida por quebradas se plantea la apertura de vías arteriales de borde que estructuren la malla vial con vías menores transversales.

d) Red de Ciclovías

En lo relativo a los diferentes modos de transporte, se considera el transporte terrestre por medio del tránsito vehicular y en menor escala se ha previsto la movilidad por bicicleta (Red Verde Urbana), para el tránsito local en actividades domésticas, comercio menor, trabajo y recreacionales; por lo tanto, se ha considerado una red con estas facilidades de tránsito, proyectadas en ciertas vías compartidas ya sea con vehículos o peatones, en una longitud de 18.223.7 m.

La proyección y operación de la red verde urbana (RVU) se facilita debido al trazado geométrico de las vías y a la topografía del terreno, la misma que forma parte del sistema vial, conforme se describe a continuación:

Tabla 20: Red de Ciclovías

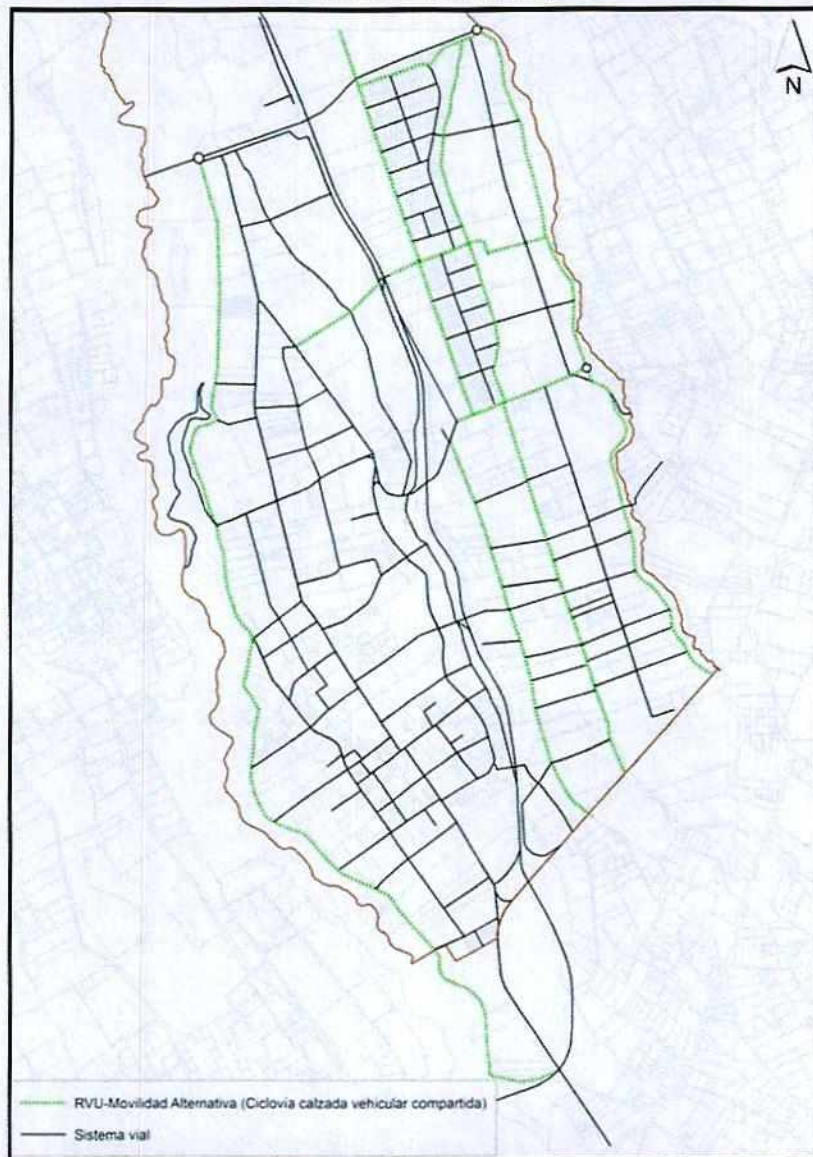
CÓDIGO / NOMBRE	JERARQUÍA VIAL	LONGITUD (M)
75 / Vía de borde sobre el río Guambi (eje longitudinal)	C1	5.365,30
2 / calle Quito (eje transversal)	C1	636,00
4 y 6 / calle Cotopaxi y calle Los Vergeles (eje longitudinal)	C1	3.512,00

19 y 231 (eje longitudinal: /Los Manzanos)	C	3.595,00
227; 240; 225; 226; 208(Cayambe) y 223 / (eje transversal)	L2	1.253,90
222 / Vía de borde Qda. Santa Rosa (eje longitudinal)	C1	3.206,00
153; 155 y 221 / (eje semi-transversal)	L2	636,60
TOTAL LONGITUD RVU(M):		18.223.7

Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Civil. Luis Saravia

Mapa 28: Red de Ciclovías

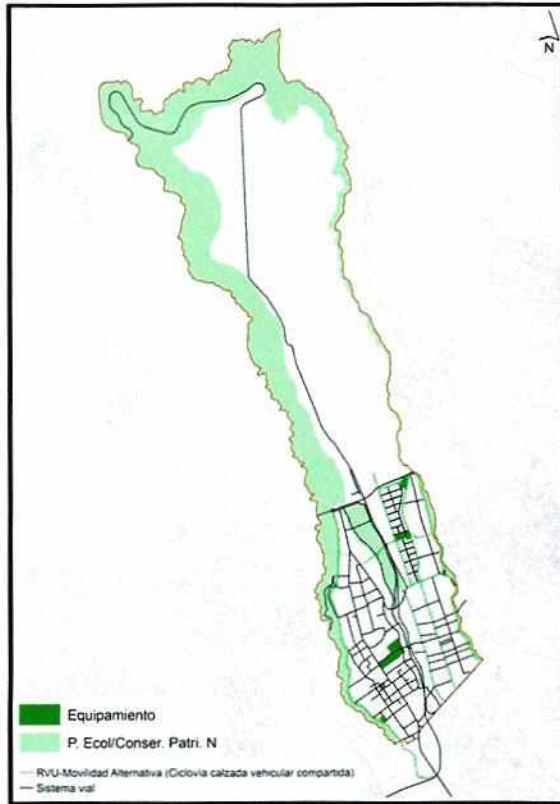


Fuente: STHV 2017

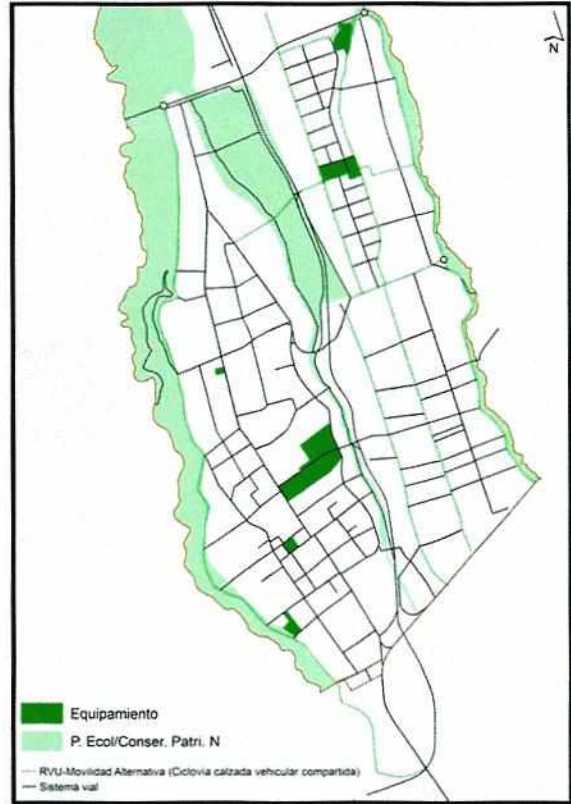
Elaboración: Ing. Deysi Maisincho, Ing. Civil. Luis Saravia

3.8.6. RED VERDE URBANA (RVU) Y ESPACIO PÚBLICO

Mapa 29: Red Verde Urbana y Espacio Público



Mapa 30: Red Verde Urbana y Espacio Público



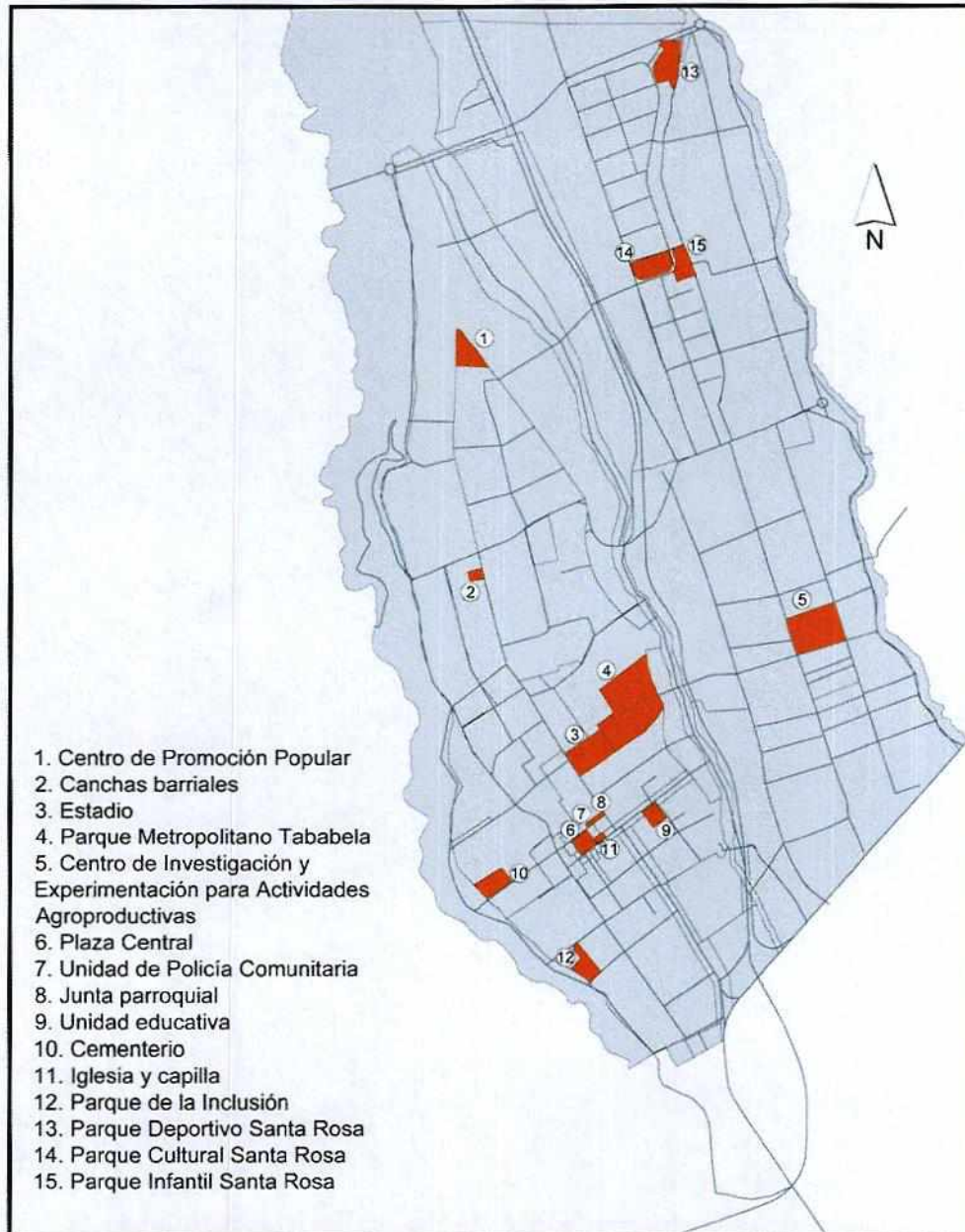
Fuente: STHV 2017

Elaboración: Ing. Deysi Maisincho, Ing. Civil. Luis Saravia

3.8.7. EQUIPAMIENTOS

El Plan Especial plantea 15 áreas para equipamiento constituyendo una superficie de 20,76 ha, de las cuales 6 corresponden a nuevos equipamientos, las restantes son predios que actualmente ya cumplen esa función. El área útil total de los 6 equipamientos nuevos es de 14,83 ha aproximadamente.

Mapa 31 Ubicación de Equipamientos



Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

El programa urbano-arquitectónico para estas 6 nuevas áreas de equipamiento ha considerado una población límite aproximada de 104.202 personas. Este cálculo fue realizado tomando en cuenta la densificación máxima de todas zonificaciones pertenecientes a usos residenciales propuestas en el Plan

Especial, como son: A1, A2, A3, A4, A37, C2, D2, H1 y H3; considerando una unidad de vivienda de 70 m2 y un promedio nacional de personas por hogar de 3.78 individuos, de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010.

A continuación se detallan los 6 equipamientos:

PROYECTO: CENTRO DE PROMOCIÓN POPULAR	
UBICACIÓN:	Se implanta sobre un terreno de forma triangular de aprox. 8.889,00 m2 de área útil, ubicado entre las áreas con uso de suelo Agrícola Residencial (AR) y Recursos Naturales/Producción Sostenible (RN/PS), en la zona noroeste del Plan Especial. Es un terreno con buena accesibilidad, pues se encuentra limitado por 2 vías de 14,00m y 14,50m de ancho respectivamente.
ÁREA ÚTIL ASIGNADA:	8.889,42 m2
POBLACIÓN SERVIDA:	67.751 usuarios
DESCRIPCIÓN:	<p>El Centro de Promoción Popular es un tipo de equipamiento de escala zonal y de clasificación cultural, en el cual se desarrollarán actividades de participación comunitaria: capacitaciones, reuniones, foros, exposiciones, entre otras, que fomenten la cohesión social, la participación ciudadana y el intercambio cultural entre los residentes y usuarios del Plan Especial Tababela.</p> <p>Se calculó un número de usuarios por edades de 67.751 personas, que corresponde a las personas de 20 años o más, de acuerdo a una proyección poblacional hasta el año 2020 por provincias realizada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Se considera como Centro de Promoción Popular a toda el área del predio, incluidas las áreas verdes, con un área de 0.10 m2/habitante (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172).</p> <p>En el programa urbano-arquitectónico se incluye un área de parqueaderos diseñada en una proporción de 1 estacionamiento cada 50m2 de área útil (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172).</p>

Tabla 21: Programa urbano-arquitectónico del Centro de Promoción Popular

Centro de Promoción Popular			Área: 8.889,42 m2	
ACTIVIDAD	CANT	ELEMENTO URBANO	M2	%
Cultural	1	Edificio principal (recepción, administración, biblioteca, sala de informática)	500,00	5,62
Cultural	1	Área de aulas, auditorios y taller (300m2 auditorios, 450m2 aulas y taller)	750,0	8,44
Cultural	1	Cafetería-restaurante	300,00	3,37
Cultural	1	Estacionamientos	2.539,83	28,57
Cultural	1	Plaza para eventos culturales al aire libre	750,00	8,44
Cultural	1	Camineras	177,79	2,00
Cultural	1	Área verde	3.871,80	43,56

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 22: Plan masa del Centro de Promoción Popular



Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

PROYECTO: PARQUE METROPOLITANO TABABELA

UBICACIÓN:

El equipamiento se implanta sobre dos grandes predios con un área útil total aprox. de 56.942 m², ubicado en un suelo con clasificación Residencial Urbano 3 (RU3), cercano al centro del poblado de Tababela y junto al equipamiento recreativo-deportivo de Estadio. El plan vial divide al terreno en dos áreas con una vía de 14.50m de ancho.

ÁREA ÚTIL ASIGNADA: 56.942,59 m²

POBLACIÓN SERVIDA: 56.942 usuarios

DESCRIPCIÓN:

Es un equipamiento de clasificación Recreativo-deportivo y de escala metropolitana que complementa las actividades desarrolladas en el estadio. El programa urbano-arquitectónico incluye infraestructura para actividades deportivas al aire libre y actividades culturales en una plaza. El área de estacionamientos ha sido calculada a razón de 1 cada 500m² de área útil del parque (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172).

Tabla 22: Programa urbano-arquitectónico del Parque Metropolitano Tababela

Parque Metropolitano Tababela			Área: 56.942,59 m ²	
ACTIVIDAD	CANT	ELEMENTO URBANO	M2	%
Recreativa	6	Canchas de futbolito	4.800,00	8,43
Recreativa	4	Canchas de básquet	1.680,00	2,95
Recreativa	4	Canchas de vóley	648,00	1,14

Recreativa	2	Área de juegos infantiles	1.000,00	1,76
Recreativa	1	Oficinas administrativas	150,00	0,26
Recreativa	3	Quioscos	30,00	0,05
Recreativa-cultural	1	Plaza para eventos culturales al aire libre	2.000,00	3,51
Recreativa	3	Baterías sanitarias	90,00	0,16
Recreativa	2	Estacionamientos	2.277,70	4,00
Recreativa	1	Caminerias	2.847,13	5,00
Recreativa	1	Ciclo vías	1.423,56	2,50
Recreativa	1	Área verde	39.996,19	70,24

Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 23: Plan masa del Parque Metropolitano Tababela



Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

PROYECTO: CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y EXPERIMENTACIÓN PARA ACTIVIDADES AGROPRODUCTIVAS	
UBICACIÓN: Se halla implantado sobre un predio de aproximadamente 28.934 m ² de área útil en la zona este del área del Plan Especial, rodeado de un área clasificada como suelo de Recursos Naturales / Producción Sostenible (RN/PS) y Agrícola Residencial (AR).	
ÁREA ÚTIL ASIGNADA: 28.934,45 m ²	
POBLACIÓN SERVIDA: 12.580 usuarios (según área útil del Centro de Formación Técnica)	
DESCRIPCIÓN: El centro es un equipamiento de tipo zonal y categoría educativo cuyos objetivos son la experimentación e investigación concernientes a la agro-producción; además la capacitación de los habitantes del área del Plan Urbano, especialmente, con respecto al máximo aprovechamiento de los recursos naturales y productivos en el tema agrícola. El programa urbano-arquitectónico ha sido dividido en dos grupos: 1) Centro de formación técnica: Áreas que responde a la necesidad de infraestructura académico-técnica para la exploración científica y empírica en el área de producción agrícola. 2) Actividades deportivas: Infraestructura recreativo-deportiva que complementa las actividades del centro educativo y cuyo uso podría ser flexible eventualmente, es decir, que se utilicen las instalaciones para la recreación y el ocio de los habitantes cercanos al proyecto. El centro de formación técnica lo conforman una serie de edificaciones y áreas que alojan actividades administrativas, investigativas, talleres y granjas experimentales, biblioteca, auditorios, sala de exposiciones y zona de servicios. El área de actividades deportivas posee la infraestructura de un parque zonal con canchas, baterías sanitarias, caminerías y área verde. Adicionalmente se plantea una zona de estacionamientos para 130 vehículos menores que abastece al Centro de Formación Técnica, en una proporción de 1estacionamiento cada 50m ² de área útil del centro (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172).	

Tabla 23: Programa urbano-arquitectónico del Centro de Investigación para Actividades Agro-Productivas

Centro de Investigación y Experimentación para Actividades Agro-Productivas			Área: 28.934,45 m ²	
ACTIVIDAD	CANT.	ELEMENTO URBANO	M2	%
Centro de Formación Técnica				
Educativa	1	Edificio administrativo central: administración general, depto. jurídico, depto. financiero, depto. relaciones públicas, recursos humanos, depto. informático, secretaría general.	1.000,00	3,46
Educativa	1	Edificio de investigaciones (actividades de academia): Dirección académica, dirección de investigación, consejo académico, depto. Informático académico, aulas, laboratorios, almacenamiento producción e insumos agrícolas.	2.000,00	6,91
Educativa	1	Talleres y granjas experimentales.	6.000,00	20,74
Educativa	1	Centro de documentación: Biblioteca y centro informático.	300,00	1,04
Educativa	1	Eventos: auditorio y sala exposiciones.	610,00	2,11
Educativa	1	Edificio actividades complementarias: comedor, cafetería, bodegas, servicios higiénicos, mantenimiento y limpieza, dispensario médico, primeros auxilios, sala personal seguridad,	670,00	2,32

		cuarto de control.		
Educativa	1	Edificio actividades de servicio general: talleres, bodega equipo agronomía, cuarto transformadores, bodegas, vestidores personal de servicio, garitas, plaza estacionamientos.	2.000,00	6,91
Educativa	1	Estacionamientos	2.632,00	9,10
Actividades deportivas				
Recreativa	1	Cancha de futbolito	800,00	2,76
Recreativa	1	Cancha de básquet	420,00	1,45
Recreativa	1	Cancha de vóley	162,00	0,56
Recreativa	2	Baterías sanitarias	60,00	0,21
Recreativa	1	Quiosco	10,00	0,03
Recreativa	1	Caminerias	578,69	2,00
Recreativa	1	Área verde	11.691,76	40,41

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 24: Plan masa del Centro de Investigación para Actividades Agro-Productivas



Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles¹¹

¹¹ Consideraciones realizadas por el Arq. Guillermo Robles, funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, responsable del diseño urbano-arquitectónico de Equipamientos del Plan Especial: Sector Sur del Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela:

PROYECTO: PARQUE DEPORTIVO SANTA ROSA	
UBICACIÓN:	El predio se ubica en la zona norte de la Zona de Facilidad Logística, que corresponde a los predios destinados a la Urbanización de la Dirección Nacional de Aviación (D.A.C.), junto a la quebrada Santa Rosa.
ÁREA ÚTIL ASIGNADA:	16.415,66 m ²
POBLACIÓN SERVIDA:	54.719 usuarios
DESCRIPCIÓN:	Es un equipamiento de tipo recreativo-deportivo y de escala zonal, que complementa a la zona residencial propuesta. El programa urbano-arquitectónico del parque fomenta la recreación activa mediante la implantación de canchas de futbolito, básquet y vóley, además de ciclo-vía y áreas verdes. Posee además áreas complementarias y de servicios como: parqueadero, quiosco, y baterías sanitarias. El cálculo de parqueaderos se lo realizó en relación a 1 parqueadero cada 500 m ² de parque (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172) que dan como resultado un total de 32 plazas de parqueo para vehículos menores.

Tabla 24: Programa urbano-arquitectónico del Parque Deportivo Santa Rosa

Parque Deportivo Santa Rosa			Área 16.415,66 m ²	
ACTIVIDAD	CANT	ELEMENTO URBANO	M2	%
Recreativa	2	Canchas de futbolito	1600,00	9,75
Recreativa	2	Canchas de básquet	840,00	5,12
Recreativa	2	Canchas de vóley	324,00	1,97
Recreativa	1	Quioscos	10,00	0,06
Recreativa	2	Baterías sanitarias	60,00	0,37
Recreativa	1	Estacionamientos	656,63	4,00
Recreativa	1	Caminerías	410,39	2,50
Recreativa	1	Ciclo vías	410,39	2,50
Recreativa	1	Área verde	12104,25	73,74

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 25: Plan masa del Parque Deportivo Santa Rosa

Los programas urbano-arquitectónicos de los equipamientos son referentes que enmarcan de manera general el desarrollo de los proyectos en éstas áreas, en base a consideraciones de carácter técnico, paisajístico y conceptual que permiten una relación coherente entre los diferentes componentes del Plan Urbano y los equipamientos. Por lo que es importante que se tomen en cuenta las intenciones de los programas arquitectónicos y las sugerencias de diseño a nivel de plan masa al momento de desarrollarlos de manera más específica.



Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

PROYECTO: PARQUE CULTURAL SANTA ROSA

UBICACIÓN:

El terreno se encuentra en el centro de la Zona de Facilidad Logística, al extremo norte de la Calle Chimborazo. Es un predio con tres frentes y con gran accesibilidad, pues junto a él se implanta uno de los principales ejes viales en sentido norte-sur.

ÁREA ÚTIL ASIGNADA: 13.437,52m²

POBLACIÓN SERVIDA: Se plantea la construcción de un Centro de Desarrollo Comunitario que serviría a una población de 11.656 personas (áreas con zonificación A1002-35 en predios de la D.A.C.) Además, el área verde abastecería a 23.378 usuarios adicionales, por lo que el equipamiento abastece a un total de 35.034 personas.

DESCRIPCIÓN:

El predio acoge a dos tipos de equipamientos: 1) Centro de Desarrollo Comunitario.- Es un equipamiento de tipo barrial calculado para servir a una población de 11.656 usuarios, que tiene características similares a los de una casa comunal. El área está calculada a razón de 0.15m² por persona (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172). 2) Área verde: Es un parque de escala zonal pensado para actividades de recreación pasiva. En el programa urbano-arquitectónico se plantea la implementación de una plaza para eventos culturales, área verde, caminerías, ciclo vías, además de zonas de servicios: estacionamiento, quioscos, y baterías sanitarias. Los estacionamientos se han calculado en proporción de 1 plaza por cada 50m² de área útil del Centro de Desarrollo Comunitario y 1 plaza por cada 500m² de área de parque

(Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172). El mismo abastecería a un total de 58 vehículos.

Tabla 25: Programa urbano-arquitectónico del Parque Cultural Santa Rosa

Parque Cultural Santa Rosa			Área	
			13.437,52 m2	
ACTIVIDAD	CANT	ELEMENTO URBANO	M2	%
Cultural	1	Centro de Desarrollo Comunitario	1.748,34	13,01
Recreativa	1	Plaza de eventos culturales	671,88	5,00
Recreativa	1	Quiosco	10,00	0,07
Recreativa	1	Baterías sanitarias	30,00	0,22
Recreativa	1	Estacionamientos	1.166,90	8,68
Recreativa	1	Caminerías	335,94	2,50
Recreativa	1	Ciclo vías	335,94	2,50
Recreativa	1	Área verde	9.138,52	68,01

Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 26: Plan masa del Parque Cultural Santa Rosa



Fuente: STHV, 2017
Elaboración: Arq. Guillermo Robles

PROYECTO: PARQUE INFANTIL SANTA ROSA	
UBICACIÓN:	Se ubica en el centro de la Zona de Facilidad Logística, junto al Parque Cultural Santa Rosa. Es un predio con dos frentes y con buena accesibilidad.
ÁREA ÚTIL ASIGNADA:	9.409,24 m ²
POBLACIÓN SERVIDA:	18.818 personas
DESCRIPCIÓN:	El equipamiento es un parque de tipo zonal con pequeñas áreas de recreación activa (una cancha de futbolito y otra de básquet), área verde, área de juegos infantiles, caminerías y ciclo vías; y zonas de servicios: quisco, estacionamiento y baterías sanitarias. Se ha pensado en este equipamiento con un concepto de recreativo-familiar. El estacionamiento se ha calculado a razón de 1 cada 500m ² de área de parque (Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, Ord 172).

Tabla 26: Programa urbano-arquitectónico del Parque Infantil San Rosa

Parque Infantil Santa Rosa			9409,24	m ²
ACTIVIDAD	CANT	ELEMENTO URBANO	M ²	%
Recreativa	1	Canchas de futbolito	800,00	8,50
Recreativa	1	Canchas de básquet	400,00	4,25
Recreativa	1	Área de juegos infantiles	500,00	5,31
Recreativa	1	Quiosco	10,00	0,11
Recreativa	1	Baterías sanitarias	30,00	0,32
Recreativa	1	Estacionamientos	376,37	4,00
Recreativa	1	Caminerías	235,23	2,50
Recreativa	1	Ciclo vías	235,23	2,50
Recreativa	1	Área verde	6.822,41	72,51

Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles

Gráfico 27: Plan masa del Parque Infantil Santa Rosa



Fuente: STHV, 2017

Elaboración: Arq. Guillermo Robles

4. MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN

Para una adecuada implementación del Plan Especial Tababela y de sus proyectos se requiere de un modelo económico y de gestión que contabilice costos y beneficios y que especifique estrategias de financiamiento que sostengan su aplicación en el corto, mediano y largo plazo. El marco legal del DMQ y a nivel nacional ampara la utilización de diversos instrumentos de financiamiento que permitan desarrollar los Planes Especiales. Por ende, estas estrategias de financiamiento brindan la factibilidad económica del Plan Especial. El diagnóstico del Plan Especial y su modelo territorial toman en cuenta criterios técnicos y sociales, los cuales se consideran para realizar una priorización de los proyectos del plan. Esta priorización es esencial para el modelo económico y de gestión ya que permite tomar en cuenta estas preferencias dentro de las fases de ejecución del Plan Especial.

4.1. OBJETIVO

Presentar una propuesta económica y modelo de gestión que viabilice la ejecución del Plan Especial Tababela conforme al modelo territorial y los objetivos estratégicos establecidos en este plan.

4.2. ALCANCE

Este informe técnico detalla la estructura y metodología desarrollada para el modelo económico y de gestión del Plan Especial con un enfoque que permita una auto-gestión y (mayoritariamente) un auto-financiamiento mediante la captura de valor por beneficios generados en la propuesta territorial del Plan Especial. Cabe resaltar que el modelo de gestión contempla únicamente presupuestos referenciales a la fecha de elaboración, años y fases de ejecución estimadas y escenarios de recaudación, financiamiento y ejecución. Existen varios factores que pueden alterar la planificación estimada por el modelo de gestión, sin embargo, el modelo brinda una hoja de ruta base para el cumplimiento de los programas y proyectos del Plan Especial.

4.3. ESTRUCTURA DEL MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN ESPECIAL:

La estructura de la propuesta económica y modelo de gestión contempla 6 partes las cuales serán desarrolladas detalladamente.

1. Definición de proyectos, responsables (ejecutores) y costos estimados.
2. Priorización de proyectos y definición de fases de ejecución.
3. Definición de Unidades de Actuación Urbanística (UAUs).
4. Análisis y cálculo de cargas y beneficios por UAU.
5. Escenarios de financiamiento por Concesión Onerosa de Derechos (COD).
6. Ejecución estimada de proyectos por año.

El desarrollo de todas estas partes, en esa secuencia, sirve de insumo para la Memoria Técnica del Plan Especial.

1. DEFINICIÓN DE PROYECTOS, RESPONSABLES Y COSTOS:

El primer paso para el desarrollo del modelo de gestión es la definición de los programas y proyectos. La definición y costeo de los proyectos se realiza en conjunto con el equipo técnico (ingeniero vial y arquitecto)

y con la coordinadora del plan. Para el Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela se contemplan **162 proyectos**, compuesto por 6 proyectos de equipamiento y espacio público, 3 proyectos ambientales y 153 proyectos viales y de servicios básicos.

El presupuesto estimado para todos los proyectos es de **\$107 millones**. A cada proyecto se le ha asignado un responsable (ejecutor) y un costo referencial. Cabe mencionar que cada proyecto vial, en caso de ser necesario, contempla rubros por servicios básicos como son agua potable, alcantarillado y electrificación¹². Adicionalmente, el costo estimado de la vía incluye el valor de los estudios, expropiaciones y fiscalización.

Tabla 27: Proyectos de equipamiento y espacio público, y proyectos ambientales

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social	Costo Estimado de Proyecto
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Alpachaca)	Secretaría de Ambiente	3,8	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Guambi)	Secretaría de Ambiente	3,7	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Santa Rosa)	Secretaría de Ambiente	3,5	\$ 35.000,00
Parque Metropolitano Tababela	EPMMOP	3,8	\$ 5.196.886,48
Parque Deportivo Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 261.600,33
Parque Cultural Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 1.353.060,55
Parque Infnatil Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 140.407,25
Centro de Promoción Popular	EPMMOP	2	\$ 1.878.910,32
Centro de Investigación y Experimentación para actividades agroproductivas	EPMMOP	2	\$ 7.399.612,53
Costo Total Equipamientos			\$ 16.335.477,47

Elaboración: STHV, 2018

El costo estimado de estos **9 proyectos ambientales y de equipamiento** asciende a **\$16.335.477,47 millones**, representando aproximadamente el **15,27%** del costo total del Plan Especial.

Tabla 28: Proyectos Viales y Servicios Básicos

Proyecto Vial (código)	Responsable	Prioridad Técnica + Social	Costo Estimado de Proyecto
216	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 185.217,60

¹² La inclusión de servicios básicos depende del diagnóstico y levantamiento de información de campo realizada por el equipo técnico.

272	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 55.324,83
273	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 92.870,31
1000	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 344.493,39
27	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 2.653.045,95
38	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 294.930,23
271	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,6	\$ 906.500,45
67	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 95.606,87
217	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 177.617,33
237	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 82.463,93
2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 1.529.015,74
4	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 4.616.376,94
6	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 3.599.726,24
25	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 969.249,49
191	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 213.983,15
14	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 179.564,05
26	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 848.727,84
35	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 3.891,26
59	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 173.027,46
87	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 339.117,71
192	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 11.397,35
200	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 495.635,87

241	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 956.068,46
248	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 5.770,26
249	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 76.088,12
1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.920,19
15	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 789.386,38
37	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.621,96
39	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.646,98
40	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 434.706,09
43	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 884.420,70
44	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 488.964,97
45	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 721.842,81
49	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 59.204,29
51	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 108.502,81
52	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.469,09
58	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 43.757,78
60	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 70.172,79
62	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 73.147,64
63	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.142,64
64	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 323,64
65	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 4.345,45
66	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 7.654,97

76	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 112.176,03
79	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 142.824,38
83	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 63.399,08
92	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 90.411,17
94	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 3.561,83
99	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.121,80
112	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 50.563,03
118	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 86.140,62
120	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 80.860,93
121	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 158.749,59
123	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 42.230,92
125	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.559,29
132	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 138.968,07
147	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 322.980,44
159	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 125.937,19
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.334,62
163	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 185.303,84
165	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 200.423,75
175	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 5.195,47
177	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.365.557,52
199	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 35.377,29

202	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 134.688,77
212	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.204,46
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 98.876,77
227	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 347.957,20
219	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 784.115,73
218	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.708.475,04
234	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 395.775,68
244	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 374.310,44
240	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.116,67
242	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 36.767,76
250	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.363.557,44
251	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 107.731,73
255	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 53.026,53
256	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 897.335,31
257	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 301.364,26
258	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 461.344,90
259	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 552.960,49
260	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.366,79
261	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.036.107,83
262	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 396.172,21
266	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 166.382,67

267	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 242.598,02
268	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 243.336,10
75,1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 2.327.650,39
75,2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 4.253.833,98
5	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.793,83
7	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 270.011,34
8	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.469.384,21
10	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 634.812,37
13	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 444.447,55
16	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 956.419,32
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 464.138,14
19	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
21	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 267.382,91
23	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 629.007,34
29	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 586.695,82
30	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 224.327,83
46	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 761.911,35
56	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 177.661,33
68	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 638,20
70	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 258.593,91
82	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 144.269,71

84	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 118.262,17
85	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 986.564,26
86	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 111.755,50
89	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.818,63
90	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 839.782,10
101	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 77.228,86
102	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 86.159,40
104	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 273.858,21
109	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 53.941,96
111	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 288.755,60
126	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 64.847,26
138	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 240.398,69
142	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 172.086,70
144	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 229.038,92
153	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 180.742,06
155	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 147.201,95
169	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 323.205,62
184	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 628,57
185	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 707,56
196	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 575.196,34
197	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 218.119,19

204	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 156.570,76
206	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 74.857,12
207	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 60.763,72
208	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 120.140,11
226	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 357.273,02
225	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 664.264,70
223	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 805.793,36
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 330.496,40
221	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 423.247,99
220	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 587.921,33
247	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 342.758,48
231	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
276	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 241.951,29
277	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 48.791,02
252	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 66.809,25
263	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.169.040,07
264	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 254.699,80
270	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 550.447,38
274	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 98.493,54
275	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 148.087,93
75,3	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.393.064,09

269	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,16	\$ 550.447,38
222	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.370.282,86
222b	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.938.463,29
238	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 400.824,65
253	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 550.447,38
Costo Total de Vías			\$ 90.619.579,37

Elaboración: STHV, 2018

Existen **153 proyectos viales y de servicios básicos** cuyo costo estimado asciende a **\$90.619.579,37**, representando el **84,73%** del costo total del Plan Especial.

2. PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS Y DEFINICIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN:

Al contar con la propuesta económica en cuanto a proyectos, costos referenciales, y potenciales mecanismos de financiamiento se procede con el desarrollo del modelo de gestión del Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.

La priorización de proyectos, se define a partir de una metodología de priorización que contempla el criterio técnico y social, con valores ponderados, para cada proyecto, en observancia de lo siguiente:

Ponderación de aspecto **técnico**: estimada a partir de los datos del diagnóstico y propuesta territorial del Plan Especial.

Ponderación del aspecto **social**: obtenidos del proceso de socialización llevado a cabo.

Tabla 29: Priorización Técnica y Social

Criterio	Descripción/Aspectos	Ponderación ¹³	Prioridad
Técnico	<ol style="list-style-type: none"> Biofísico/Ambiental Socio-económico Estructura Urbana Sistemas Urbanos 	67%	<ol style="list-style-type: none"> Muy Alto, 4pts; Alto, 3pts; Medio, 2pts; Bajo, 1pt
Social/ Comunitario	<ol style="list-style-type: none"> Importancia para la comunidad (lo que la población pide y considera necesario) 	33%	<ol style="list-style-type: none"> Muy Alto, 4pts; Alto, 3pts; Medio, 2pts; Bajo, 1pt

¹³ El peso para el criterio técnico y social es determinado por el Coordinador del Plan Especial. Para este plan el peso del criterio técnico es el doble del criterio social.

Total Prioridad	Suma de Ponderación * Nivel de Prioridad	100%	
------------------------	---	-------------	--

Fuente: STHV, 2018



A continuación se establece las definiciones que dictaminan el nivel de prioridad del criterio técnico y social de cada proyecto del plan:

Tabla 30: Priorización Técnica

Nivel de Prioridad Criterio Técnico		Definición
Prioridad 1	Muy Alto	Determinante para desarrollo urbano y objetivos estratégicos
Prioridad 2	Alto	Importante para desarrollo urbano y OE
Prioridad 3	Medio	Medianamente importante para OE
Prioridad 4	Bajo	Sin injerencia en OE

Fuente: STHV, 2018

Tabla 31: Priorización Social

Nivel de Prioridad Criterio Social		Definición
Prioridad 1	Muy Alto	Determinante para comunidad
Prioridad 2	Alto	Importante para comunidad
Prioridad 3	Medio	Medianamente importante
Prioridad 4	Bajo	No es considerado por comunidad

Fuente: STHV, 2018

Estos criterios permiten calificar a cada uno de los proyectos del Plan Especial asignando un puntaje que posteriormente permite definir fases y un cronograma estimado de implementación conforme al siguiente cuadro:

Tabla 32: Fases de Implementación

Fases de Implementación	Nivel de Prioridad	Puntaje	Cronograma Estimado de Implementación
Fase 1 - Prioritario para Modelo Territorial*	Prioridad 1 y 2	3pts-4pts	Años 1 a 5
Fase 2 - Mediano y Largo Plazo	Prioridad 3 y 4	0pts-2,9 pts	Años 6 a 15

Fuente: STHV, 2018

Al calificar los proyectos del Plan Especial, aquellos que tengan un puntaje de entre 3 y 4 puntos (prioridad 1 y 2) serán considerados para la fase 1, es decir, como proyecto prioritario y determinante para el desarrollo del modelo territorial del plan¹⁴. El resto de proyectos, no considerados en la primera fase, serán ejecutados en el mediano y largo plazo, a partir del año 6 hasta el año 15¹⁵. Esto se debe a que los planes deberían tener una revisión quinquenal.

En base a estos criterios, la priorización de proyectos por fase es la siguiente:

Tabla 33: Fase 1 Proyectos Prioritarios

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social	Costo Estimado de Proyecto ¹⁶
Parque Metropolitano Tababela	EPMMOP	3,8	\$ 5.196.886,48
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Alpachaca)	Secretaría de Ambiente	3,8	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Guambi)	Secretaría de Ambiente	3,7	\$ 35.000,00
Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Santa Rosa)	Secretaría de Ambiente	3,5	\$ 35.000,00
216	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 185.217,60
272	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 55.324,83
273	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 92.870,31
1000	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	4	\$ 344.493,39
27	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 2.653.045,95
38	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,88	\$ 294.930,23

¹⁴ La inclusión de todos los proyectos con este puntaje dentro de la Fase 1 dependerá de la factibilidad económica y estimaciones de recaudación/financiamiento.

¹⁵ En la práctica, y de ser necesario, este horizonte puede ser ampliado conforme a las necesidades presupuestarias para implementar todos los proyectos del Plan Especial.

¹⁶ Costos incluyen expropiaciones estimadas.

271	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,6	\$ 906.500,45
67	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 95.606,87
217	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 177.617,33
237	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,28	\$ 82.463,93
2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 1.529.015,74
4	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 4.616.376,94
6	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 3.599.726,24
25	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 969.249,49
191	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	3,12	\$ 213.983,15
Costo Total Equipamientos			\$ 21.118.308,94

Elaboración: STHV, 2018

La fase 1 contempla 19 de todos los proyectos del plan, con un costo estimado de \$ 21,1 millones, lo cual representa el 20% del costo total del Plan Especial.

Tabla 34: Fase 2 – Proyectos Mediano y Largo Plazo

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica + Social	Costo Estimado de Proyecto
Parque Deportivo Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 261.600,33
Parque Cultural Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 1.353.060,55
Parque Infntatil Santa Rosa	EPMMOP	2,7	\$ 140.407,25
Centro de Promoción Popular	EPMMOP	2	\$ 1.878.910,32
Centro de Investigación y Experimentación para actividades agroproductivas	EPMMOP	2	\$ 7.399.612,53
14	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 179.564,05
26	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 848.727,84
35	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 3.891,26
59	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 173.027,46

95

87	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 339.117,71
192	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 11.397,35
200	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 495.635,87
241	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 956.068,46
248	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 5.770,26
249	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,88	\$ 76.088,12
1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.920,19
15	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 789.386,38
37	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.621,96
39	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.646,98
40	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 434.706,09
43	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 884.420,70
44	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 488.964,97
45	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 721.842,81
49	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 59.204,29
51	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 108.502,81
52	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 105.469,09
58	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 43.757,78
60	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 70.172,79
62	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 73.147,64
63	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 6.142,64
64	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 323,64
65	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 4.345,45
66	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 7.654,97
76	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 112.176,03
79	AZ o EPMMOP + EPMAPS	2,62	\$ 142.824,38

	y EEQ		
83	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 63.399,08
92	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 90.411,17
94	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 3.561,83
99	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.121,80
112	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 50.563,03
118	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 86.140,62
120	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 80.860,93
121	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 158.749,59
123	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 42.230,92
125	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 39.559,29
132	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 138.968,07
147	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 322.980,44
159	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 125.937,19
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.334,62
163	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 185.303,84
165	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 200.423,75
175	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 5.195,47
177	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.365.557,52
199	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 35.377,29
202	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 134.688,77
212	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.204,46
162	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 98.876,77
227	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 347.957,20
219	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 784.115,73
218	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 2.708.475,04

234	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 395.775,68
244	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 374.310,44
240	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.116,67
242	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 36.767,76
250	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.363.557,44
251	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 107.731,73
255	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 53.026,53
256	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 897.335,31
257	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 301.364,26
258	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 461.344,90
259	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 552.960,49
260	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 131.366,79
261	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 1.036.107,83
262	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 396.172,21
266	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 166.382,67
267	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 242.598,02
268	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,62	\$ 243.336,10
75,1	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 2.327.650,39
75,2	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,5	\$ 4.253.833,98
5	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.793,83
7	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 270.011,34
8	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.469.384,21
10	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 634.812,37
13	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 444.447,55
16	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 956.419,32
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS	2,2	\$ 464.138,14

	y EEQ		
19	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
21	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 267.382,91
23	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 629.007,34
29	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 586.695,82
30	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 224.327,83
46	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 761.911,35
56	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 177.661,33
68	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 638,20
70	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 258.593,91
82	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 144.269,71
84	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 118.262,17
85	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 986.564,26
86	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 111.755,50
89	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 484.818,63
90	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 839.782,10
101	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 77.228,86
102	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 86.159,40
104	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 273.858,21
109	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 53.941,96
111	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 288.755,60
126	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 64.847,26
138	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 240.398,69
142	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 172.086,70
144	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 229.038,92
153	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 180.742,06

155	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 147.201,95
169	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 323.205,62
184	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 628,57
185	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 707,56
196	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 575.196,34
197	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 218.119,19
204	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 156.570,76
206	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 74.857,12
207	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 60.763,72
208	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 120.140,11
226	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 357.273,02
225	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 664.264,70
223	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 805.793,36
17	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 330.496,40
221	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 423.247,99
220	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 587.921,33
247	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 342.758,48
231	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.004.585,84
276	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 241.951,29
277	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 48.791,02
252	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 66.809,25
263	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 1.169.040,07
264	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 254.699,80
270	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 550.447,38
274	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 98.493,54
275	AZ o EPMMOP + EPMAPS	2,2	\$ 148.087,93

	y EEQ		
75,3	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,2	\$ 5.393.064,09
269	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	2,16	\$ 550.447,38
222	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.370.282,86
222b	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 4.938.463,29
238	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 400.824,65
253	AZ o EPMMOP + EPMAPS y EEQ	1,68	\$ 550.447,38
Costo Total Segunda Fase			\$ 85.836.747,90

Elaboración: STHV, 2018

En la segunda fase de mediano y largo plazo se contemplan 143 proyectos cuyo costo estimado es de \$85.8 millones, lo cual representa el 80% del costo total del Plan Especial.

3. UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA:

Los artículos 48 y 49 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) establecen que el instrumento de gestión para el Plan Especial y para el cálculo de la distribución de cargas y beneficios es la Unidad de Actuación Urbanística (UAU).

Unidades de actuación urbanística: *"Son las áreas de gestión del suelo determinadas mediante el plan de uso y gestión de suelo o un plan parcial que lo desarrolle, y serán conformadas por uno o varios inmuebles que deben ser transformados, urbanizados o construidos, bajo un único proceso de habilitación, con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas, y proveer las infraestructuras y equipamientos públicos. Su delimitación responderá al interés general y asegurará la compensación equitativa de cargas y beneficios.*

Las unidades de actuación urbanística determinarán la modalidad y las condiciones para asegurar la funcionalidad del diseño de los sistemas públicos de soporte tales como la vialidad, equipamientos, espacio público y áreas verdes; la implementación del reparto equitativo de cargas y beneficios mediante la gestión asociada de los propietarios de los predios a través de procesos de reajuste de terrenos, integración parcelaria o cooperación entre partícipes; y permitir la participación social en los beneficios producidos por la planificación urbanística mediante la concesión onerosa de derechos de uso y edificabilidad"¹⁷.

Las UAUs del Plan Especial fueron delimitadas en conjunto con la Dirección de Políticas y Planeamiento del Suelo, tomando en cuenta zonas homogéneas, proyectos por ejecutarse y la potencialidad para una distribución equitativa de cargas y beneficios¹⁸.

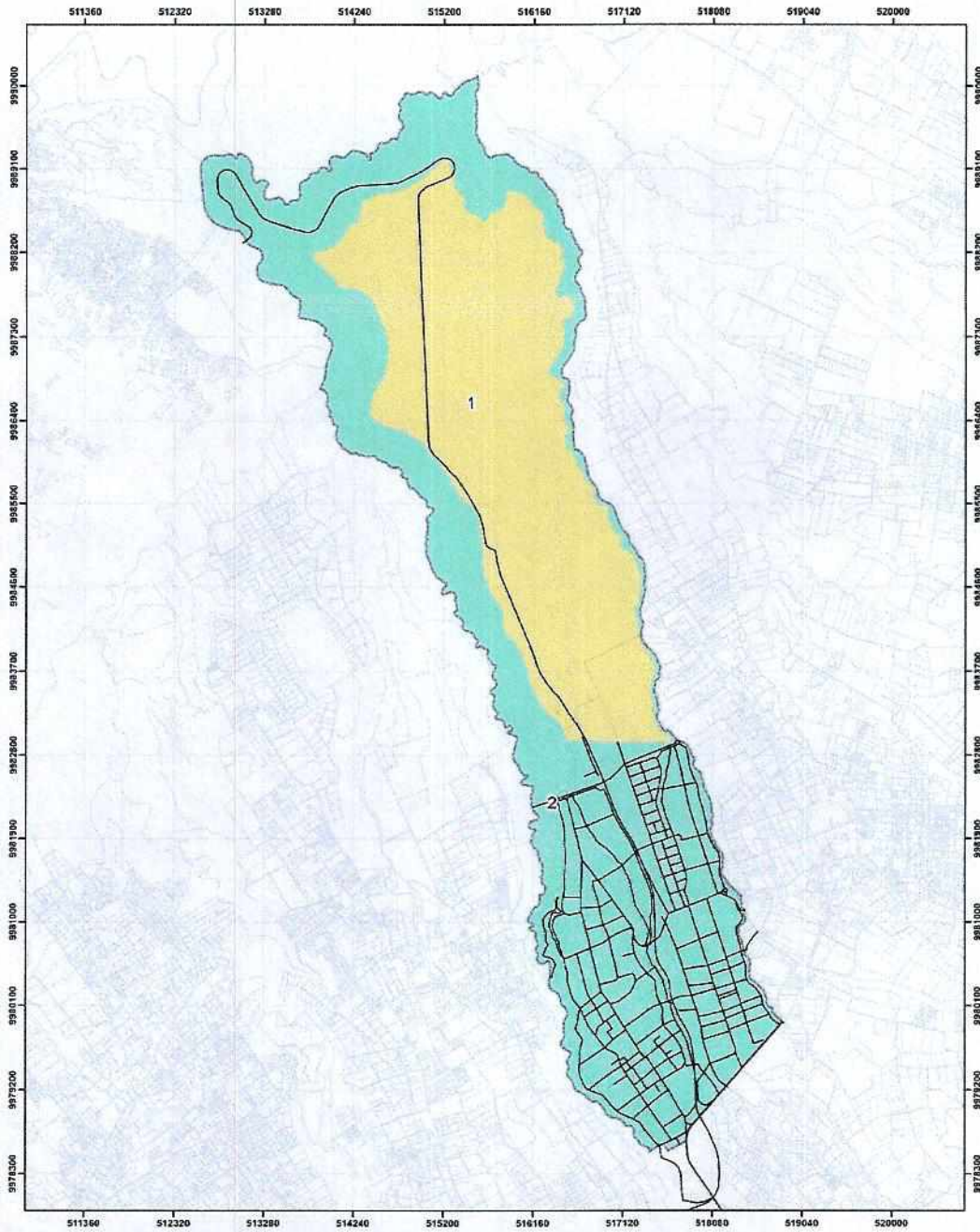
¹⁷ LOOTUGS, artículo 49.

¹⁸ Conforme al artículo 48 de la LOOTUGS.

El Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela contempla 2 UAUs, cada UAU tiene características particulares y contempla varios usos de suelo y zonificaciones. El siguiente gráfico muestra las UAUs del Plan Especial:



Mapa 32: Unidades de Actuación Urbanística



ANEXO	MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	Unidades de Actuación Urbanística		— Sistema Vial
	PLAN ESPECIAL TABABELA	■ UAU 1	□ Limite Plan	□ Lotes
	UNIDADES DE GESTIÓN URBANÍSTICA	■ UAU 2		
ELABORACIÓN: SECRETARÍA DE TERRITORIO HABITAT Y VIVIENDA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE APLICACIONES DE PLANEAMIENTO DEL SUELO		ARG. JACOBINO HERRERA SECRETARIO DE TERRITORIO HABITAT Y VIVIENDA		ESCALA: 0 200 400 1.000 m
		FECHA: SEPTIEMBRE 2018		OBSERVACIÓN:

Elaboración: STHV, 2018



4. ANÁLISIS Y CÁLCULO DE CARGAS Y BENEFICIOS:

El Plan Especial debe regirse bajo el principio de la distribución equitativa de cargas y beneficios, conceptos que están definidos por la LOOTUGS de la siguiente manera¹⁹:

Cargas: “Son los gravámenes, imposiciones, afectaciones y cesiones obligatorias de suelo, derivados de la aplicación de los instrumentos de planeamiento urbanístico y gestión de suelo.”²⁰

Beneficios: “Se consideran beneficios las rentas y/o utilidades potenciales generadas en los bienes inmuebles, a partir del aprovechamiento del suelo derivado de la asignación de los usos y las edificabilidades establecidas en el plan de uso y gestión de suelo y sus instrumentos complementarios.”

El análisis de cargas se realiza principalmente contabilizando las afectaciones (expropiaciones) estimadas para viabilizar proyectos viales y de equipamiento público. En el caso de que una expropiación se encuentra en más de una UAU, se estima que porcentaje corresponde a cada UAU. Para los beneficios, el análisis se realiza para cada una de las UAUs contempladas, conforme a diferentes variables como son el uso de llegada y el uso de partida²¹, el área modificada por la propuesta territorial, el área útil²², las AIVAs e índices de revalorización²³ estimados (por cambios en el uso de suelo)²⁴. No se considera beneficio si el uso de suelo no cambia o si el índice de revalorización es menor a 1. A continuación el cálculo y sumatoria de cargas y beneficio para cada UAU.

Tabla 35: Cargas y Beneficios

ANÁLISIS CARGAS Y BENEFICIOS				
Unidad de Actuación Urbanística	Beneficios	Cargas	Distribución Cargas-Beneficios	Beneficios Excedentes
UAU1-ZEDE aeropuerto	\$ -	\$ -	\$ -	
UAU2-cabecera parroquial/zona urbana	\$ 268.440.296,73	\$ 40.339.292,80	\$ 228.101.003,93	\$ 228.101.003,93
Total	\$ 268.440.296,73	\$ 40.339.292,80	\$ 228.101.003,93	\$ 228.101.003,93

Elaboración: STHV, 2018

En el análisis de cargas y beneficios, la UAU1 que corresponde a al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (AIMS) y a la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) aparentemente no recibe ningún beneficio. Es

¹⁹ LOOTUGS, Artículos 44-52.

²⁰ En general, las cargas (expropiaciones) son parte del costo estimado de los proyectos.

²¹ Uso de partido es el uso vigente actualmente en el PUOS, el uso de llegada es aquel propuesto en el Plan Especial.

²² El área útil se estima para cada área que cambia de uso de suelo, el área útil es equivalente al 70% ya que se estima que el 30% es área ocupada por vías, equipamientos y espacio público.

²³ Conforme a la Ordenanza Metropolitana 183 y su fórmula para el cálculo de beneficios por aprovechamiento de suelo.

²⁴ Ver cuadro Anexo No.1

en la UAU2, que corresponde a la cabecera parroquial de Tababela se reciben todas las cargas y beneficios del plan.

5. ESCENARIOS DE FINANCIAMIENTO POR CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS:

Se estiman escenarios de financiamiento por Concesión Onerosa de Derechos, un escenario optimista, un pesimista y un intermedio. La variable de cambio es el porcentaje de beneficiarios que terminan pagando oportunamente por el beneficio adquirido en la propuesta territorial del Plan Especial.

En todos los escenarios se contempla que la participación y recaudación empezará a partir del segundo año. Esto se debe principalmente a que no existe un precedente de Concesión Onerosa de Derechos para Planes Especiales y se deberá desarrollar y aprobar una normativa con características similares a la Ordenanza 183 de COD para PUAEs que viabilicen la captura de valor. En este sentido, ya que el Plan Especial tiene un horizonte de 15 años, se estima una recaudación de 14 años. Adicionalmente, para todos los escenarios el techo de participación es el 25%. Este porcentaje es menor en los primeros años para incentivar el pago, de una forma similar a como se realiza el cobro del impuesto predial (con un descuento en los primeros meses)²⁵²⁶²⁷.

Escenario Pesimista: En el escenario pesimista se estima que menos de la mitad de los propietarios paguen (48%) por el beneficio adquirido. Adicionalmente, en este escenario se considera que los beneficiarios no se acogerán al incentivo generado por el descuento en los primeros años. No se considera una recaudación los últimos 5 años.

Escenario Intermedio: En el escenario intermedio se estima que aproximadamente un 72% de los propietarios pague por el beneficio adquirido. En este escenario, los beneficiarios si reaccionan positivamente al incentivo por el descuento en los primeros años. El porcentaje que paga desciende conforme incrementa el porcentaje de participación del 10% al 3%. No se considera una recaudación los últimos dos años.

Escenario Optimista: En el escenario optimista se estima que el 100% de los propietarios pague por el beneficio adquirido. En este escenario, los beneficiarios si reaccionan positivamente al incentivo por el descuento en los primeros años. El porcentaje que paga desciende conforme incrementa el porcentaje de participación del 15% al 2%. Se considera una recaudación para todos los años (excepto el primero).

Tabla No.9 Escenarios de Recaudación por Concesión Onerosa de Derechos

Escenarios de Recaudación por COD para financiamiento	
Escenarios	3 escenarios

²⁵ Se debe definir el cobro por Concesión Onerosa de Derechos, el cual debería ser realizado en una forma similar al de la Contribución Especial de Mejoras, mediante la Dirección Tributaria.

²⁶ Como referencia comparativa cabe mencionar que del valor total emitido por concepto de Contribución Especial de Mejoras, el MDMQ solo logra cobrar el 50% anualmente.

²⁷ Se toma como referencia datos referenciales del cobro al impuesto predial para establecer los escenarios utilizados.

Tiempo de recaudación	14 años, a partir del segundo año
Porcentaje de Participación	10-25%

Porcentaje de pago no es incentivado por bajo % de participación, va del 3%-8%

Años	% Participación COD	% que Paga (pesimista)	% que Paga (intermedio)	% que Paga (optimista)
Año 1	0%	0%	0%	0%
Año 2	10%	3%	10%	15%
Año 3	10%	3%	10%	12%
Año 4	12%	4%	8%	12%
Año 5	15%	4%	8%	10%
Año 6	16%	6%	6%	8%
Año 7	16%	6%	6%	8%
Año 8	18%	7%	5%	7%
Año 9	18%	7%	5%	7%
Año 10	20%	8%	4%	5%
Año 11	20%	0%	4%	5%
Año 12	22%	0%	3%	3%
Año 13	22%	0%	3%	3%
Año 14	25%	0%	0%	3%
Año 15	25%	0%	0%	2%

*Asumiendo que se contaría ya con el marco legal de COD para planes especiales

*Los datos corresponden a valorizaciones actuales, conforme a AIVAs 2018-2019 e índices actualizados de la OM 183

Elaboración: STHV, 2018

Tabla 36: Recaudación Estimada por Escenario

Escenario	Pesimista	Intermedio	Optimista
Total Recaudación	\$ 17.609.397,50	\$ 24.634.908,42	\$ 34.876.643,50
Monto de Recaudación para Fase Prioritaria	\$ 3.832.096,87	\$ 9.489.001,76	\$ 12.864.896,62
Recaudación Total/ Costo Estimado del Plan	16,46%	23,03%	32,61%

Elaboración: STHV, 2018

Bajo todos los escenarios, por los elevados costos de inversión en infraestructura, no se lograría cubrir la totalidad de los costos por recaudación. En el mejor de los escenarios solo se lograría recaudar cerca de una tercera parte del monto necesario, razón por la cual es necesario encontrar mecanismos alternativos de financiamiento. Las Tablas No.11, 12 y 13 detallan los escenarios.

Tabla 37: Recaudación Estimada por Año: Escenario Pesimista (48%)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	Recaudación Estimada por Quinquenio	0	684303,0118	684303,0118	1094884,819
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
	2189769,638	2189769,638	2874072,65	2874072,65	3649616,063
	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15
	0	0	0	0	0

Total Recaudación	\$ 17.609.397,50		Recaudación Total/ Costo Estimado del Plan	Recaudación Total/ Costo Estimado Fase 1	Recaudación Fase 1/ Costo Estimado Fase 1
Monto de Recaudación para Fase Prioritaria	\$ 3.832.096,87		26,4%	148,3%	32,3%

Elaboración: STHV, 2018

Tabla 38: Recaudación Estimada por Año: Escenario Intermedio (72%)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	Recaudación Estimada por Quinquenio	0	2281010,039	2281010,039	2189769,638
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
	2189769,638	2189769,638	2052909,035	2052909,035	1824808,031
	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15
	1824808,031	1505466,626	1505466,626	0	0

Total Recaudación	\$ 24.634.908,42		Recaudación Total/ Costo Estimado del Plan	Recaudación Total/ Costo Estimado Fase 1	Recaudación Fase 1/ Costo Estimado Fase 1
Monto de Recaudación para Fase Prioritaria	\$ 9.489.001,76		37,0%	207,5%	79,9%

Elaboración: STHV, 2018

Tabla 39: Recaudación Estimada por Año: Escenario Optimista (100%)

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	Recaudación Estimada por Quinquenio	\$ -	\$ 3.421.515,06	\$ 2.737.212,05	\$ 3.284.654,46
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
	\$ 2.919.692,85	\$ 2.919.692,85	\$ 2.874.072,65	\$ 2.874.072,65	\$ 2.281.010,04
	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15
	\$ 2.281.010,04	\$ 1.505.466,63	\$ 1.505.466,63	\$ 1.710.757,53	\$ 1.140.505,02

Total Recaudación	\$ 34.876.643,50		Recaudación Total/ Costo Estimado del Plan	Recaudación Total/ Costo Estimado Fase 1	Recaudación Fase 1/ Costo Estimado Fase 1
Monto de Recaudación para Fase Prioritaria	\$ 12.864.896,62		52,4%	293,7%	108,4%

Elaboración: STHV, 2018

Tabla 40: Proyección Estimada de Ejecución de Proyectos conforme a Escenario de Captura de Valor (COD) - OPTIMISTA

Recaudación Total	\$ 34.876.643,50
Costo Total Plan Especial	\$ 66.615.764,04

*Costo sin cargas distribuidas

*Este escenario cumple con el 52% del Costo del Plan Especial

6. EJECUCIÓN ESTIMADA DE PROYECTOS:

Como parte final de la estructura del modelo de gestión del Plan Especial, se estima una ejecución anual de proyectos conforme a los costos estimados de los proyectos (a precios actuales) y el financiamiento estimado bajo un escenario. De esta manera, se establece un esquema de flujo de caja con ingresos y egresos anuales y acumulados para determinar qué proyectos se ejecutarán en un año determinado conforme a su nivel de priorización²⁸. En caso de no contar con los recursos suficientes para ejecutar los proyectos prioritarios en los primeros 5 años, estos serían los primeros en ejecutarse en segunda fase.

Conforme al escenario Optimista, se proyecta la ejecución de los proyectos en el horizonte de 15 años de acuerdo a la Tabla No.15; Como se puede observar en la tabla, el monto estimado de recaudación bajo este escenario cumple el 66% (107 de 162) de los proyectos del Plan Especial con la recaudación estimada, en el transcurso de 15 años.

²⁸ El objetivo es que el flujo de caja acumulado sea siempre positivo, y lo más cercano a \$0.

Tabla 41: Ejecución de Proyectos por Año^{29,30}

EJECUCIÓN FASE 1 PRIORITARIA

Año 1 Proyectos	Año 1 Presupuesto	Año 2 Proyectos	Año 2 Presupuesto	Año 3 Proyectos	Año 3 Presupuesto	Año 4 Proyectos	Año 4 Presupuesto	Año 5 Proyectos	Año 5 Presupuesto
n/a	\$ -	216	\$ 67.192,82	Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Guambi)	\$ 35.000,00	4	\$ 3.080.192,94	6	\$ 2.484.820,07
		272	\$ 49.250,19	271	\$ 906.500,45	25	\$ 548.943,24	14	\$ 179.564,05
		273	\$ 50.606,54	67	\$ 80.438,72	Plan de Intervención Ambiental Integral de Quebradas (Santa Rosa)		26	\$ 376.439,83
		1000	\$ 228.778,39	217	\$ 92.954,52			35	\$ 3.891,26
		27	\$ 1.468.578,72	237	\$ 35.863,86			59	\$ 62.812,20
		38	\$ 294.930,23	2	\$ 1.020.207,74			87	\$ 339.117,71
		Plan de Intervención Ambiental Integral de	\$ 35.000,00	191	\$ 148.070,96				

²⁹ Proyectos resaltados en azul corresponden a Prioridad 1 y 2 (primera fase) y los resaltados en rojo corresponden a prioridad 3 y 4.

³⁰ Los costos contemplados no incluyen expropiaciones que fueron equiparadas por los beneficios de la propuesta territorial en las UAUs.

		Quebradas (Alpachaca)							
		Parque Metropolitano Tababela	\$ 1.210.905,18						
	\$ -		\$ 3.405.242,07	\$ 2.319.036,24	\$ 3.664.136,18	\$ 3.446.645,12			
Total	\$ -		\$ 16.272,99	\$ 418.175,81	\$ (379.481,72)	\$ (25.130,06)			
R-E	\$ -		\$ 16.272,99	\$ 434.448,80	\$ 54.967,08	\$ 29.837,02			
FC Acumulado	\$ -								

Tabla 42: EJECUCIÓN FASE 2 MEDIANO Y LARGO
PLAZO

Año 6	Año 6	Año 7	Año 7	Año 8	Año 8	Año 9	Año 9	Año 10	Año 10
Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto
192	\$ 11.397,35	15	368.647,18	177	\$ 1.788.497,33	218	\$ 1.436.498,72	257	\$ 163.526,56
200	\$ 241.313,88	37	105.621,96	199	\$ 35.377,29	244	\$ 374.310,44	258	\$ 257.672,83
241	\$ 492.484,96	39	1.646,98	202	\$ 94.283,74	240	\$ 1.116,67	259	\$ 311.276,74
248	\$ 5.770,26	40	231.932,78	212	\$ 1.204,46	242	\$ 30.693,12	260	\$ 73.844,64
249	\$ 76.088,12	43	430.604,42	162	\$ 67.291,74	250	\$ 299.109,44	261	\$ 582.422,78
Parque Deportivo Santa Rosa	\$ 261.600,33	44	238.065,98	227	\$ 145.035,07	251	\$ 84.752,63	262	\$ 222.698,56
Parque Cultural Santa Rosa	\$ 1.353.060,55	45	351.448,92	219	\$ 415.872,85	255	\$ 27.764,93	266	\$ 103.086,57
Parque Infantal Santa Rosa	\$ 140.407,25	49	59.204,29	234	\$ 346.842,44	256	\$ 495.156,54	267	\$ 136.370,57
1	\$ 6.920,19	51	108.502,81					268	\$ 136.785,46
		52	25.894,80						
		58	19.815,85						
		60	47.066,82						
		62	42.073,02						
		63	\$						

								6.142,64				
								\$				
								323,64				
								\$				
								4.345,45				
								\$				
								7.654,97				
								\$				
								112.176,03				
								\$				
								113.075,40				
								\$				
								63.399,08				
								\$				
								55.192,28				
								\$				
								3.561,83				
								\$				
								39.121,80				
								\$				
								43.243,90				
								\$				
								68.075,05				
								\$				
								39.077,99				
								\$				
								66.933,39				
								\$				
								42.230,92				
								\$				
								39.559,29				
								\$				
								71.083,56				
								\$				
								139.680,66				

	159	\$	64.565,11													
	162	\$	85.257,69													
	163	\$	93.699,32													
	165	\$	44.782,25													
	175	\$	5.195,47													
		\$					\$						\$		\$	
Total		2.589.042,91					2.894.404,93						2.749.402,50			1.987.684,72
R-E		\$					\$						\$			\$
		330.649,94					(20.332,28)						124.670,15			293.325,32
		\$					\$						\$			\$
FC Acumulado		360.486,96					20.944,02						145.614,16			438.939,49

Año 11	Año 11	Año 11	Año 12	Año 12	Año 12	Año 12	Año 13	Año 13	Año 13	Año 13	Año 14	Año 14	Año 14	Año 14	Año 15	Año 15
Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos	Presupuesto	Proyectos
75,1	\$	1.539.202,87														
						75,2	\$	2.812.928,22	8	\$	1.202.312,82	17	\$	173.618,14		
						5	\$	484.793,83	16	\$	526.889,37	21	\$	199.664,55		
						7	\$	216.561,28				23	\$	341.680,92		
						10	\$	347.146,96				29	\$	324.762,18		
						13	\$	230.828,78				30	\$	120.376,42		
Total	\$	1.539.202,87					\$	4.092.259,07					\$	1.160.102,21		
R-E	\$						\$						\$			
		741.807,17					(2.586.792,44)						(18.444,65)			(19.597,19)
FC	\$						\$						\$			
Acumulado		1.180.746,66					99.420,84						80.976,19			61.379,00

Tabla 43: Proyectos Plan Especial

Número de Proyectos Total	162
Número de Proyectos Ejecutados	107
% Proyectos Ejecutados	66,0%

*el resto de proyectos se podría financiar con CEM, APPs, etc.

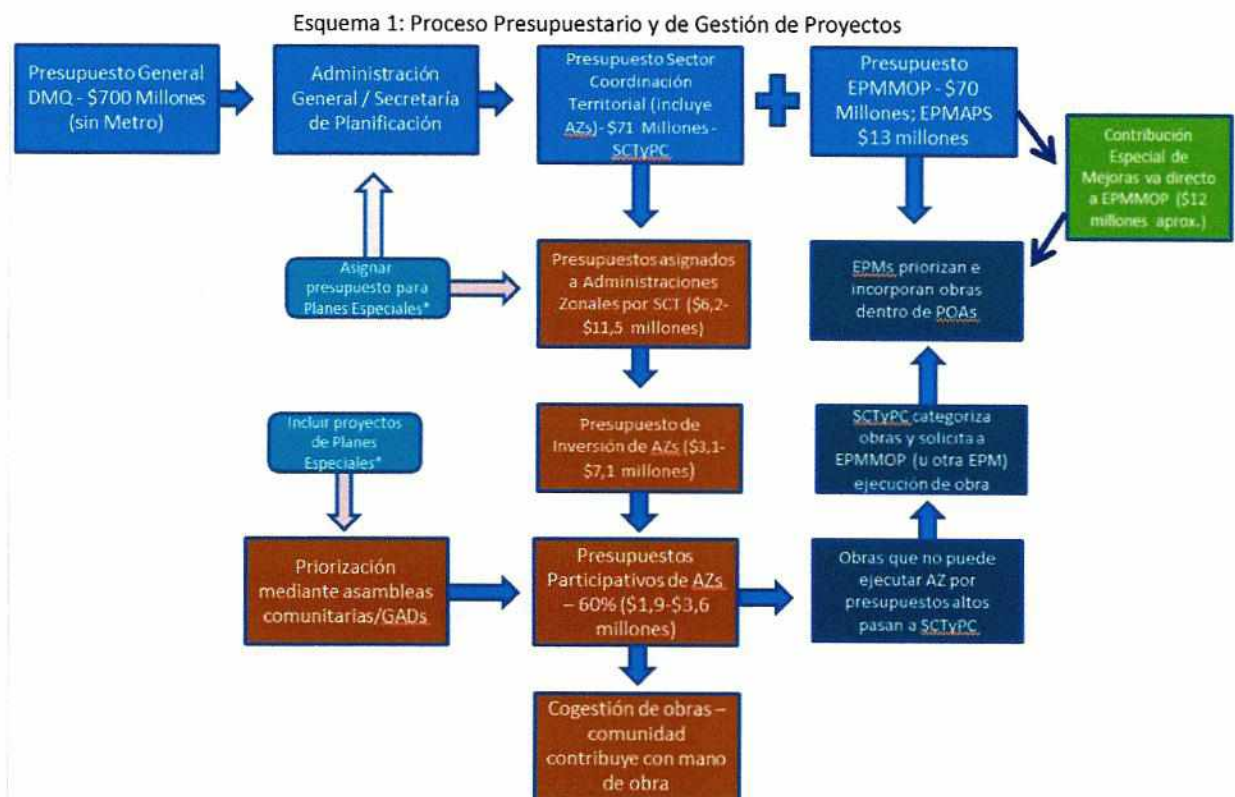
Elaboración: STHV, 2018

Operador Urbano/Unidad de Gestión para Planes Especiales

Dada la complejidad, el amplio horizonte del modelo de gestión y los diversos actores que deben actuar para su cumplimiento, es necesario desarrollar una Unidad de Gestión para la coordinación y seguimiento de los Planes Especiales. Adicionalmente, la Unidad de Gestión deberá contar con capacidad para desarrollar procesos administrativos y financieros. Esta unidad también deberá estar a cargo de las revisiones quinquenales del Plan Especial.

PROCESO PRESUPUESTARIO Y DE GESTIÓN EN EL MDMQ:

Para complementar la estructura del modelo de gestión se investigó a detalle el funcionamiento del proceso presupuestario y de gestión de obras en el MDMQ. Si bien se contempla un enfoque de auto-gestión y financiamiento para el Plan Especial, es importante conocer la coordinación que existe entre Unidades Planificadoras y Ejecutoras del municipio y los recursos con los que pueden contar anualmente para su gestión. Este proceso se puede observar en el siguiente gráfico:



Fuente: Ordenanza 193 – Presupuesto General del DMQ, 2018; Elaboración: STHV, 2018

Gestión Actual en el MDMQ

Conforme a lo estipulado en la Ordenanza del Presupuesto General del Municipio del MDMQ, a las Administraciones Zonales (AZs) se les asigna un presupuesto dentro del sector de Coordinación Territorial, el cual oscila entre \$6 y \$11 millones, dependiendo de su población. Adicionalmente, cada Empresa Pública Metropolitana (EPM) cuenta con un presupuesto de inversión para la ejecución de obras. Los cobros por Contribución Especial de Mejoras (CEM), ingresan directamente al presupuesto de la EPMMOP. Cabe mencionar que en este proceso, el actor principal es la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana al ser la encargada de asignar los presupuestos a las AZs, categorizar y coordinar proyectos con las EPMs, particularmente la EPMMOP.

Propuestas de incorporación de Planes Especiales en gestión de recursos en el MDMQ

Como mecanismo alternativo para dar viabilidad económica a los proyectos del Plan Especial, también se podría tomar en cuenta recursos de las UEs para su ejecución. De acuerdo con el proceso en el Gráfico No. 2, se podría considerar la inclusión de una asignación presupuestaria exclusiva para proyectos del Plan Especial en los presupuestos de inversión de cada AZ (o EPM), la cual deberá considerar costos estimados y fases estimadas del modelo de gestión; parte de estos rubros invertidos se podrían recuperar mediante Contribución Especial por Mejoras conforme a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana 198. La incorporación de estos recursos para el desarrollo del Plan Especial deberá ser administrada por la SCTyPC en coordinación con la Secretaría de Planificación y Administración General. Adicionalmente, se podría considerar si existen proyectos del Plan Especial (de menor escala) que puedan ser introducidos por la comunidad como parte del presupuesto participativo de la AZ³¹. Para esto, GADs, líderes barriales y AZ deben conocer a detalle los proyectos del Plan Especial. En este sentido, se recomendaría un proceso de socialización para estos proyectos.

Considerar el uso de recursos del MDMQ como mecanismo de financiamiento complementario a la Concesión Onerosa de Derechos es importante debido a los niveles de incertidumbre en la recaudación e implementación de este instrumento.

³¹ Para esto se deberán realizar talleres y socializaciones de los proyectos, particularmente los prioritarios, con la comunidad beneficiada, para que estos puedan competir por recursos y ser promovidos en las asambleas.

4.4. CONCLUSIONES Y LIMITACIONES:

Los costos utilizados para generar el presupuesto del Plan Especial Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela son referenciales y estimados. Estos costos se basan en precios unitarios (generalmente de entidades municipales como la EPMMOP y de la ordenanza 196 – valor del suelo 2018-2019) y también en contrataciones realizadas para proyectos similares. Los costos de los proyectos viales incluyen un valor estimado para estudios y fiscalización, y de ser el caso, también para expropiaciones. Dado que el horizonte del plan es de 15 años, para poder contar con costos certeros y conforme a la realidad, estos se deben actualizar y se debe contar con un estudio a detalle que especifique cual será el costo final del proyecto. No se considera un criterio de reajuste precios o inflación, esto se debe principalmente a que no se cuenta con datos históricos para poder generar este tipo de proyecciones.

Las fases de implementación son estimadas y en la práctica los proyectos designados para cada fase pueden variar por una serie factores como son: ajustes a presupuestos, estudios definitivos, coyunturas políticas, falta de personal y otros tipos de recursos, prioridades de las UEs, problemas en la comunicación y coordinación de actores, entre otros.

Se propone la incorporación de la Concesión Onerosa de Derechos para el Plan Especial conforme a lo establecido en la LOOTUGS artículos 71-73. Para dar viabilidad a este mecanismo de autofinanciamiento se deberá contar con una ordenanza similar a la aprobada para PUAEs. Sin embargo, habrá que tomar en cuenta las diferencias en su aplicación y porcentajes de participación al estar tratando con personas naturales, mayoritariamente, y no con empresas inmobiliarias. Estos criterios se han tomado en cuenta en los escenarios de recaudación presentados.

Adicionalmente, para dar viabilidad al financiamiento mediante la Concesión Onerosa de Derechos y que los recursos recaudados sean utilizados para los proyectos del Plan Especial, se debe crear un fondo para los Planes Especiales con autonomía administrativa, presupuestaria y financiera, similar al fondo ambiental establecido en la Ordenanza Municipal 250.

Para poder asegurar el cumplimiento y dar un adecuado seguimiento al Plan Especial es necesario contar con una unidad de gestión de Planes Especiales que esté a cargo y cuente con las competencias para poder coordinar el modelo de gestión del Plan Especial. La unidad de gestión también debe llevar a cabo una revisión quinquenal del Plan Especial, realizando los ajustes, cambios y actualizaciones necesarias.

Para desarrollar la estructura del modelo de gestión y su metodología se llevó a cabo varias reuniones con EPMMOP, Administraciones Zonales, Secretaría de Coordinación Territorial y reuniones internas con el Secretario, el Director de Políticas y Planeamiento de Suelo y coordinadores de los Planes Especiales. A raíz de estas reuniones se ajustó el modelo conforme a sugerencias y comentarios, particularmente del Secretario quien enfatizó que los Planes Especiales deben contar con un modelo que sea auto-gestionable y auto-financiable, por lo que se contempla a la captura de valor por beneficios de la propuesta territorial (concesión onerosa) como el mecanismo de financiamiento principal del Plan Especial.

El enfoque de auto-gestión y financiamiento mediante la COD tiene varias limitaciones que deben tomarse en cuenta y que fueron explicadas a los coordinadores de los planes, al director y secretario: existe un nivel importante de incertidumbre en la recaudación al ser un instrumento nuevo y al tener diferencias con lo aplicado en PUAEs³², también existe incertidumbre debido a condiciones socioeconómicas en varios sectores del Plan Especial que no permitiría una alta participación. Esto influye en cómo establecer un porcentaje de cobro/participación para los beneficiarios. Adicionalmente, debido a que los costos de los Planes Especiales son

³² Al no ser dirigido a inmobiliarios sino a propietarios ordinarios en las áreas de beneficio.



bastante significativos, especialmente en cuanto a vías, es posible que la recaudación estimada por COD, inclusive en un escenario optimista, no sea suficiente para financiar todo el Plan, y al no poder considerar fondos de las UEs, no se podría cumplir con todos los proyectos del Plan. Ante esto, se propuso contemplar únicamente los proyectos que puedan contar con los recursos estimados de financiamiento conforme a su nivel de priorización. Es decir, los proyectos con menos nivel de priorización no serían contemplados si no se estima una recaudación que pueda abarcar los costos estos proyectos. El Secretario se pronunció favorablemente ante esto. Cabe mencionar que los escenarios para este plan presentan una realidad más favorable debido a los altos beneficios generados.

En caso de requerirlo, los insumos de connotación socioeconómica y de gestión para la Memoria Técnica del plan deberán ser ajustados y actualizados oportunamente.

Elaborado por:

Ec. Luis Salvador Ordoñez

Componente Económico

DIRECCIÓN METROPOLITANA DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO.
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

5. ANEXOS:
5.1. ANEXO A: DEL MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN

PLAN DE USO Y OCUPACION DE SUELO (Datos de partida)			PLAN DE USO Y OCUPACION DE SUELO (Datos de llegada)				BENEFICIOS POR APROVECHAMIENTO DE SUELO				
Unidad de Actuación Urbanística	Uso del Suelo	Área (m2)	Uso del Suelo	AIVA (2018-2019)	Área (m2)	Área útil 70% (m2)	Índice de Revalorización	Valorización Partida	Valorización Llegada	Beneficio (VL-VP)	
UAU 1 (ZEDE aeropuerto)	Equipamiento	10131093,06	Equipamiento	\$ 200,00	214419,30	150093,5	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Industrial 3		\$ 200,00	750738,74	525517,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Múltiple		\$ 200,00	433288,00	303301,6	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Equipamiento		\$ 200,00	554626,31	388238,4	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
UAU 2 (cabecera parroquial, zona urbana)	P. Ecol/Conser. Patri. N	327279,80	P. Ecol/Conser. Patri. N	\$ 200,00	118864,00	83204,8	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Agrícola Resid.		\$ 50,00	32651,97	22856,4	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Equipamiento	78125,91	Equipamiento	\$ 70,00	75808,61	53066,0	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Resid Urbano 2		\$ 60,00	2317,30	1622,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
		637424,38	Equipamiento	\$ 70,00	27908,32	19535,8	1,12	\$ 1.367.507,68	\$ 1.531.608,60	\$ 164.100,92	

	Múltiple	\$ 70,00	346140,42	242298,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Resid Urbano 2	\$ 60,00	70441,72	49309,2	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Resid Urbano 3	\$ 70,00	192933,91	135053,7	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
P. Ecol./Conser. Patri. N		\$ 50,00	1556869,80	108980,8,9	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Zona de facilidad logis*	\$ 55,00	418429,96	292901,0	1,05	\$ 16.109.553,44	\$ 16.915.031,11	\$ 805.477,67		
Resid Urbano 1	Resid Urbano 2	\$ 60,00	414367,65	290057,4	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Resid Urbano 2	\$ 50,00	194949,04	136464,3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Resid Urbano 2	Resid Urbano 1	\$ 55,00	18628,38	13039,9	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Equipamiento	\$ 55,00	52302,69	36611,9	1,23	\$ 2.013.653,38	\$ 2.476.793,65	\$ 463.140,28		
Resid Urbano 2	Resid Urbano 3	\$ 60,00	133001,73	93101,2	1,08	\$ 5.586.072,87	\$ 6.032.958,69	\$ 446.885,83		
	Resid Urbano 2	\$ 60,00	147341,11	103138,8	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Resid Urbano 2	Múltiple	\$ 60,00	5347,56	3743,3	1,13	\$ 224.597,63	\$ 253.795,32	\$ 29.197,69		
	Equipamiento	\$ 60,00	2825,28	1977,7	1,26	\$ 118.661,89	\$ 149.513,98	\$ 30.852,09		
RN/Prod. Sostenible	Zona de facilidad logis*	\$ 45,00	948320,03	663824,0	7,03	\$ 29.872.080,95	\$ 210.000.729,04	\$ 180.128.648,10		
	Zona de facilidad logis*	\$ 100,00	106156,19	74309,3	7,03	\$ 7.430.933,30	\$ 52.239.461,10	\$ 44.808.527,80		
	RN/Prod.	\$	1940690	135848	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Sostenible	50,00	,33	3,2						
RN/Prod. Sostenible	\$ 45,00	311237,13	217866,0	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
P. Ecol/Conser. Patri. N	\$ 45,00	388707,35	272095,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Equipamiento	\$ 45,00	48787,69	34151,4	8,20	1.536.812,13	\$ 12.601.859,44	\$ 11.065.047,32		
Agricola Resid.	\$ 45,00	744772,14	521340,5	2,30	23.460.322,33	\$ 53.958.741,37	\$ 30.498.419,03		

5.2. ANEXO B: COORDINACIÓN DE SOCIALIZACIÓN SOC. SANTIAGO PALMA

Resumen de las mesas de trabajo y socializaciones del Plan Especial: Sector Sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.

MESA DE TRABAJO 1

Plan Especial del sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Oficio de invitación: STHV-DMPPS-2017-2533

Invitados: GAD Tababela

Fecha: martes 23 de mayo 2017

Hora: 09:00 –13:00

Lugar: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

Objetivo: Presentación del diagnóstico y propuesta del Plan Especial

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de metodología de trabajo
3. Presentación de la propuesta preliminar del modelo territorial del Plan Especial
4. Preguntas y comentarios sobre los posibles impactos (territoriales, económicos, ambientales, y sociales)

Una vez cumplidos los numerales del 1 al 3 del orden del día se procede con las preguntas y comentarios de los asistentes.

Preguntas y comentarios de los asistentes

Marlon Garzón - Vocal. GAD Tababela: Cuando llegó el aeropuerto no nos preguntaron si nos afecta o no el aeropuerto de Quito, creemos que Puenbo gana con el aeropuerto, nosotros no, ya que los precios de los terrenos de Puenbo se elevaron y los servicios fueron para allá.

(Pienso que) al ser este un estudio global o un estudio especial. Necesitamos un trato especial, preferencial y justo por parte del Municipio.

Uso y ocupación del suelo de Tababela.

En cuanto a la consolidación de la parte central de Tababela, se discutió sobre el uso residencial o múltiple, de la misma³³.

³³ **Art.10. Uso residencial:** Es el que tiene como destino la vivienda permanente, en uso exclusivo o combinado con otros usos de suelo compatibles, en áreas y lotes independientes y edificaciones individuales o colectivas del territorio. **Art. 13. Uso Múltiple.-** Corresponde al uso asignado a los predios con frente a ejes o ubicados en áreas de centralidad en las que pueden coexistir residencia, comercio, industrias de bajo y mediano impacto, servicios y equipamientos compatibles de acuerdo a las disposiciones PUOS.

Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: No estoy muy seguro sobre estas dos propuestas (si debería ser residencial o uso múltiple) puede ser interesante por el tema económico el uso múltiple. Sin embargo también creo que se complica por el tema vial.

Marlon Garzón - Vocal. GAD Tababela: No estaría bien que Tababela tenga un uso múltiple ya que su tamaño es muy pequeño. No se le puede poner como uso múltiple a esa poquedad de espacio. Se le dañaría al Pueblito.... En fin... Queremos un crecimiento y eso implica lo económico... ¡Hay que preguntarse qué queremos!

Servicios cercanos al aeropuerto.

Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: Hay pequeños locales (restaurantes) que venden comidas a las empresas del sector del aeropuerto; solo uno de estos restaurantes entrega 150 almuerzos diarios. Antes habían 8 familias quizá ahora se encuentren unas 30, que se dedican a este servicio que va en aumento.

Hay una zona peligrosa la de la gasolinera y los renta-car, en cuanto a la entrada y salida de vehicular, no existen islas y no sé cómo se entregaron ciertos permisos en esta zona... y en otras.

Magdalena Vásconez: encuentro necesario que se diga por parte del Municipio dónde van a crecer las bodegas. Solo se sabe que hay aproximadamente 8 ha.

Vialidad

Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: Nos encontramos aislados del todo el tema aeropuerto. ¡Existe congestión, de Tababela a Yaruquí está más lejos que, de Tababela a Quito! Aunque últimamente ha mejorado.

Desde 2009 se pide mejor conectividad, con la E35. Existe la necesidad de generar vías para salir a la E35. Existe congestión, en la calle 24 de Septiembre. Hay la necesidad de conectar el aeropuerto con el centro de Tababela por una vía directa.

Las posibilidades de tener salida no congestionada a la E35 son las siguientes según el GAD y la Administración zonal:

- La calle La Condamine como vía de salida que conecte a la Alpachaca.
- La calle la Condamine como salida a la E35, considerar que no tiene construcciones. Si alguien vende el terreno, debe saber que tiene afectación de vías. Por lo tanto no habría inconveniente en expropiar para salir a la E35. *Alguien tiene que perder.* (Magdalena Vásconez)
- Hay que aprovechar que no hay conectividad con Alpachaca. Para generar un puente que lo conecta con Tababela, nadie (en este momento) asegura que puede servir para paso de camiones y lo están haciendo. Por lo tanto mejorar esta vía estaría bien. (Humberto Baquero)
- Otra vía de salida propuesta es la Nicolás Baquero, generando un giro, para regresar por la misma vía y salir nuevamente a la E35. Los técnicos tendrían que ver la manera. (Humberto Baquero)
- No es posible ampliar la vía de Los Vergeles por la topografía.
- En un futuro no muy lejano hay que pensar en el crecimiento hotelero y tener una conexión con la Alpachaca.
- Para tener acceso a la Alpachaca debe hacerse por medio de escalones (según ordenanza)

Conclusiones:

- Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: Existen 25 personas del barrio de la DAC quienes han creado el grupo pro mejoras, quienes necesitan servicios básicos, son 200 o 300 lotes. Y aunque tienen algunas personas servicios básicos, ellos piden para todo el barrio. Esto debería ser un tema de los constructores de dichas edificaciones.
- La demanda del aeropuerto debe generarse como plan especial (aparte).
- Se debería tener un proyecto especial para ubicar las bodegas de la DAC.

Áreas Agrícolas

Magdalena Vásconez: Los dueños de los lotes arriendan estos para agricultura, el espacio es de 4 mil a 6 mil m.



En Gualo, hay 18 mil m. 18 lotes. Esta aprobado. Suelo urbano 2. (Al parecer esto no conocía el GAD y se le acabo de informar)

En Guambi, dentro de los 220 lotes, que están en la zona, hay que pensar que hacer con los derechos y acciones. En el centro de Guambi se aprobó una lotización con mil metros.... 12 lotes de mil metros aproximadamente

El Vergel debería ser considerarlo en el Plan ya que es parte de la zona, una familia está proyectando un centro comercial. (Cruzando la E35)

Marlon Garzón - Vocal. GAD Tababela: Se debería pensar en un dialogo con MAGAP para cambiar la vocación del suelo o al menos que los terrenos con vocación agrícola, puedan combinar con la construcción de hoteles y hosterías.

Magdalena Vásconez: Debería recuperarse la vocación del suelo,

Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: Asegura que no es posible vivir de la agricultura en la zona.

María del Pilar González: El trabajo social es importante en este lugar, es necesario tener un plan especial agrícola, ya que se sienten afectados los pocos agricultores de la zona.

Recomendaciones³⁴:

- **Uso de ocupación:** En cuanto al uso residencial o múltiple de Tababela, debería ser un trabajo de las autoridades y la comunidad. Aun no se tiene una visión clara por parte de los dirigentes, de cuál debería ser la ocupación del suelo en el sector céntrico de Tababela.
- **Servicios cerca del aeropuerto:** Las personas que trabajan cerca del aeropuerto, ven la necesidad de buscar restaurantes y otros servicios, lo que hace que en la zona como dice Humberto Baquero comiencen a incrementar los servicios de comida, esto debe ser regulado y controlado por las autoridades.
- **Construcciones:** Habría que prestar atención a lo que sucede en el barrio de la DAC y tener claro cómo está creciendo este barrio.
- **Espacios agrícolas.** Sería recomendable hacer contacto con María del Pilar González que ha trabajado temas sociales y ambientales por parte de la AZT, quien piensa que hay que proponer a la comunidad trabajar los temas agrícolas, coincidiendo en cierta medida con lo que dice Magdalena Vásconez, al decir que hay que recuperar la vocación del suelo, si hay gente que arrienda terrenos para la agricultura y son de otros lugares debe ser posible, sin embargo en la reunión insistió el presidente del GAD que no se puede vivir de la agricultura.
- Los dirigentes dicen que no se puede presentar el Plan sin tener terminado la parte vial para socializar a la comunidad. Por lo que el equipo se ha comprometido en trabajar este tema.

Fechas propuestas de reuniones:

- Reunión en el GAD parroquial el 09 de junio. Tema vial. La reunión se posterga al martes 13 de junio 2017. Tomar en cuenta una reunión pedida por una Concejala Susana Castañeda con fecha 16 de junio.

³⁴ Estas recomendaciones son obtenidas de esta única reunión y opiniones recogidas en el campo, en estos mismos días.



Asistentes a la mesa de trabajo

MESA DE TRABAJO 2:

Plan Especial del sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Oficio de invitación: Vía correo electrónico a las empresas y secretarías.

Invitados: EEQ, EPMAPS, EPMMOP

Fecha: miércoles 31 de mayo 2017

Hora: 14:00 – 16:00

Lugar: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

Objetivo: Presentación del diagnóstico y propuesta del Plan Especial

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de la propuesta preliminar del modelo territorial del Plan Especial.
3. Debate sobre la dotación de servicios.

Una vez cumplidos los numerales del 1 y 2 del orden del día se procede con las recomendaciones o comentarios por parte de los Técnicos delegados de las empresas públicas: EEQ, EPMAPS, EPMMOP, mismas que se detallan a continuación:

- Se tiene cobertura de agua al 100% en la zona y los incrementos no afectarían al sector.
- El servicio transporte público no entran a Tababela por falta de demanda no por vías.
- Solo son dos meses en el año donde se tiene mayor flujo de camiones. La parroquia se pone en una posición *delicada*, deberían comprender que el aeropuerto está dejando ingresos al país, fuentes de trabajo, no es justa la queja.
- No están previstos los giros en U en la E35.
- La entrada y salidas al conector, se deberían construir.

MESA DE TRABAJO 3

Plan Especial del sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Oficio de invitación: Vía correo electrónico

Invitados: Secretarías del MDMQ

Fecha: viernes 02 de junio de 2017

Hora: 9:00-11:00

Lugar: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

Objetivo: Presentación del diagnóstico y propuesta del Plan Especial

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de la propuesta preliminar del modelo territorial del Plan Especial
3. Debate sobre el modelo territorial.

Una vez cumplidos los numerales del 1 y 2 del orden del día se procede con las recomendaciones de las Secretarías del MDMQ invitadas respecto al Modelo del Plan Especial, mismas que se detallan a continuación:

Recomendaciones:

- **En cuanto a lo agrícola:** No existe una verdadera vocación agrícola en el distrito metropolitano, se tiene otra dinámica. En cuanto a Tababela no es sostenible la parte agrícola, ya que está demasiado fragmentado el suelo y depende del accionar político. Hay que pensar si tiene una verdadera potencialidad agrícola. El equipamiento está pensado en el aeropuerto. Hay que ver qué tipo de potencialidad se tiene. Es importante saber que piensa la gente. (Nixon Narváez. Secretaría de Ambiente del MDMQ)
- Desde la Alpachaca hacia el lado occidental es una zona industrial, mientras en la zona oriental podría ser agrícola, pese a tener tres consolidadoras. Esta zona que está en la zona económica, debería desarrollarse como zona industrial, están hoteles, la urbanización de la DAC. En un momento fue agrícola pero se está tratando de parcelar y vender. Al otro lado de Tababela se podría consolidar como agrícola. En cuanto a lo vial, los dirigentes no quieren que pasen los camiones pero si quieren tener vías; ellos dicen que los camiones entran y destruyen los adoquines, luego de una semana en época de transición (época punta de

las flores) en ese tiempo hubo un congestionamiento, debido a que había una acequia no bien canalizada que destruyó la calle, no fueron los camiones como pensaban los dirigentes. En la 24 de Septiembre el problema son los negocios que hacen que los autos paren. Los camiones pernotan en otro lado, cerca de la Alpachaca y salen por el mismo lugar. (Henry Vilatuña. Secretaría de Movilidad del MDMQ)

- En cuanto al aeropuerto: Se debería ampliar el criterio a la gente del aeropuerto, ya que aquí se puede decidir algunos aspectos, el principal actor (aeropuerto) debe ser convocado para esto. Desde que está el aeropuerto hubo tres incendios gigantes, antes no había. Las medidas de seguridad ambiental en cuanto a incendios es mínima. (Nixon Narváez. Secretaría de Ambiente del MDMQ)

Comentario:³⁵

Según el PDOT 2015. El 75% de la población económicamente activa se dedica a la agricultura y ganadería. Entre los productos agrícolas está el tomate, lechuga, pimiento, papas, maíz, frejol, alcachofa, manzanas, frutilla y durazno.

Tababela originalmente fue agrícola, está cambiando aceleradamente en los últimos años, específicamente por la incidencia del Aeropuerto, ya que implantación de dicho equipamiento trajo consigo inversión pública, por medio de las vías que lo alimentan, las instalaciones relacionadas con energía, telecomunicación e internet.³⁶

Al parecer el aeropuerto no produjo puestos de trabajos para la gente de Tababela. Y la gente que trabajaba en el aeropuerto de Quito viaja todos los días para trabajar en dicho equipamiento. Tababela es una zona de paso y no un lugar con servicios o lugar para vivir.

El uso de suelo debería ser consultado a la autoridad Agraria, sin embargo esta también debe analizar la instalación del aeropuerto y los servicios; análisis que podría ser realizado en una mesa de trabajo sectorial.

MESA DE TRABAJO 4

Plan Especial del sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela

Oficio de invitación: Vía correo electrónico

Invitados: GAD Tababela

Fecha: martes 13 de junio de 2017

Hora: 9:00-11:00

Lugar: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda.

Objetivo: Presentación del diagnóstico y propuesta del Plan Especial

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de metodología de trabajo
3. Presentación de la propuesta preliminar del modelo territorial del Plan Especial
4. Preguntas y comentarios sobre los posibles impactos (territoriales, económicos, ambientales, y sociales)

Una vez cumplidos los numerales del 1 al 3 del orden del día se procede con las preguntas y comentarios de los asistentes.

³⁵ El comentario es personal en base al PDOT 2015.

³⁵ Capservs Medios, «Actualización del Plan de Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tababela.», junio de 2015.

³⁶ Ibid.

Preguntas y comentarios de los asistentes

Marlon Garzón - Vocal. GAD Tababela: (Les pediríamos) Revisar la propuesta de Jacobo Herdoíza, en cuanto a la utilización del suelo en Tababela. Creo que el 99% de las personas que viven en Tababela, desearían que sea zona residencial.

En lo vial, el Plan Tababela contemplaría 2 calles en doble sentido a la E-35. Los Manzanos y Los Vergeles. Los dirigentes se encuentran satisfechos con estas propuestas.

Antes se subsistía de la agricultura, hoy le compran la caña y no el maíz ya que es para el ganado. El 70% de las tierras de Guambi están arrendadas, la producción es en flores y algo de frutillas. Se paga de 2 mil a 2.500 dólares por ha. El arrendamiento, es un negocio por lo que la gente del sector no ocupa sus terrenos sino los arriendan. Es importante una reunión con el MAGAP.

MESA DE TRABAJO 5

Plan Especial del sector sur del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y Tababela.

Oficio de invitación:³⁷

Invitados: GAD Tababela, GAD Cumbaya, Administración Zonal de Tumbaco, Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad del MDMQ, Presidente del GAD Parroquial de Checa, Presidente del GAD Parroquial de El Quinche, Presidente del GAD Parroquial de Pifo, Presidenta del GAD Parroquial de Puembo, Presidenta del GAD Parroquial de Tumbaco, Presidenta del GAD Parroquial de Yaruquí, Gerente General de ZEDE (EPMSA), Secretaría de Ambiente del MDMQ, Secretaria de Movilidad del MDMQ

Fecha: viernes 16 de junio de 2017

Hora: 10:00 – 12:00

Lugar: Auditorio de la Administración Zonal de Tumbaco.

Objetivo: Presentación del diagnóstico y propuesta del Plan Especial.

Orden del día:

1. Registro de participantes

³⁷ Esta reunión fue convocada por María Paz Andrade, de la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana.

2. Presentación de metodología de trabajo
3. Presentación de la propuesta preliminar del modelo territorial del Plan Especial
4. Debate sobre los posibles impactos (territoriales, económicos, ambientales, y sociales)

Una vez cumplidos los numerales del 1 al 3 del orden del día se procede con las preguntas y comentarios de los asistentes.

Preguntas y comentarios de los asistentes

Pregunta: ¿Cuántos son los espacios verdes en Tababela?

Jacobo Herdoíza. Secretario de la STHV: Las quebradas como parques lineales, también se generará un parque importante en el centro sur de la parroquia, si esto no fuera suficiente habría que generar más áreas verdes. Hay que tomar en cuenta que el crear parques significa expropiación de suelo, permuta a través de cargas y beneficios pasando de unos coeficientes a otros.

Según recomendación de OMS,³⁸ Se debería tener 9m² por habitante.³⁹

Pregunta: ¿En cuanto a los parques que se encuentran "secuestrados" dentro de los conjuntos cerrados?

Jacobo Herdoíza - Secretario de la STHV: Los parques no deben estar en áreas cerradas, son públicos por lo tanto todos deben acceder a estos.

En otros temas Jacobo Herdoíza - Secretario de la STHV comenta:

En Tababela hay patrimonio arqueológico, se puede promover estos lugares para traducirlos en activos.

Con el problema del transporte en la zona, se pretende construir el corredor parroquias nororientales, (Guayasamín-Iñaquito) que traerá solución al transporte para la zona. El presupuesto participativo tiene que estar vinculado a las obras del tejido social (equipamiento a nivel barrial, parques, lo que la gente requiere a nivel de territorio) no se puede financiar con este presupuesto las obras de gran envergadura como las vías. (Hay obras que financian otras obras) El aeropuerto financia el metro de Quito.

Se firmará un crédito con la Agencia Francesa de Desarrollo con la cual EPMAPS llevará agua desde el cerro Puntas hacia Guayllabamba. Se construirán cerca de 40 tanques en todo este trayecto. La dotación de agua en los próximos 2 años, está acompañada de obras de alcantarillado.

En la próxima reunión se presentará exclusivamente el financiamiento del Plan. Como todos sabemos hay un esquema de cargas y beneficios, las cargas (costos vías, alcantarillado, agua potable parques, energía eléctrica,

³⁸ «boletin.pdf», accedido 16 de junio de 2017, http://www.inec.gob.ec/sitio_verde/boletin.pdf. La Organización Mundial de la Salud recomienda un parámetro internacional, para todas las urbes, de 9 metros cuadrados por cada habitante. En el caso de Ecuador, existen 4,69 metros cuadrados de espacios verdes por persona, esto quiere decir que existe un déficit por habitantes de 4,31 metros cuadrados. Solo existen 10 municipalidades del Ecuador que cumplen con esta recomendación internacional. En relación a su población, la provincia de Pichincha es la única provincia que cumple con la recomendación de la OMS ya que posee 18,85 m² de áreas verdes por habitante, mientras que Los Ríos presenta el menor índice verde urbano provincial con 0,52 m² / hab.

³⁹ La parroquia de Tababela cuenta con una superficie de 25.4 Km², registro en el 2001 una densidad poblacional de 90 hab/km², en el año 2010 111 hab/km². Actualización del PDOT de la Parroquia de Tababela. Capservs Medios. junio de 2015.



equipamientos grandes) y beneficios (venta de edificabilidad, derechos urbanísticos, aprovechamiento de los predios, entre otros) tienen que lograr un equilibrio.

Humberto Baquero. Presidente del GAD de Tababela: No tenemos claro todavía en Tababela, algunos temas:

- La mayoría del suelo en Tababela lo tenemos en derechos y acciones, la mayoría un 70% están en manos de herederos, por lo tanto esta fraccionado, no se ha legalizado la tierra.
- En Guambi hay lotes 5 mil por derecho de acciones, necesitamos saber cómo se solucionará esto.
- En el centro poblado de Tababela (por la apertura del aeropuerto) se la hizo de uso múltiple lo que ha traído problemas de tráfico, cuartos fríos, destrucción de las calles. Por lo que se quiere cambiar a uso residencial al centro de la parroquia.
- Nos gustaría saber sobre el Proyecto ZEDE. Que vías ocuparán.

Jacobo Herdoíza - Secretario de la STHV: en cuanto al suelo Tababela, tiene una vocación agrícola, seguramente hoy tendrá un uso mixto del suelo impulsado por el aeropuerto. Como hay una tradición agrícola, mientras no haya un cambio hay que respetar el suelo. Las transformaciones tienen que pasar por el MAGAP, quien es la autoridad agraria.

Necesitaríamos un proceso de demostración técnica que nos permita unos cambios progresivos de suelo. En los últimos 3 años se ha transformado (el sector del aeropuerto) (pero) no ha dejado recaudación, para financiar (esta) transformación, se beneficia el sector industrial, inmobiliario, productivo pero (así mismo) hay relocalización de personas y deterioro ambiental. Cuánto es el peso de estas empresas para mejorar las vías, los parques, etc.

María Paz - Delegada de la Secretaría de Coordinación Territorial: Esto se viene discutiendo desde el último PUOS, muchos concejales apoyaban la captura de plusvalía, pero no todos estaban de acuerdo por las implicaciones y presiones de las inmobiliarias.

Hay gente que está saliendo de Puembo, porque hay quien compren sus propiedades, se está perdiendo el suelo, por lo que en cuanto a lo agrícola debe tomarse en cuenta la ley de tierras, como ley que quiere conservar zonas, en caso de querer cambiar el uso del suelo es necesario presentar un plan en el que se indique porque se quiere cambiar el uso; volviéndose una dinámica más controlada, organizada.

Jacobo Herdoíza - Secretario de la STHV: Hay que verse en un escenario a mediano y largo plazo, permitiendo zonas que se localicen zonas empresariales y precautelar las zonas agrícolas que deben estar ligadas a lo social.

César Haro - GAD Yaruquí. No se ha hecho nada... nada en lo agrícola, por parte del MDMQ, todos los lotes se venden, en derechos y acciones. No se dejan espacios verdes. En Yaruquí, en la zona del Tejar se venden lotes sin agua, luz, ni alcantarillado. Desde 300m. A plazos.

En san Vicente también se venden terrenos, en nueve años no se ha hecho nada en mejoras, en Yaruquí el aeropuerto no ha traído beneficios.

Compromisos

- Habrá una reunión solo con Humberto Baquero para tratar: Uso del suelo en el Centro Poblado y las afueras, Guambi. (María Paz Andrade)
- En 15 días habrá otra reunión sobre el Esquema de financiamiento, se invitará a la Secretaría de Ambiente y EPMAPS para tratar el tema Cerro Puntas y dotación de servicios de agua.



Asistentes a la mesa de trabajo



Asistentes a la mesa de trabajo

MESA DE TRABAJO 6

Cargas y beneficios al Plan especial y la normativa vigente / Proyecto ZEDE. Concesión aeroportuaria. Basado en la Ordenanza Metropolitana 092, sancionada el 18 de julio del 2003.

Oficio de invitación:⁴⁰

Invitados: GAD Tababela, GAD Cumbayá, Administración Zonal de Tumbaco, Secretaría Desarrollo Productivo y Competitividad, Presidente del GAD Parroquial de Checa, Presidente del GAD Parroquial de El Quinche, Presidente del GAD Parroquial de Pifo, Presidenta del GAD Parroquial de Puenbo, Presidenta del GAD Parroquial de Tumbaco, Presidenta del GAD Parroquial de Yaruquí, Gerente General de ZEDE (EPMSA), Secretaria de Ambiente, Secretaría de Movilidad

Fecha: viernes 30 de junio de 2017

Hora: 10:00 – 12:00

Lugar: Auditorio de la Administración Zonal de Tumbaco

Objetivo: Explicación de las Cargas y beneficios al Plan especial y la normativa vigente

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de metodología de trabajo
3. Análisis de las cargas y beneficios del Plan Especial.

La presentación fue realizada por Ruth Viera y técnicos del STHV. Explican que el tema principal serán las Cargas y beneficios al Plan especial y la normativa vigente.

Ruth Viera - STHV: Este trabajo se lleva a cabo con la Dirección Metropolitana Tributaria y la EPMMOP (basado en) una categorización de obras, en el caso específico de Tababela hay infraestructura vial e inversiones de sistema público, agua potable, alcantarillado, la provisión de transporte público y la construcción de las vías.

Las obras macro serán imputadas al Presupuesto Municipal y las distintas Empresas Públicas y en la cual no se provee una coparticipación de los moradores de las zonas que serán intervenidas.

Las intervenciones de remediaciones ambientales, están consideradas dentro del Plan de Tababela, limpieza de quebradas, manto vegetal, entre otras. También las obras de interés Metropolitano y las de interés y beneficio local. (Están siendo consideradas)

Hay una normativa expresa asociada a la manera en que deben distribuirse las cargas y beneficios (que) está (vigente) desde el 2003, habla de tiempo de recuperación y en algunos casos del detalle de la distribución de cargas. Esta normativa está en vigencia, sin embargo, también está en revisión.

Hay problemas en su ejecución, la EPMMOP encuentra dificultades en su ejecución, por ejemplo en los parques plazas y jardines; hay parques que por su geomorfología benefician a muchos frentistas y en esos casos establece la norma: cobrar el 50% del valor frente a la obra, el 30% en la zona de beneficio. Esto en algunos casos no ha sido aplicable ya que dependiendo de la forma de los parques, ha habido grandes derogaciones o se ha construido desde 0. Si los frentistas eran muy pocos era imposible hacer los cobros de un 50% de la obra, siendo exorbitante el cobro.

(Si la obra es de infraestructura vial, contemplara 10 años de recuperación) La normativa no tiene excepciones (pero) cuando sucede en zonas pobres (los) 5 y 10 años se incrementarían a 15 años.

El marco legal actualmente está siendo revisado entre la STHV y la EPMMOP. Sin embargo la Dirección Metropolitana Tributaria, no tiene el suficiente flujo económico; los esquemas vigentes no contribuyen a la ejecución de obras. De la manera en que se está planteado en este momento no es viable para las

⁴⁰ Esta reunión fue convocada por María Paz Andrade, de la Secretaria de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana.

circunstancias en que se aplicarían, necesitamos una normativa no discrecional y sin matices a los casos a considerarse.

Creo que es muy prematuro hablar de los montos asociados a las distintas obras, aunque tenemos un conteo preliminar, no tenemos un esquema que indique cuáles serán los costos para la población beneficiaria.

Presentación del cuadro:

Intervención	Plazo de recuperación	Observaciones
Infraestructura vial	10 años	Descuentos por pago anticipado voluntario
Infraestructura vial	15 5 años	Aplicable solo a sectores con habitantes de bajos recursos económicos
Aceras y parterres (escalinatas y muros de contención. Pasos peatonales, elevados y subterráneos. Escenarios complementarios y obras deportivas)	10 años	
Plazas, parques y jardines		50% propiedades con frente a la obra; 30% propiedades en zona de beneficio.

Gina Rosero: En el corto plazo tendremos muy poca injerencia, (cambio de directivas) sugiero buscar el mecanismo para el Plan Parcial, como conseguimos en el corto plazo estar como actores, en el momento no incidimos, es competencia municipal hacer los cobros (refiriéndose a las cargas y beneficios) tenemos urgencia en como participar en el proyecto parcial.

Ruth Viera - STHV: El nexa con la comunidad para que conozcan un poco más el acercamiento el tipo de intervención que se están planificando y que la comunidad participe. El rol de Santiago Palma es hacer un acercamiento y conocer la realimentación para mejorar los planes parciales.

Las Evaluaciones se hacen desde los distintos GADs a la comisión de suelo. Por la dimensión de un plan especial en los casos que ya se ha llevado a cabo, es necesaria una consultoría externa. Muchos de los planes nuevos contemplan un plan de medio término.

Gina Rosero: La evaluación en quinquenal, cuando va a ser la revisión... La reunión de hoy era para ver la forma de financiamiento para la revisión de este plan, en vista que el número de los técnicos es limitado para todo el plan que tiene que cumplirlos, nos quedaremos fuera de la negociación o alícuotas que no merecemos las personas colindantes al aeropuerto.

El señor secretario (Jacobo Herdoíza) manifestó que podían revisar el plan, las parroquias colindantes (están viendo el desarrollo primero y luego la planificación. En Puembo están dadas las facultades para que las vías internas estén a cargo de las administraciones zonales. Y es aquí donde tenemos diferente forma de criterio técnico, y muchas veces no se decide y las vías quedan sin hacerse. Necesitamos que se dé cumplimiento a la Ordenanza.

Este momento estamos trabajando en los distintos tipos de obra, cuáles son susceptibles de ser atendidas por la comunidad, cuál es el camino administrativo para que se lleve a cabo los Planes especiales. Cuál es el camino administrativo para hacer lo que nos comprometimos a realizar la vez anterior.

Patricia Osorio: La gente ha sido expulsada de un sitio a otro sitio (hace referencia a la gente que antes se asentaba donde hoy es la pista del aeropuerto) se los llevo a un sitio sin servicios, (pero) no se quiere tener

indigentes alrededor del aeropuerto. Sería importante que en esta reunión nos digan la manera de financiamiento con los tiempos y Uds. tienen que ejercer las solicitudes. Caso contrario el 2017 se termina el 2018 será el tema electoral, y todos nos vamos.

Narcisa Baquero – Vocal del GAD de Tababela: Cada vez que vamos a reuniones nos presentan los proyectos que a veces resultan imposibles, 10 años 15 años, deberían tener repuestas a corto, mediano y largo plazo, en Tababela no hemos recibido nada, si hacen una propuesta por lo menos (que sea) para este año... vamos en esta planificación más de tres años, ni la planificación esta. Estamos de salida, tenemos un año político. La gente está espera, espera, espera, nosotros no tenemos respuestas.

La anterior reunión ya se estaba viendo la forma de refinanciar. Qué tan difícil (se pregunta) es que se asigne del aeropuerto lo que nos corresponde por derecho. Dejemos (hagamos) algo sea lo que sea, no se puede hablar de cosas que quedar an de aquí a 30, 40 años, no nos sirven.

Ruth Viera - STHV: Los plazos de recuperación no tiene nada que ver con las fechas de implementación. El cronograma de implementación en un plan especial, los cambios normativos de zonificación, normativos, zonificación, se lo hace de inmediato, luego ingresasen varios actores, hay actores como las inmobiliarias, que inmediatamente ingresaran viendo los (beneficios que tendrán).

Compromisos:

- Se entregará a cada junta parroquial la presentación de hace 15 días.
- Una priorización y categorización de obras.
- Se tratará sobre las paradas en la Alpachaca. Habría que hacer estudio de paradas. Hay necesidad de tener paradas aprobadas por el Municipio. Las paradas de buses serán financiadas con publicidad.



Asistentes a la mesa de trabajo

MESA DE TRABAJO 7

Mesa de trabajo con los Presidentes de los Barrios y GAD Parroquial de Tababela

Oficio de invitación: STHV-DMPPS-2017-6033

Invitados: GAD Tababela, Presidentes de los barrios, Gerente General de ZEDE. (EPMSA)

Fecha: viernes 10 de noviembre de 2017

Hora: 9:00-11:00

Lugar: Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda

Objetivo: Mesa de trabajo, previa a la socialización del Plan Especial con la Comunidad

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de metodología de trabajo
3. Presentación de la propuesta final del Plan Especial
4. Debate sobre los posibles impactos (territoriales, económicos, ambientales, y sociales)

MESA DE TRABAJO 8

Mesa de trabajo con los Presidentes de los Barrios, Moradores del Sector y GAD Parroquial de Tababela

Oficio de invitación: STHV-DMPPS-2017-6032

Invitados: GAD Parroquial de Tababela, Presidentes barriales y moradores de la Comunidad de Tababela

Fecha: martes 14 de noviembre 2017.

Hora: 15:00 – 17:00

Lugar: Salón Parroquial de Tababela, Alfonso Tobar y 24 de Septiembre.

Objetivo: Socialización del Plan Especial a la Comunidad.

Orden del día:

1. Registro de participantes
2. Presentación de metodología de trabajo
3. Presentación del modelo territorial del Plan Especial.



6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Tababela 2012-2025, Prefectura de Pichincha.
- Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia de Tababela 2012-2025, Prefectura de Pichincha.
- Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Distrito Metropolitano de Quito
- Plan de Uso y Ocupación de Suelo 2016 – Ordenanza Metropolitana N° 127
- Atlas Ambiental 2010
- PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES: PUEMBO, PIFO, TABABELA, YARUQUI, CHECA, EL QUINCHE Y GUAYLLABAMBA, por parte del Arq. Os Oswaldo Granda Páez, Consultor, para el PROGRAMA DE SANEAMIENTO AMBIENTAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (PSA), Mayo 2006.
- Consultoría para realizar los estudios de Plan Masa y Prediseño de Infraestructura Básica para el proyecto de Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito”, realizado por la Escuela Politécnica Nacional.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, (2010). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2010*. Quito: Autor