**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo para el Distrito Metropolitano de Quito, en su artículo 26 establece que los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE) son instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en lotes con superficie a partir de 10.000 m2 o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m2. En la misma ordenanza, en el artículo 22, numeral 4, se establece que el PUOS podrá ser actualizado mediante proyectos especiales aprobados por el Concejo Metropolitano.

Al amparo de esta normativa, el Fideicomiso Mercantil Hotel Aeropuerto Quito presenta el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado Hotel Holiday Inn Quito Airport, proyecto hotelero que conlleva determinaciones específicas de uso y ocupación de suelo en el predio No. 5785946 y que igualmente modifica las determinaciones del PUOS en materia vial. Este proyecto se encuentra ubicado en la Parroquia de Tababela, en el sector denominado “Empleados DAC”, en un terreno con un área de 13.000,99 m2.

El proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport, es de interés para la ciudad según lo establecido en el eje estratégico denominado “Ciudad de Oportunidades” del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2015-2025, mismo que señala:

1. *“Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo.*
2. *Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas de Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños”.*

De idéntica manera, en la territorialización de la política No.1 de escala global del referido documento, se establece al sector de Tababela como atractor de inversión con carácter logístico y empresarial.

El Aeropuerto Internacional de Quito Mariscal Sucre está ubicado en la parroquia Tababela, la cual no posee una infraestructura hotelera suficiente para satisfacer la nueva demanda generada por el desarrollo del aeropuerto. Los usuarios de esta infraestructura de escala regional que requieren de alojamiento cercano al aeropuerto, actualmente no poseen mayores alternativas de hospedaje, aun considerando los dos proyectos hoteleros que actualmente se encuentran en el sector como son el Hotel Wyndham Grand Cóndor, con una capacidad de 140 habitaciones, que se encuentra dentro del Aeropuerto Internacional Quito y del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Hotel Eurobuilding, que posee una capacidad de 216 habitaciones, y está ubicado al extremo sur del conector Alpachaca.

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) el medio de transporte con mayor número de entradas y salidas de visitantes nacionales y extranjeros al Ecuador es el aéreo, teniendo la cuidad de Quito el mayor número de registros, razón por la cual se hace necesario ampliar la infraestructura de hospedaje actual que posee la parroquia de Tababela.

La cadena hotelera Holiday Inn es parte del portafolio de marcas de la cadena Intercontinental Hotel Group (IHG), siendo el conglomerado más grande del mundo con 687 mil habitaciones en 4.700 hoteles distribuidos en 100 países en los 5 continentes.

Esta cadena hotelera ha confirmado su interés en desarrollar un hotel de 4 estrellas en la parroquia Tababela, con el objeto de atender la demanda que se genera por:

1. La proximidad al Aeropuerto Internacional de Quito Mariscal Sucre.
2. La distancia hacia el centro de Quito que hoy en día conlleva tiempos inferiores a 60 minutos.
3. El aumento en la tasa de crecimiento de visitantes no residentes en la ciudad Quito.
4. La provincia de Pichincha concentra el 63.38% de la demanda de turismo internacional. *Fuente: Estudio integral de turismo internacional en el Ecuador 2012-2013, MINTUR.*

Respecto a la demanda hotelera, los datos que arroja el estudio de mercado realizado para el presente proyecto señalan que “la plaza de Quito está dominada por el segmento corporativo en un 50% y en 35% por el segmento de turismo. Estas condiciones son muy favorables para la hotelería, ya que le permite a los establecimientos una mejor comercialización de sus servicios y una mejor tarifa promedio.

A raíz de la construcción y apertura del Aeropuerto Internacional de Quito Mariscal Sucre, se generó una demanda importante de servicios complementarios en la zona. A pocos meses de la inauguración del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, se construyó el edificio de oficinas y patio de comidas (centro de negocios del aeropuerto), el cual ha servido para satisfacer en un porcentaje a las necesidades de los usuarios del aeropuerto.

Sin embargo, en materia hotelera, la provisión de habitaciones cercanas al Aeropuerto es escasa. En el 2016, el Hotel Wyndham Gran Cóndor con 150 habitaciones inauguró sus instalaciones. Adicionalmente, hace pocos meses abrió el Hotel Eurobuilding con 147 habitaciones. Ambos hoteles cuentan con salones, bar, restaurante, gimnasio entre otras amenidades.

Una vez que los 3 hoteles estén operativos, la oferta de habitaciones será de 423 unidades para un mercado cautivo generado principalmente por el Aeropuerto y por el pujante desarrollo residencial y comercial de la zona de los Valles. Esta oferta de habitaciones, comparando con lo existente en otras ciudades que tienen Aeropuertos alejados de su casco comercial, nos permite colegir que dicha oferta se encuentra por debajo de lo que usualmente se demanda.

De la demanda insatisfecha se han obtenido los siguientes datos:

* Salvo a lo experimentado en el 2015 y 2016, años que evidencian una desaceleración económica, el comportamiento de la actividad turística se ha mantenido en constante crecimiento incluso por encima de la economía en general.
* Los resultados registrados en el 2017 reflejan una recuperación evidente del sector hotelero en Quito.
* El crecimiento de la actividad turística a nivel nacional en los últimos 3 años ha sido de 9% (alojamiento y alimentos & bebidas).
* El promedio anual de crecimiento en arribos ha sido de 8% en los últimos 4 años a nivel nacional.
* El crecimiento de arribos ha sido de 7,68% anual en los últimos 9 años en la ciudad de Quito.
* Las ventas hoteleras contabilizadas en noches, han tenido un crecimiento del 6% en los últimos 9 años.
* La tarifa promedio de hoteles han tenido un crecimiento anual de 5,7% en los últimos 9 años.
* Sin embargo, el crecimiento anual en los últimos 9 años de las habitaciones disponibles ha sido solamente de 0,33%.
* Por lo tanto, se evidencia que la demanda de habitaciones en los últimos 9 años ha crecido a un ritmo de 18 veces más que la oferta de nuevas habitaciones”.

El objetivo de la ordenanza es establecer las regulaciones aplicables al citado predio que acogerá un proyecto que aumenta la oferta hotelera, generando una solución urbana y arquitectónica que se integra adecuadamente al sector logístico proyectado, el mismo que deberá tener una vocación concordante con las previsiones de crecimiento y consolidación de una “Ciudad Aeroportuaria” que, más allá del predio del aeropuerto, integre a las parroquias de Tababela, Puembo, Pifo y Checa, en una planificación territorial de mediano y largo plazo, que fije las pautas de un desarrollo urbanístico, capaz de acoger las dinámicas económicas, ambientales, sociales y de movilidad implicadas en la evolución del polo de desarrollo aeroportuario.

Por tanto, el proyecto consolida el sistema de centralidades del Distrito Metropolitano de Quito y particularmente la centralidad Aeroportuaria, de acuerdo a lo establecido en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito sancionado mediante Ordenanza Metropolitana No. 041, de fecha 22 de febrero de 2015, incrementando posibilidades de servicios, trabajo y localización empresarial en un entorno de potencial desarrollo económico y crecimiento urbano.

Otro valor agregado del proyecto es la incorporación de elementos de diseño y construcción sustentable, producto de las políticas ambientales que posee la firma hotelera, en concertación con los lineamientos establecidos por la Mesa Técnica de PUAE.

El proyecto genera, por concepto de Concesión Onerosa de Derechos (COD) por edificabilidad, un monto de USD. 451.590,86 (cuatrocientos cincuenta y un mil quinientos noventa dólares y ochenta y seis centavos) a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en base al artículo 13 de la Ordenanza No. 183, la forma de pago de este valor será a través del pago en especie, mediante el diseño y construcción de infraestructura vial de la calle Cotopaxi, cuya sección propuesta es de 26 m y su jerarquía vial será de una vía colectora, ubicada al occidente del proyecto, finalmente en caso de aplicar, el saldo resultante entre el valor por concesión onerosa de derechos y el valor del pago en especie, se lo realizará mediante el pago monetario conforme a las condiciones establecidas en la presente ordenanza.

Este aporte en infraestructura es necesario para consolidar el acceso hacia la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE), ubicada en el sector sur del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Cabe recalcar que el proyecto ZEDE se encuentra contemplado en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT 2015 – 2025) del Distrito Metropolitano de Quito, en el Objetivo 5.1 de la política No. 05 del Eje de desarrollo económico, productivo y competitividad: Quito Ciudad de oportunidades, el cual literalmente señala: *“Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción”.*

Además del ingreso hacia la ZEDE, la calle Cotopaxi prevé desarrollar el potencial urbanístico del sector, por lo cual su construcción deberá complementarse con otras inversiones públicas y privadas tendientes a consolidar la estructura urbana de la meseta oriental de Tababela, concebida como el territorio de expansión urbana inmediata hacia el sur del complejo aeroportuario.

El Concejo Metropolitano deja en claro que la aprobación de la ordenanza del PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport no conlleva la extinción de los expedientes sancionadores que estuvieren vigentes o pendientes de resolver para el lote donde se desarrolla este proyecto.

A partir de la aprobación de la presente ordenanza el promotor deberá iniciar el proceso conducente a la obtención de la respectiva licencia metropolitana urbanística (LMU-20), en base a lo establecido en este cuerpo normativo y a las regulaciones generales instituidas para el efecto.

Este proyecto cuenta con la viabilidad de la Mesa Técnica de PUAE desde el 8 de septiembre de 2014, además cuenta con una Licencia LMU-20 simplificada para intervenciones constructivas menores obtenida el 15 de agosto de 2014, así como con los informes de las Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Movilidad y Ambiente, cumpliendo con los parámetros y las condiciones técnicas exigidas a un Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial que, en su conjunto, representa un aporte al desarrollo del Distrito.

**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Visto el Informe No. IC-O-2018-392, de 3 de diciembre de 2018, emitido por la Comisión de Uso de Suelo.

**CONSIDERANDO:**

**Que,** los numerales 1 y 2 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador establecen entre las competencias exclusivas de los gobiernos municipales las siguientes: “*1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, a fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón”;*

**Que,** los literales a) y b) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en adelante COOTAD, establece como competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, las siguientes: *“a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, 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, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad; b) Ejercer el control sobre el uso y la ocupación del suelo en el cantón”*;

**Que,** los literales a) y x) del artículo 57 del COOTAD, en concordancia con los literales a) y v) del artículo 87 del mismo cuerpo normativo, establecen que son atribuciones del Concejo Municipal: “*a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones; w) Expedir la ordenanza de construcciones que comprenda las especificaciones y normas técnicas y legales por las cuales deban regirse en el cantón la construcción, reparación, transformación y demolición de edificios y de sus instalaciones; (…) x) Regular y controlar, mediante normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra*”;

**Que,** la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito en el artículo 2 establece como finalidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: “*1) Regular el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercer control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones*”;

**Que,** los artículos 71, 72 y 73 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, en adelante LOOTUGS, establecen los instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano y los definen como mecanismos que permiten la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general. En tal sentido, señalan que los GAD municipales y metropolitanos 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. De igual forma precisan que, previo a conceder los derechos descritos anteriormente, dichos niveles de gobierno exigirán a los solicitantes de los permisos respectivos una participación justa del Estado en el beneficio económico que estos derechos adicionales significan;

**Que,** el artículo 15 de la Ordenanza Metropolitana No. 172, que establece el Régimen Administrativo del Suelo para el Distrito Metropolitano de Quito señala que la recuperación de las plusvalías generadas por el planeamiento territorial y la definición de nuevos instrumentos de gestión se establecerán mediante ordenanza;

**Que,** el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo para el Distrito Metropolitano de Quito, reformado por la Ordenanza Metropolitana No. 183, define a los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE), establece las condiciones de admisibilidad de los proyectos, la necesaria concertación público-privada, entre otros aspectos;

**Que,** la Ordenanza Metropolitana No. 183, sancionada el 13 de septiembre de 2017, tiene por objeto regular el cálculo del valor y procedimiento de cobro de la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación en el Distrito Metropolitano de Quito, para Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE). Define a los PUAE como instrumentos complementarios de planificación urbanística y arquitectónica integral, de iniciativa pública o privada, que se desarrollan en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y que requieran determinaciones diferentes a las establecidas en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje y contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad;

**Que,** el artículo 9 íbidem, establece las fórmulas de cálculo del valor de la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación que los propietarios, apoderados y/o promotores del PUAE deberán cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. En el inciso final de dicho artículo se establece igualmente que “*para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7*”;

**Que,** el artículo 12 íbidem señala que la Secretaría responsable del territorio, hábitat y vivienda será la entidad responsable de la aplicación del método de cálculo previsto en la referida Ordenanza, determinando para cada caso los valores y montos a pagar por concepto de la concesión onerosa de derechos, incluyendo las exenciones que pudieren aplicar. De igual forma, la Secretaría establecerá motivadamente las formas de pago en dinero o en especie acordadas con los propietarios o promotores del PUAE;

**Que,** el artículo 13 ibídem establece las formas de pago de la concesión onerosa de derechos, siendo estas: a) pago monetario al contado o por cronograma de pago y b) pago en especie;

**Que,** el artículo 14 ibídem define los valores no imputables a la concesión onerosa de derechos;

**Que,** la Disposición General Tercera ibídem señala que “*los valores correspondientes al metro cuadrado de suelo y/o metro cuadrado de construcción empleados para el cálculo previsto en la presente Ordenanza se actualizarán y aplicaran conforme a las variaciones de valores de la Ordenanza vigente mediante la cual se apruebe el plano del valor del suelo urbano y rural y los valores unitarios por m2 de construcción que determinan los avalúos prediales. De igual forma, para los PUAE que se desarrollen por etapas, el cálculo correspondiente a la concesión onerosa de derechos, deberá actualizarse en función de los valores vigentes al tiempo del licenciamiento de la etapa correspondiente*”;

**Que,** la Disposición Transitoria Primera ibídem señala que “*los PUAE que a la fecha de sanción de la presente Ordenanza se encuentren en tratamiento en la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda o en la Comisión de Uso de Suelo, están exentos del cumplimiento del artículo 4 de la presente ordenanza*”;

**Que,** la Disposición Transitoria Quinta ibídem establece que “*los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales a desarrollarse en áreas o polígonos en los cuales el Municipio haya previsto planes especiales o parciales, según lo establecido en disposición transitoria octava de la Ordenanza Metropolitana No. 127, que contiene el Plan de Uso y Ocupación de Suelo, sancionada el 25 de julio de 2016, deberán observar las directrices de ordenamiento territorial derivadas de dichos instrumentos. Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, se exceptúa de esta condición a los PUAE que hayan ingresado su solicitud de tratamiento antes de la sanción de la Ordenanza Metropolitana No. 127*”;

**Que,** la Mesa Técnica conformada por los titulares de las Secretarías Generales de Planificación y Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Ambiente, Desarrollo Productivo y Movilidad en base a la Resolución STHV-RT-011-2014 del 11 de julio de 2014, en sesión del 31 de julio de 2014, trató el proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport, resolviendo determinar al Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) denominado Hotel Holiday Inn Quito Airport viable con observaciones;

**Que,** los Promotores del Proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport incorporaron las observaciones realizadas por la Mesa Técnica PUAE del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, según lo expresado en el informe de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, contenido en Oficio No. STHV-3766 de fecha 8 de septiembre de 2014 y los requisitos establecidos en las Resoluciones STHV-RT No. 008 del 27 de diciembre de 2013 y STHV-RT-011-2014 del 11 de julio de 2014;

**Que,** la Dirección General de Aviación Civil (DAG) mediante oficio No. DGCA-JX-2013-0792-O, emite el certificado de altura máxima permitida para el proyecto Hotel Holiday Inn;

**Que,** mediante informe de la Secretaría de Ambiente contenido en el oficio No. SA-POL-FIS-2014-7300, de fecha 18 de diciembre de 2014, se establece que el proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport cumple con los criterios de evaluación ambiental para proceder con la propuesta de ordenanza;

**Que,** mediante informes de la Secretaría de Movilidad No. SM-180/2015 contenidos en los oficios No. SM 1982, de fecha 29 de julio de 2015; y, No. SM-DPPM-013/2018189/2018, contenido en el Oficio No. SM 189-2018 de fecha 2 de febrero de 2018, se emite criterio favorable al estudio de impacto de tráfico y propuesta de mitigación del Proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport;

**Que,**  mediante oficio No. SM-974-2018 del 5 de junio de 2018, la Secretaría de Movilidad, se ratifica en las medidas de mitigación al impacto a la movilidad que tiene que generar el proyecto, exceptuando de estas la ampliación de la calle Cotopaxi, en razón de que los impactos de tráfico generados por el proyecto, no justifican por sí solos la realización de dicha infraestructura vial;

**Que,** mediante oficio S/N del 4 de enero de 2018 el Ing. Mario Vera, en su calidad de Gerente de Proyectos, remite a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda mediante GDOC No. 2017-013875, el formulario declarativo para el cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos del proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport;

**Que,**  la propuesta de pago en especie por Concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Edificabilidad, se enmarca en lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 183;

**Que,**  en base al literal b) del artículo 14 de la Ordenanza Metropolitana No. 183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, las obras imputables al pago de la concesión onerosa conllevan un beneficio urbano, ambiental, social, económico o de movilidad cuyo alcance es mayor al del PUAE y contribuyen a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del PUAE;

**Que,** es necesaria la ampliación de la vía Cotopaxi a una sección de 26 m, para generar un acceso adecuado a la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) y para la consolidar la estructura urbana de la meseta suroriental de Tababela, concebida en el PMDOT 2015-2025 como una centralidad atractora y logística de escalas global y metropolitanas respectivamente;

**Que,** mediante oficio No. STHV- DMPPS-131, de 9 de enero de 2018, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, emite su informe técnico favorable para la aprobación de la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial denominado Hotel Holiday Inn Quito Airport;

**Que,** mediante expediente No. 2018-1233 de 21 de marzo de 2018, la Procuraduría Metropolitana emite informe con criterio legal favorable para continuar con el trámite de aprobación de la propuesta de ordenanza del PUAE Hotel Holiday Inn;

**Que,** mediante oficio No. A 0106 de 20 de febrero de 2018, la Alcaldía Metropolitana remite a la Secretaría General del Concejo Metropolitano, la iniciativa legislativa del PUAE Hotel Holiday Inn;

**Que,** mediante oficio No. IC-O-2018-137, la Secretaría General del Concejo Metropolitano emite el informe favorable de la Comisión de Uso de Suelo respecto al PUAE Hotel Holiday Inn para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito;

**Que,** el 5 de julio de 2018, el PUAE Hotel Holiday Inn, fue conocido en primer debate por el Concejo Metropolitano de Quito;

**Que,** mediante oficios Nos. SG-2055 y SGC-2018-2064 la Secretaría General del Concejo Metropolitano remite a la Comisión de Uso de Suelo y a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda respectivamente, las observaciones generadas en el primer debate;

**Que,** mediante informe No. SA-POL-2018-3053 del 23 de julio de 2018, la Secretaría de Ambiente ratifica lo contenido en el oficio No. SA-POL-FIS-2014-7300 de fecha 18 de diciembre de 2014 y señala que la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental contiene medidas de prevención y mitigación de impactos ambientales, otorgado mediante licencia ambiental No. SA-GCA-LIC-2017-06 de 27 de octubre de 2017 al proyecto "*CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL HOTEL HOLIDAY INN QUITO AIRPORT, ubicado en el sector de Tababela, a 3.300 metros de la terminal aérea y está identificado con el código catastral 1153105004, parroquia Tababela*";

**Que,** mediante oficio No. AMC-SM-JLA-2018-269 de 26 de julio de 2018, la Agencia Metropolitana de Control, remite la información respecto a los expedientes administrativos sancionadores iniciados en el lote con predio No. 5785946;

**Que,** mediante oficio No. STHV-DMPPS-3927, de 7 de agosto de 2018, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda remite a la Secretaría General del Concejo Metropolitano el proyecto de ordenanza del PUAE Hotel Holiday Inn en base a las observaciones planteadas en el primer debate de dicho cuerpo normativo;

**Que,** mediante expediente No. 2018-1233 de 17 de agosto de 2018, la Procuraduría Metropolitana emite informe con criterio legal favorable respecto al proyecto de ordenanza actualizado del PUAE Hotel Holiday Inn. para continuar con el trámite de aprobación respectivo;

**Que,** mediante oficio No. IC-O-2018-224, la Secretaría General del Concejo Metropolitano emite el informe favorable de la Comisión de Uso de Suelo respecto al PUAE Hotel Holiday Inn para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito;

**Que,** mediante Resolución No. C 240 de 23 de agosto de 2018, el Concejo Metropolitano de Quito, devuelve el expediente del PUAE Hotel Holiday Inn, a la Comisión de Uso de Suelo solicitando informes ampliatorios a la Procuraduría Metropolitana y a la Agencia Metropolitana de Control;

**Que,** mediante oficio No. AMC-SM-JLA-2018-376 de 5 de septiembre de 2018, la Agencia Metropolitana de Control, en base a lo resuelto por el Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. C-240 de 23 de agosto de 2018, actualiza la información respecto a los expedientes administrativos sancionadores iniciados en el lote con predio No. 5785946;

**Que,** mediante oficio No. AMC-SM-JLA-2018-428 de 13 de septiembre de 2018, la Agencia Metropolitana de Control, en base a lo solicitado por los miembros de la Comisión de Uso de Suelo el 11 de septiembre de 2018, se realiza una ampliación a lo señalado en el oficio No. AMC-SM-JLA-2018-376 de 05 de septiembre de 2018;

**Que,** mediante expediente No. 2018-01233 de 26 de septiembre de 2018 la Procuraduría Metropolitana realiza un alcance en razón de los informes presentados por la Agencia Metropolitana de, en cuya parte pertinente señala: “*Los cuerpos normativos señalados no prevén imposibilidad o impedimento para el propietario de un predio para solicitar un trámite para autorización de un PUAE, cuando ha existido un procedimiento administrativo sancionador previo. Esto responde a la naturaleza jurídica distinta de los dos procedimientos. (…) Respecto al derrocamiento de los 500 m2 de construcción la Agencia Metropolitana de Control informa que técnicamente no es factible en razón que sobre los 500 m2 se ha construido una edificación de 1500 m2 respecto de la cual se va a iniciar el proceso administrativo sancionador correspondiente. (…) Es por este principio de legalidad del proceso administrativo que en el proyecto de ordenanza del PUAE Holiday Inn Hotel Airport, se incorporó una disposición que establece que el proyecto del PUAE se aprueba sin perjuicio de los procedimientos administrativos que se hayan iniciado, ya que al ser de dos procedimientos distintos (i) la aprobación del PUAE y (ii) el tema sancionatorio, es pertinente que el Concejo Metropolitano, al aprobar un PUAE, deje a salvo la competencia de la Agencia Metropolitana de Control para que se actúe en el marco constitucional, legal y municipal que le corresponde”*;

**Que,** mediante expediente PRO No. 2018-01233 de 12 de octubre de 2018, la Procuraduría Metropolitana emite un informe ampliatorio, en atención a lo dispuesto por los Concejales Sergio Garnica, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo, y Jorge Albán, Vicepresidente de la Comisión de Uso de Suelo, mediante oficio No. 400 SGO-CMQ-2018 de 11 de octubre de 2018, mediante el cual solicitan se amplíe el criterio legal emitido con fecha 26 de septiembre, el cual, en su parte pertinente, señala: *“En razón de expuesto, la aprobación del PUAE, no impide el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, ni tampoco la ejecución de su sanción, así como tampoco implica el reconocimiento de construcciones informales, ni autorizaciones de usos no permitidos. (…) Por ello se incluye en el proyecto de ordenanza de PUAE Holiday Inn, la Disposición General Segunda que establece que la aprobación de la ordenanza del PUAE mencionado, no conlleva la extinción de los expedientes sancionadores que estuvieren vigentes o pendientes de resolver para el lote donde se desarrolla el proyecto.”*;

**Que,**  el Concejo Metropolitano de Quito en sesión extraordinaria de 12 de octubre de 2018, resolvió suspender el debate del proyecto de Ordenanza del PUAE Holiday Inn y devolver el expediente a la Comisión de Uso de Suelo hasta que la Agencia Metropolitana de Control emita su informe sobre la resolución de los expedientes administrativos sancionadores dentro del presente caso;

**Que,** mediante oficio No. AMC-SM-JLA-2018-587 de 31 de octubre de 2018, a fojas, 785 a 790 del expediente el Dr. José Luis Aguilar Hernández, ex Supervisor Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control, indica: *“En este nuevo expediente administrativo sancionador No. AMC-UDCMCL-ZAY-200-2018, seguido en contra del FIDEICOMISO MERCANTIL HOTEL AEROPUERTO QUITO, sí se ha ordenado la medida provisional y cautelar de suspensión de obra conforme consta en los antecedentes expuestos.”*;

**Que,** mediante oficio No. AMC-SM-DC-2018-151 de 28 de noviembre de 2018, a fojas, 806 a 8012 del expediente el Ab. David Chávez Llerena, Supervisor Metropolitano de la AMC, indica: *“La Agencia Metropolitana de Control, dentro del expediente administrativo No. AMC-UDCMCL-ZAY-200-2018, previo a dar inicio al procedimiento de ejecución, se encuentra a la espera del trascurso del término de 30 días para que el FIDEICOMISO MERCANTIL HOTEL AEROPUERTO QUITO presente la LMU 20 que justifique el proceso constructivo realizado en el predio No. 5785946, caso contrario se ordenarán las remediaciones dispuestas en la Ordenanza Metropolitana No. 432, artículo 136, literal c). (…) En este nuevo expediente administrativo sancionador No. AMC-UDCMCL-ZAY-200-2018, seguido en contra del FIDEICOMISO MERCANTIL HOTEL AEROPUERTO QUITO, sí se ha ordenado la medida provisional y cautelar de suspensión de obra conforme consta en los antecedentes expuestos, misma que fue ratificada en la Resolución No. AMC-DRYE-MA-2018-4067 de 26 de noviembre de 2018, suscrita por la Funcionaria Decisora de la Dirección de Resolución y Ejecución de la AMC.”*; y,

**Que,** mediante informe No. IC-O-2018-392 de 4 de diciembre de 2018, la Secretaría General del Concejo Metropolitano emite el DICTAMEN FAVORABLE de la Comisión de Uso de Suelo respecto al PUAE HOLIDAY INN para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito.

**En ejercicio de sus atribuciones constantes en el numeral 1 de los artículos 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador; 54, 57 literales a) y x) y 87 literales a) y v), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172,**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

**ORDENANZA DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL “HOTEL HOLIDAY INN QUITO AIRPORT”**

**CAPÍTULO I**

**CONSIDERACIONES GENERALES**

**Artículo 1.- Objeto.-** Establecer las regulaciones de uso de suelo y edificabilidad aplicables al PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport, el cual prevé edificios destinados a servicios de hospedaje y servicios complementarios, en respuesta a la demanda de servicios hoteleros generada por la operación del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre y sectores aledaños.

**Artículo 2.- Ubicación, área, estado de propiedad y linderos.-** El área del terreno en el cual se implantará el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) denominado Hotel Holiday Inn Quito Airport comprende un lote de 13.000,99 m2 de propiedad del Fideicomiso Mercantil Hotel Aeropuerto Quito, ubicado entre el conector Alpachaca y la calle Cotopaxi, parroquia de Tababela del Distrito Metropolitano de Quito, predio N° 5785946, con clave catastral N° 1153105004, comprendido dentro de y los siguientes linderos:

1. Hacia el Norte: Lote Tres en 161,02 metros.
2. Hacia el Sur: Lote Cinco en 151,19 metros.
3. Hacia el Este: Calle Cotopaxi en 84,02 metros.
4. Hacia el Oeste: Conector Alpachaca en 91,15 metros.

**Artículo 3.- Objetivo General del PUAE.-** Aportar a la consolidación urbanística y a la vocación económica de esta centralidad metropolitana, en concordancia con lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 041, que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial para el Distrito Metropolitano de Quito.

La presente ordenanza regula la inserción urbanística y la accesibilidad del PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport, guardando concordancia con la vocación logística, productiva y de servicios especializados de la zona y contribuyendo a crear una imagen urbanística que dará pautas morfológicas para el desarrollo de la nueva centralidad metropolitana.

**Artículo 4.- Objetivos específicos.-** Son objetivos específicos del PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport los siguientes:

1. Ofrecer servicios de hospedaje: en la primera etapa, se desarrollará un hotel con 126 habitaciones, aproximadamente y, en la segunda, se ha previsto ampliarlo con 35 habitaciones más, aproximadamente.
2. Ofrecer servicios de alimentos y bebidas.
3. Ofrecer salones para eventos sociales y/o corporativos.

**Artículo 5.- Condiciones urbanísticas específicas.-** El proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas:

1. **Usos permitidos*:*** servicios de hospedaje, alimentos, bebidas y comercio asociado a la actividad hotelera.
2. **Entorno*:*** El proyecto preverá en su diseño un tratamiento paisajístico hacia el conector Alpachaca, además de áreas verdes en el interior del predio. Generará espacios privados de acceso público en los frentes del proyecto, tanto hacia la calle Cotopaxi como hacia el Conector Alpachaca.

**Artículo 6.- Usos de suelo y compatibilidades.-** El uso principal de suelo del predio No. 5785946 es Recursos Naturales /Producción Sostenible (RN/PS), en el cual es compatible el uso Comercio Zonal Alojamiento (3) CZ6 y usos afines complementarios de acuerdo a la normativa turística vigente.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso anterior, para el predio No. 5785946, serán permitidas las siguientes actividades económicas complementarias a las de alojamiento:

* Alimentos y bebidas.
* Comercio y servicios de escala barrial (CB).

**Artículo 7.- Forma de ocupación del suelo.-** El proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport contempla edificaciones implantadas de forma aislada (ver anexo 1: plano de implantación referencial) conforme a las siguientes características:

1. **Forma de ocupación:** aislada
2. **Retiros:**
	1. Frontal (hacia el Conector Alpachaca): 18,75 metros medidos desde el eje de la vía más 10 metros de retiro (28,75 m. total).
	2. Laterales: 5,0 metros.
	3. Posterior (hacia la calle Cotopaxi): 13 metros medidos desde el eje de la vía más 10 metros de retiro (23,00 m. total).
	4. Entre bloques: 6 metros.
3. **Altura:** Las edificaciones no podrán sobrepasar una altura de 12,00 metros medidos desde la calle Cotopaxi a partir de la cota topográfica 2.467,36 msnm, la misma que proyectada horizontalmente hacia el conector Alpachaca permitirá una altura aproximada de edificación de 19,00 metros. En todo caso, las alturas de la edificación observarán lo establecido en el oficio No. DGAC-JX-2013-0792-O del 9 de agosto de 2013, emitido por la Dirección General de Aviación Civil.

**Artículo 8.- Edificabilidad.-** La edificabilidad del proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport se regirá por los datos constantes en el cuadro No. 1, en el que se indican los coeficientes de ocupación y superficies construibles.

**Cuadro No. 1**

|  |
| --- |
| **Edificabilidad** |
| **Descripción** | **Usos y compatibilidades** | Pisos | Área de terreno m2 | **COS PB %** | **COS total %** | **Área útil total****m2** | **Área útil****PB m2** |
| Edificios destinados a hotel, comercio y usos complementarios | CZ6 en RN/PS | 4\* | 13.000,99 | 30,676 | 107,20 | 13.937,35 | 3.988,22 |
| **Total** |  |  | 13.000,99 | 30,676 | 107,20 | 13.937,35 | 3.988,22 |

\* La altura total de los cuatro (4) pisos, incluyendo cuartos de máquinas, sobrerecorridos de ascensores, entre otros elementos, no podrá ser superior a 12.00 m medidos a partir de la cota topográfica 2.467,36 msnm de la Calle Cotopaxi, según lo establecido en el informe No. DGAC-JX-2013-0792-O de la Dirección General de Aviación Civil (Anexo 2 de la presente ordenanza)

**Artículo 9.- Etapas de desarrollo.-** El desarrollo del proyecto contempla dos etapas. La primera consiste en la construcción del bloque frontal (hacia el conector Alpachaca) del hotel. La segunda, que se desarrollará en un segundo bloque, mediante un proyecto ampliatorio o modificatorio, podrá contemplar un programa de ampliación del hotel o de servicios complementarios, de acuerdo a los siguientes cuadros:

**Cuadro No. 2**

|  |
| --- |
| **Primera etapa del proyecto (Bloque 1)** |
| **Descripción** | **Área útil PB (m2)** | **Área útil total (m2)** | **Numero de**  |
| **estacionamientos (máximo)** |
| **Hotel** | 2.628,14 | 9.402,28 | 76 Parqueos |

**Cuadro No. 3**

|  |
| --- |
| **Segunda etapa del proyecto (Bloque 2)** |
| **Área útil total** | **Área útil PB (m2)** | **Área útil total (m2)** | **Numero de** **estacionamientos (máximo)** |
| **Ampliación de hotel o servicios complementarios** | 1.360,08 | 4.535,07 | 137 Parqueos |
| **Total etapas 1 + 2** | 3.988,22 | 13.937,35 | Total de parqueos (máximo)= 213\* |

 \* Del total de estacionamientos, se contemplará al menos uno (1) por cada 25 estacionamientos, para personas con discapacidad.

**Artículo 10.- Normativa constructiva de las edificaciones.-** El Proyecto Hotel Holiday Inn Quito Airport diseñará y construirá las edificaciones conforme a la Norma Ecuatoriana de la Construcción y demás normas nacionales y metropolitanas vigentes. Podrá incorporar normativa internacional en caso de requerirlo, en aspectos no contemplados en normas locales.

**CAPÍTULO II**

**APORTES URBANÍSTICOS DEL PUAE HOTEL HOLIDAY INN QUITO AIRPORT**

**Artículo 11.- Aportes urbanísticos.-** El PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport aportará con los siguientes componentes urbanísticos:

1. Perfil urbano hacia la calle Cotopaxi: arborizado, con integración de espacio público y áreas verdes privadas de acceso público, dotado de adecuada iluminación y visibilidad bajo criterios de seguridad y disfrute en horarios nocturnos.
2. Contribución a la imagen urbana y al paisaje, con los siguientes tratamientos:
* Creación de un ambiente arborizado con especies vegetales nativas, implantadas y combinadas de manera tal que garantice espacios floridos durante todo el año, además de la implementación de juegos de agua de manera de atraer y conservar las aves endémicas.
* Componentes ambientales de la edificación: adoquines ecológicos o tratamiento de suelo permeable en los parqueaderos exteriores; aislamiento térmico en muros y paredes interiores, aproximadamente 700 m2 de cubiertas verdes, sistemas de ahorro de energía, tratamiento de desechos, instalación de griferías y sanitarios ahorradores de agua.
* Tratamiento de retiros: Hacia el conector Alpachaca y hacia la calle Cotopaxi se conformarán áreas verdes privadas de acceso público.
* Mobiliario urbano.- Colocación de bancas bajo los árboles, hacia los frentes principales, según lo prevea el diseño.
* Cerramientos.- Transparentes o con vegetación (cercas vivas) hacia los retiros.
* Iluminación.- Ornamental de manera de crear efectos lumínicos en la noche.
* Pisos.- Tratamientos con césped, hiedra enana y adoquín ecológico, entre otras soluciones de suelo permeable.

**CAPÍTULO III**

**DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA**

**Artículo 12.- De los servicios públicos.-** Los servicios públicos se habilitarán y construirán por parte del promotor, a su costo, según las regulaciones y especificaciones técnicas de la municipalidad y/o empresas de servicios, con las siguientes particularidades:

1. Las redes de iluminación del espacio del público, áreas verdes y de telecomunicaciones se realizarán con el soterramiento de todos los cables de conformidad a la normativa vigente. La iluminación de los espacios públicos y áreas verdes garantizará una adecuada visibilidad bajo criterios de seguridad y disfrute en horarios nocturnos.
2. El proyecto implementará un sistema especial de clasificación y recolección de basura de fácil acceso para los usuarios y carros recolectores. Para la implementación de este sistema se deberá coordinar con la entidad municipal competente.
3. El proyecto podrá incorporar otras soluciones y tratamientos eco-ambientales para el ahorro de energía, sistemas de ventilación natural, aislamiento término en muros, fachadas y techos, tratamiento de desechos, instalación de griferías y artefactos sanitarios ahorradores de agua, terrazas verdes, entre otros componentes de eficiencia y calidad ambiental.
4. Generará una planta de tratamiento de aguas servidas, cuya construcción y mantenimiento estará bajo responsabilidad de la administración del hotel. Esta planta, localizada al interior del predio, es una infraestructura propia del hotel, que se conectará al sistema de alcantarillado público a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento - EPMAPS. La aprobación del diseño, supervisión de la construcción y del mantenimiento estará a cargo de la EPMAPS.

**CAPÍTULO IV**

**DEL ESPACIO PÚBLICO Y EL MOBILIARIO URBANO**

**Artículo 13.- Espacio público y áreas verdes.-** El proyecto generará espacios descubiertos y áreas verdes privadas de acceso público, que se conectarán adecuadamente con el espacio público de la ciudad. Dichas áreas se mantendrán siempre como tales, prohibiéndose su cambio de uso y ocupación del suelo. Dichos espacios serán accesibles, sin restricciones ni cerramientos frontales que impidan su continuidad con el espacio público y serán mantenidos por la administración hotelera.

**Artículo 14.- Aceras.-** Las aceras previstas en el desarrollo del proyecto incluirán tratamientos verdes, arborización, señalización, mobiliario urbano e iluminación.

Para el diseño y construcción de las aceras se observarán las siguientes características:

1. Superficie continua, sin obstáculos a la circulación de personas y/o vehículos no motorizados.
2. Deberán arborizarse de preferencia con especies nativas y adecuadas a las condiciones medioambientales del sitio. El tipo, cantidad y variedad de las especies dependerá de los estudios y diseños específicos a ser desarrollados por el promotor.
3. Las superficies deberán realizarse con materiales antideslizantes que eviten el riesgo de caída de los peatones bajo diversas condiciones climáticas.
4. Brindarán facilidades de accesibilidad para los peatones, primordialmente con discapacidades, coches de niños o sillas de ruedas, principalmente en las zonas de seguridad y/o cruces de calles.

**Artículo 15.- Mobiliario urbano.-** La provisión y ubicación de mobiliario urbano cumplirá con lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y adicionalmente se deberá cumplir las siguientes características: diseños cómodos y eficientes, uso de materiales amigables con el medio ambiente y resistentes a usos intensos; colocación de receptores de papeles o de basura en la zona blanda de las aceras, con características especiales para la clasificación de desechos con el propósito de ser reciclados. De requerirse, se preverá otro tipo de mobiliario urbano orientado a asegurar un adecuado uso, permanencia y disfrute del espacio público.

**CAPÍTULO V**

**DE LA ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO**

**Artículo 16.- Accesibilidad, movilidad y estacionamientos.-** El proyecto asegurará una accesibilidad cómoda y segura a las personas que utilicen sus servicios o que laboren en él. Será accesible únicamente a través de la calle Cotopaxi mediante cuatro modalidades:

1. Transporte público, institucional y buses de turismo;
2. Peatonal;
3. Por bicicleta, y;
4. Por vehículo privado.

En los ingresos y salidas de los estacionamientos hacia la calle Cotopaxi, el proyecto observará el diseño de carriles de espera, según lo determinado en el informe de movilidad, anexo 3 A de la presente ordenanza. Queda prohibido cualquier tipo de acceso vehicular al proyecto desde el Conector Alpachaca.

**Artículo 17.- Medidas de mitigación a la circulación de tráfico.-** Los promotores del proyecto, a su costo, deberán ejecutar las siguientes medidas de mitigación a la circulación de tráfico:

1. Aquellas establecidas en el Informe de la Secretaría de Movilidad No. SM-180/2015 contenido en el oficio No. SM 1982 de fecha 29 de julio de 2015 (Anexo No. 3A) y su alcance, contenido en el oficio No. SM-189-2018 del 2 de febrero de 2018, que contiene el informe técnico No. SM-DPPM-013/2018 (Anexo No. 3B).

**CAPÍTULO VI**

**DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN AL IMPACTO AMBIENTAL Y COMPONENTES DE CONSTRUCCIÓN SUSTENTABLE**

**Artículo 18.- Medidas de mitigación al impacto ambiental.-** Los promotores del proyecto, en base al Oficio No. SA-POL-FIS-2014-7300 de fecha 18 de diciembre de 2014 generado por la Secretaría de Ambiente (anexo 4 de la presente ordenanza), a su costo, deberán contemplar los siguientes componentes orientados a mitigar los impactos al ambiente:

1. **Contaminación de aguas residuales.-** Implementación de proceso de lodos activados hacia una planta de tratamiento.
2. **Contaminación del aire.-** Sistemas de refrigeración ecológica constante y variable para las habitaciones, pasillos y aire fresco.
3. **Contaminación del suelo.-** Plan de contingencia para derrame de aceites y combustible, incendios y conformar un manual de seguridad.
4. **Incendios forestales.-** Sistema contra incendio previsto para una demanda de 500 galones por minuto por una hora de abastecimiento.
5. **Del paisaje.-** Diseño paisajístico considerando especie nativas con ambientes propicios para atraer aves silvestres.

**Artículo 19.- Componentes de construcción sustentable.-** Las edificaciones que integran este proyecto deberán contemplar los siguientes componentes:

1. **Lavado.-** Sistemas de lavadoras con eficiencia energética y consumo óptimo de agua.
2. **Sistema eléctrico.-** Se deberá establecer un sistema de control de iluminación y la utilización de luminaria LED.
3. **Cubiertas verdes.-** Generará 700 m2 de cubiertas verdes.
4. Separación de aguas.- Construirá una red para canalizar aguas lluvias y otra para canalizar aguas servidas.
5. **Porcentaje de áreas verde.-** Mantendrá una superficie de área verde de más de 2.000 m2.
6. **Disposición de residuos de construcción.-** Especificará los reglamentos de prevención de riesgos laborales y seguimiento durante toda la fase de construcción, tanto en el ingreso de material como en los desechos sólidos generados en la construcción.

**CAPÍTULO VII**

**CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO**

**Artículo 20.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por edificabilidad.-** En base a los datos declarados por el promotor (anexo 5 de la presente ordenanza) y en aplicación del literal b del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, aprobada el 13 de septiembre de 2017, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad se determina mediante la siguiente fórmula:

**Fórmula:**

CODe= [(valor del terreno de llegada — valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por edificabilidad] x factor de ajuste

Donde:

* **CODe** = Concesión onerosa de derechos por incremento de edificabilidad.
* **Valor de terreno de llegada** = % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL llegada x valor del m2 construcción x factor de uso)

Donde:

* + i)  % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%.
	+ ii)  COS TOTAL llegada: Es el coeficiente de ocupación de suelo total requerido por el PUAE, para el presente caso igual a 107,20% .
	+ iii)  Valor del m2 de construcción: Es el costo del m2 de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente, para el presente la edificación posee un altura de 4 pisos (excluyendo subsuelos), un tipo de estructura de hormigón armado, la propiedad del proyecto será en unipropiedad, los tipos de valoración de acabados están catalogados como tipo F (Especial), dando un valor de 1115 $/m2, en base a la normativa catastral vigente.
	+ iv)  Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación hotelera, tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente, para el presente caso: 2,07.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **Cálculo del valor del terreno de llegada** |
|  | **USO** | **Área de la construcción llegada en m2** | **Valor en US$ del m2 de construcción (4 pisos, estructura de hormigón armado, unipropiedad, acabados tipo F (especial))** | **Factor de uso** | **Valor m2 por uso** | **Valor de la construcción cd+ci** | **Valor del terreno de llegada al 12%** |
| Código | **A** | **B** | **C** | **D** | **(C\*D)** | **B\*(C\*D)** | **12% B\*(C\*D)** |
|  | Hotel | 13937,35 | 1115 | 2,07 | 2308,05 | 32.168.100,67 | **3.860.172,08** |

* **Valor de terreno de partida** = % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL partida x valor del m2 construcción x factor de uso)

Donde:

* + **i)**  % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%.
	+ **ii)** COS TOTAL de partida: Es el coeficiente de ocupación de suelo vigente (establecido en el PUOS) que posee el predio en el cual se desarrolla el proyecto, para el presente caso igual a 10%.
* **iii)**  Valor del m2 de construcción: Es el costo del m2 de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente. Para determinar este costo, se tomará el parámetro correspondiente al número de pisos de partida , es decir el correspondiente al número de pisos establecidos en el PUOS vigente para el predio en el cual se desarrolla el proyecto, para el presente caso el número de pisos de partida son dos (2), un tipo de estructura de hormigón armado, la propiedad del proyecto será en unipropiedad, los tipos de acabados están catalogados como tipo F (Especial), dando un valor de 855 $/m2, en base a la normativa de valoración catastral vigente.
	+ **iv)**  Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación hotelera, tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente, para el presente caso: 2,07.

|  |
| --- |
| **Cálculo del valor del terreno de partida** |
| **Área de construcción vigente en m2** | **Valor en US$ por m2 de construcción (2 pisos, estructura de hormigón armado, unipropiedad, acabados tipo F (especial))** | **Factor de uso** | **Valor m2 por uso** | **Valor de la construcción cd+ci** | **Valor del terreno de partida al 12%** |
| **E** | **F** | **D** | **F\*D** | **E \* (F\*D)** | **12% E\*(F\*D)** |
| 1300,099 | 855 | 2,07 | 1.769,85 | 2.300.980,22 | **276.117,63** |

* **Porcentaje de participación por edificabilidad** = Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al **18%** de la revalorización del suelo derivada del incremento de edificabilidad operada mediante el PUAE.
* **Factor de Ajuste**: Para los proyectos hoteleros y de servicios turísticos, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a **0,7**.

**Aplicación de la fórmula:**

|  |
| --- |
| **Aplicación de la fórmula** |
| **Valor del terreno de llegada al 12%** | **Valor del terreno de partida al 12%** | **Diferencia**  | **Porcentaje de participación por edificabilidad** | **Factor de ajuste para proyectos hoteleros** |
| **12% B\*(C\*D)** | **12% E\*(F\*D)** | **(Valor del terreno de llegada - Valor del terreno de partida)** | **18% Diferencia** | **0,7** |
| 3.860.172,08 | 276.117,63 | 3.584.054,45 | 645.129,80 | **451.590,86** |

Por tanto, el monto de la CODe es (expresado en USD):

CODe= (3.860.172,08 $- 276.117,63 $) x 0,18 x 0,7 = **451.590,86USD.**

**Artículo 21. - Forma de Pago de la COD.-** El pago a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos de edificabilidad resultante de la aplicación de las fórmulas establecidas en el artículo 20 de la presente Ordenanza, será realizado por los propietarios o promotores mediante la suscripción de un convenio de pago que combine las siguientes formas de pago:

1. **Pago en especie:**
	1. Mediante la entrega a favor del Municipio delos estudios técnicos para el diseño definitivo de las vías y la infraestructura de redes de servicios conexa, que conectan la Vía E-35 con los predios de la futura Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) y el Conector Alpachaca (Anexo 6 de la presente ordenanza), correspondiente a los siguientes tramos:
2. Vía paralela a la vía de acceso a Tabacarsen: En el tramo comprendido entre el Conector Alpachaca y la calle Cotopaxi.
3. Calle Cotopaxi: En el tramo comprendido entre la vía paralela de acceso a Tabacarsen y la calle Quito.
4. Calle Quito: En el tramo comprendido entre la calle Cotopaxi y la calle de los Vergeles.
5. Calle de los Vergeles: En el tramo comprendido entre la calle Quito y su intersección con la vía E-35.

El costo resultante de los estudios se imputará al pago de la CODe y por tanto será deducido del valor indicado en el artículo 20.

El plazo para la entrega de los estudios es de 75 días calendario, contados a partir de la firma del convenio de pago que el municipio suscribirá con el promotor, documento que será valedero para obtener la Licencia Metropolitana Urbanística LMU (20) del proyecto.

Los diseños referidos en el presente literal podrán ser ejecutados por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) y su costo será valorado de acuerdo a la cotización remitida por dicha empresa, documento que será parte del referido convenio.

Los estudios incluirán:

* Diseño vial con especificaciones técnicas, presupuesto y cronograma valorado (en el cual constará el monto total de la obra y el correspondiente al pago en especie por COD), de aplicar;
* Diseño de iluminación y de soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones;
* Diseño de alcantarillado y drenajes;
* Diseño de señalización y, de requerirse, de semaforización.
* Otros que pudieren requerirse en función de las especificidades del caso.

El diseño vial y su trazado geométrico definitivo permitirán sustentar técnicamente la aprobación del trazado vial ante el Concejo Metropolitano de Quito. De igual forma, el diseño y sus componentes técnicos permitirán emprender la ejecución de las respectivas obras.

* 1. Mediante la participación en la ejecución de la obra vial derivada de los estudios señalados en el numeral anterior, en un valor equivalente al saldo no devengado por concepto de CODe. La aplicabilidad de este pago en especie observará las siguientes condiciones:
* El tramo, segmento o sección de vía a ejecutarse será determinado en función de las necesidades institucionales derivadas de la planificación vial y urbanística del sector, de la planificación operativa anual de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP), y tendrá en cuenta los requerimientos de movilidad que demande este sector de la parroquia así como la operación del Hotel Holiday Inn Quito Airport y de las zonas aledañas incluyendo la futura Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).
* La ejecución de la obra estará a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) mediante los mecanismos de administración directa o de contratación de obra previstos para tales efectos.
* Los aportes del promotor se realizarán en materiales o insumos de construcción, según el requerimiento de la EPMMOP, los cuales se imputarán al pago de CODe.
* De aplicar, los costos y gastos derivados de la fiscalización de la obra, en la porción correspondiente al tramo a ser financiado por el promotor, serán igualmente imputables al pago de CODe.
* De aplicar, los gastos y costos derivados de los procesos de declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación y las correspondientes indemnizaciones a favor de los propietarios de los predios afectados, estarán a cargo de la EPMMOP o del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, según corresponda.
* El pago en especie previsto en el presente numeral aplicará siempre y cuando la obra inicie su ejecución en un plazo de hasta un año contado a partir de la sanción de la presente ordenanza, caso contrario el promotor quedará facultado a efectuar un pago monetario correspondiente al saldo no devengado por concepto de CODe.
1. **Pago monetario:** De aplicar, el saldo resultante de la diferencia entre el valor por Concesión Onerosa de Derechos y el valor del pago en especie previsto en el numeral 1.1 del presente artículo, se lo realizará mediante el pago monetario conforme las siguientes condiciones:
* Mediante cronograma de pago, en 6 cuotas mensuales iguales, exigibles a partir del mes 13 posterior a la obtención de la LMU (20).

En todos los casos, la suscripción del convenio de pago previsto en el presente artículo, a celebrarse entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y promotor - Fidiecomiso Mercantil Hotel Aeropuerto Quito –, instrumento que establecerá las formas y condiciones de pago de la concesión onerosa de derechos derivada de la aprobación del presente PUAE, será documento suficiente para habilitar al promotor a continuar con el trámite de obtención de la LMU (20).

**Artículo 22.- Valores imputables y no imputables de la concesión onerosa.-** Con base en los literales a) del artículo 14 y b) del artículo 14 de la Ordenanza Metropolitana No. 183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, se establece la siguiente matriz que justifica y evalúa la pertinencia de los valores imputables y no imputables de la Concesión Onerosa:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Propuesta de Pago Concesión Onerosa de Derechos** | **Valores no imputables** | **Valores imputables** |
| * La implementación de las medidas de mitigación a los impactos directos urbanos, ambientales, sociales y a la movilidad ocasionados por el PUAE, las cuales serán de entera responsabilidad del promotor
* Las obras que beneficien directa o exclusivamente al PUAE
 | * Obras imputables al pago de la concesión onerosa conllevan un beneficio urbano, ambiental, social, económico o de movilidad cuyo alcance es mayor al del PUAE y contribuyen a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del PUAE.
 |
| Propuesta vial eje Av. Cotopaxi – Quito- Los Vergeles | * La calle Cotopaxi tiene actualmente un ancho de 12 metros con una capacidad de 2 carriles de circulación vehicular.
* El informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. SM-DPPM-013/2018, señala que “los flujos vehiculares (del Hotel) estimados para las horas pico am y pm llegarán como máximo a 150 vehículos/hora en el escenario más desfavorable, lo que determina que con disponer de un carril de circulación por sentido se tendrá un nivel de servicio A, es decir las condiciones serán de fluidez”.
* De lo expuesto se desprende que el hotel podría funcionar bajo las condiciones viales actuales Requiere tener bahías de acceso
 | * El informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. SM-DPPM-013/2018, establece que la implementación de la calle Cotopaxi, con la sección prevista de 26 metros no es congruente con los impactos de tráfico generados solo por el proyecto.
* La propuesta vial del eje Av. Cotopaxi – Quito- Los Vergeles, con un ancho vial de 26m, está proyectada para servir a la Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) y es concordante con la estructura de la red vial prevista para el área suroriental de Tababela.
* El perfil vial propuesto permitirá movilizar flujos de carga pesada correspondientes a la función logística e industrial de la ZEDE.
* De lo expuesto se desprende que el pago de concesión onerosa en este proyecto conlleva a un beneficio en el ámbito de la movilidad mayor al requerido por el PUAE Hotel Holiday Inn pues genera infraestructura para un sector territorial de importancia metropolitana.
* Esta vía plantea una estrategia integral para el desarrollo económico del sector.
 |

**Disposiciones generales.-**

**Primera.-** Los aspectos técnicos no previstos en la presente Ordenanza, incluyendo justificadas variaciones al anexo que contiene la implantación referencial del proyecto, siempre y cuando estas no contradigan las condiciones de ocupación del suelo establecidas en el artículo 7 de la presente Ordenanza, serán resueltos por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, de conformidad a la normativa vigente.

**Segunda.-** El Concejo Metropolitano deja en claro que la aprobación de la ordenanza del PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport no se pronuncia sobre la extinción de los expedientes sancionadores que estuvieren vigentes o pendientes de resolver para el lote donde se desarrolla este proyecto.

**Tercera.-** El proyecto urbanístico arquitectónico especial se sujetará al procedimiento ordinario para la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística LMU (20) para lo cual previo a la obtención de la Licencia Metropolitana Urbanística (LMU20) deberá presentar ante la respectiva Administración Zonal el convenio suscrito con el municipio en el cual se formalizan las formas y condiciones de pago de la concesión onerosa de derechos derivada de la aprobación del presente PUAE.

**Cuarta.-** Una vez aprobado el trazado vial definitivo de la vía Cotopaxi, el área o las áreas de la afectación vial correspondiente al lote con predio N° 5785946 donde se desarrolla este PUAE , será cedida al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por parte del propietario del proyecto sin que medie pago alguno por dichas áreas.

**Quinta.-** De existir pago monetario, según lo previsto en el artículo 21 de la presente ordenanza, las entidades municipales competentes en materia de planificación presupuestaria, en función de la planificación y de las prioridades institucionales, asignarán el presupuesto equivalente a los recursos obtenidos por concepto de este pago, para la ejecución de las obras de vialidad previstas en el artículo 21 de la presente ordenanza.

**Sexta.-** A partir de la apertura del Hotel, de requerirse, la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), en coordinación con la EPMMOP, será la encargada de establecer las medidas de circulación y desvios para garantizar la oportuna accesibilidad al predio hotelero, en el caso no consentido que las obras de construcción de las vías descritas en el numeral 1.1 del artículo 21 no se hayan culminado o se encuentren en proceso de ejecución.

**Séptima.- Contratación preferente.-** En el proceso de construcción y funcionamiento del PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport, se recomienda la contratación de los servicios, insumos y bienes provenientes de la economía popular y solidaria de las parroquias aledañas.

**Disposiciones transitorias.-**

**Primera.-** Dispóngase a la Administración General para que en un término de 30 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza prepare y suscriba el Convenio de pago que formalice el pago de la COD en concordancia con lo establecido en la presente ordenanza.

**Segunda**.- La EPMMOP en un término de 30 días contados a partir de la entrega de los estudios definitivos de la Vía Cotopaxi, en base a la sección vial establecida en los anexos de la presente ordenanza, realizará las acciones pertinentes a fin de realizar la aprobación de dicho trazado vial por parte del Concejo Metropolitano. En función del cumplimiento del pago COD

**Tercera.-** En un plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad presentará a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, a la EPMMOP y a las demás entidades municipales competentes, el informe técnico que defina la priorización de las etapas de construcción de las vías previstas en el artículo No. 21 de la presente ordenanza así como la determinación del tramo o sección de la via que podrá ejecutarse con cargo al pago en especie previsto en el numeral 1.2 de dicho artículo.

**Disposición reformatoria única.-** Modifíquese e incorpórese en el plano PUOS V2 de la Ordenanza Metropolitana No. 127, sancionada el 25 de julio de 2016, las siguientes secciones viales y líneas de intensión:

1. Vía paralela a la vía de acceso a Tabacarsen.- En el tramo comprendido entre el conector Alpachaca y la calle Cotopaxi, con una sección de 26 metros (13 metros a cada lado de la vía, medidos desde el eje). Esta sección de 26 metros de ancho, se desarrolla a partir del lindero norte del lote con predio No. 5146736 hacia el sur.
2. Calle Cotopaxi.- En el tramo comprendido entre la vía paralela de acceso a Tabacarsen y la calle Quito, con una sección de 26 metros (13 metros a cada lado de la vía, medidos desde el eje).
3. Calle Quito.- En el tramo comprendido entre la calle Cotopaxi y la calle de los Vergeles, en una sección de 26 metros (13 metros a cada lado de la vía, medidos desde el eje).
4. Calle de Los Vergeles.- En el tramo comprendido entre la calle Quito y su intersección con la vía E-35, en una sección de 26 metros (13 metros a cada lado de la vía, medidos desde el eje).

El perfil vial de estas calles se encuentra graficada en el anexo 7 de la presente Ordenanza.

**Disposición final.-** Esta ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página web institucional de la Municipalidad.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 22 de enero de 2019.

Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**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 5 de julio de 2018 y 22 de enero de 2019.- Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** Distrito Metropolitano de Quito,

**EJECÚTESE:**

Dr. Mauricio Rodas Espinel

**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**CERTIFICO,** que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Mauricio Rodas Espinel, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el

.- Distrito Metropolitano de Quito,

Abg. Diego Cevallos Salgado

**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**DSCS**

**ANEXOS**

1. **Diagrama referencial de implantación.**
2. **Informe Dirección General de Aviación Civil, DGAC-JX-2013-0792-O.**
3. **A) Informe de la Secretaría de Movilidad No. SM-180/2015 contenido en el Oficio No. SM 1982 de fecha 29 de julio de 2015,**

**B) Oficio de la Secretaría de Movilidad No. SM-189-2018 del 2 de febrero de 2018, que contiene el informe técnico No. SM-DPPM-013/2018.**

1. **Informe de la Secretaría de Ambiente contenido en el Oficio No. SA-POL-FIS-2014-7300 de fecha 18 de diciembre de 2014.**
2. **Formulario declarativo para el cálculo de Concesión Onerosa de Derechos para el PUAE Hotel Holiday Inn Quito Airport.**
3. **Propuesta vial que conecta la Vía E-35 con los predios de la futura Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) y el Conector Alpachaca.**
4. **Perfil vial.**