

OF.0002-PROYECTO ILALO NEFOL

impreso por Alfredo Ernesto (SECRETARIO) Leon Banderas (alfredo.leon@quito.gov.ec), 25/01/2019 - 09:59:19

Estado	abierto	Antigüedad	21 d 23 h
Prioridad	3 normal	Creado	03/01/2019 - 10:54:53
Cola	SECRETARIA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA	Creado por	Tamayo Maldonado Carlos Roberto
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	HÁBITAT Y VIVIENDA		
Propietario	Itapia (Iván Vladimir Tapia Guijarro)		

Objetos enlazados

Padre: Ticket#2019-000623: OF.0002-PROYECTO ILALO NEFOL

Información del cliente

Nombre: SECRETARÍA DE TERRITORIO
Apellido: HABITAT Y VIVIENDA
Identificador de usuario: Arq. Jacobo Herdoiza Bolaños
Correo: sincorreos8524@gmail.com
Teléfono: 3952300
Calle: García Moreno N2-57 y Sucre
Ciudad: Quito
País: Ecuador

Artículo #4

De: "Alfredo Ernesto (SECRETARIO) Leon Banderas" <alfredo.leon@quito.gov.ec>
Asunto: OFICIO 0203
Creado: 25/01/2019 - 09:58:03 por agente
Tipo: nota-interna
Adjunto (MAX 8MB): Oficio_No_SM-0203.pdf (767.9 KBytes)
 Ratificación informe proyecto Ilaló-Nefol

Artículo #3

De: "Marcelo Ramon Narváez Padilla" <marcelo.narvaez@quito.gov.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 18/01/2019 - 10:29:20 por agente
Tipo: nota-interna
 Se remite oficio para firma y despacho.

Artículo #2

De: "Alfredo Ernesto (SECRETARIO) Leon Banderas" <alfredo.leon@quito.gov.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 08/01/2019 - 09:45:42 por agente
Tipo: nota-interna
 Arq. Marcelo Narváez, favor atender

Artículo #1

De: sincorreos8524@gmail.com,
Para: SECRETARIA DE MOVILIDAD
Asunto: OF.0002-PROYECTO ILALO NEFOL
Creado: 03/01/2019 - 10:54:53 por cliente
Tipo: teléfono
Adjunto (MAX 8MB): 0002.pdf (146.4 KBytes)
 INFORME TECNICO CON COPIA A S. AMBIENTE

Oficio No. SM- **0203** 2019
Quito, **24 ENE 2019**

Arquitecto
Vladimir Tapia
**Director metropolitano de Políticas y Planeamiento del Suelo
SECRETARIA DE TERRITORIO HABITAT Y VIVIENDA**

Asunto: Ratificación informe proyecto Ilaló - Nefol

De mi consideración:

Hago referencia al oficio No. STHV-DMPPS-0002-2018, del 3 de enero del 2019, con relación a la actualización o ratificación de informes correspondientes al proyecto Ilaló - Nefol, en este contexto, la Secretaria de Movilidad emitió el oficio SM-1895-2016, con fecha 21 de noviembre del 2016, en el que consta el criterio **FAVORABLE**, por lo que esta Secretaria se ratifica en dicho pronunciamiento.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,


Ing. Alfredo León Banderas
**Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**



Elaboración:	Mcabezas	DPPM	2019/01/23	<i>Na</i>
Revisión:	Mnarvaez	DPPM	2019/01/23	<i>A</i>

Ticket No. 2019-00624

Quito DM, 21 NOV. 2016 2016.
Oficio No. SM- 1895 -2016.

Ingeniero
José Javier Chediak
REPRESENTANTE LEGAL DE LA COMPAÑÍA NEFOL S.A.
Whymper 164 y Av. Orellana – Telf.: 0998591820
Presente

Asunto: Criterio Técnico de Movilidad del Proyecto ILALÓ-NEFOL

De mi consideración:

En atención al Oficio s/n, ingresado a esta Secretaría en fecha el 19 de septiembre de 2016, mediante el cual solicita la revisión del *Estudio de Impacto a la Circulación de Tráfico del Conjunto Habitacional "ILALÓ-NEFOL"*, ubicado en la parroquia de Tumbaco y de propiedad de la Compañía Nefol S.A., adjunto al presente sírvase encontrar el Informe Técnico favorable, el mismo que ha sido elaborado una vez que han cumplido con los requerimientos expresados en el referido documento, para su conocimiento y fines pertinentes.



Atentamente,


Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (s)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Cc.: Administrador Zonal "Tumbaco"
Dirección Metropolitana de Inspección

Adjunto: Informe Técnico y Planos

Elaboración	J Zaldaña	DPPM	2016/11/21	
Revisión:	M Narváez	DPPM	2016/11/21	

Ticket # 2016-512412
Ticket # 2016-526082

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad

INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y PROPUESTAS DE MITIGACIÓN DEL PROYECTO ILALÓ-NEFOL

Informe No: SM-0122/2016

Fecha 1^{er} ingreso: 29/08/2016

Fecha 2do.ingreso: 19/09/2016

Ingreso Planos: 19/09/2016

Observaciones:

Proyecto: PROYECTO HABITACIONAL
ILALÓ-NEFOL

Solicitante: Ing. José Javier Chediak-
Gerente Empresa NEFOL S.A.

Clave Catastral: 1170109840406001000

Predio No. : 5047641

Resultado: Aprobado

Acciones a realizar: Implementar las medidas de mitigación

Fecha de emisión: 25/10/2016

Copia:

- Administración Zonal Tumbaco
- Dirección Metropolitana de Inspección
- Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda

Datos Generales del Proyecto:

- Ubicación: El predio en el cual se desarrollará el proyecto, está ubicado sector del Ilaló al sur de la conexión de la Ruta Viva y la vía Intervalles.
- Barrio y/o Parroquia: Tumbaco (Área rural).
- Tipología de Edificación: Vivienda.
- Número de Lotes: 1 lote de 44.822,28 m². → 45.615.10
- Número de Viviendas: la construcción de las viviendas se desarrollará en diez bloques de 3 plantas cada uno, con un total de 74 departamentos que se los ejecutarán en cinco etapas constructivas. 1ra. Etapa: 2 bloques (1 y 2) de 14 departamentos; 2da. Etapa 2 bloques (3 y 4) de 16 departamentos; 3ra. Etapa 2 bloques (5 y 6) de 16 departamentos; 4ta. Etapa 2 bloques (7 y 8) de 14 departamentos y la 5ta. Etapa 2 bloques (9 y 10) de 14 departamentos.
- Número de Estacionamientos: Total 207 plazas para vehículos livianos. Se ha considerado que cada departamento contará en promedio con 2.75 plazas, más un 10% adicionales de visitas, los mismos que estarán ubicados a nivel de subsuelos, de cada uno de los bloques.
- Acceso/Salida vehicular: El proyecto plantea la condición de aprovechar la existencia de la calle 9na. Transversal que es la única vía que permite la accesibilidad a predio, la cual se pretende ampliar su geometría para mejorar las condiciones de doble sentido de circulación que va a mantener. Esta vía se integra a la red vial existente y se conecta a través de un distribuidor de tráfico con la Ruta Viva que constituye la vía principal de salida/entrada del flujo vehicular generado por el proyecto.
- Estado del Proyecto: En planos, a nivel de Plan Masa.

JA

Gráfico No. 1

Ubicación: proyecto ILALÓ-NEFOL

Fuente: Google Earth-Elaboración propia



Descripción del Proyecto

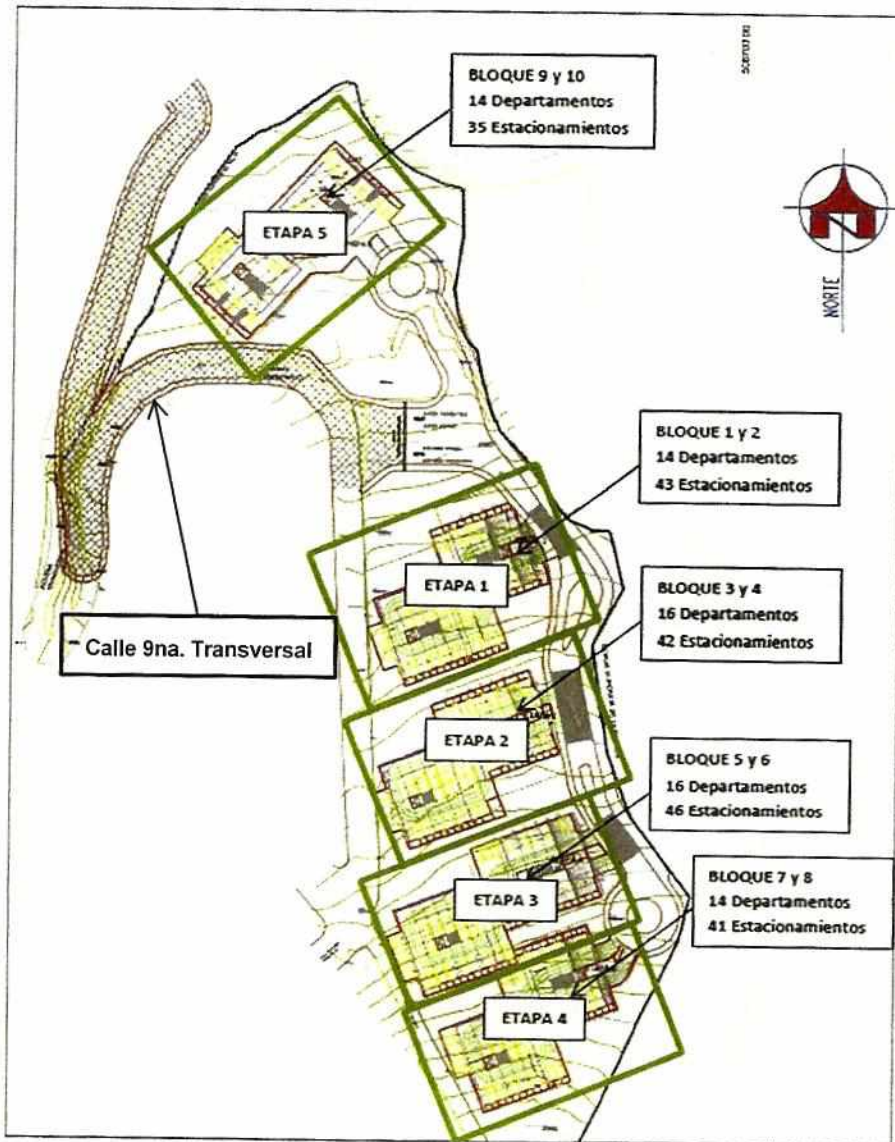
El Proyecto Habitacional "ILALÓ -NEFOL", es un Proyecto Urbano Arquitectónico Especial – PUAE, cuya propuesta inicial pretende la sanción de una Ordenanza Especial, que defina los Usos y Ocupación del suelo. No se trata de un proyecto arquitectónico definitivo, más bien un plan a nivel general con mejoras en elementos de accesibilidad para dotar de una oferta de vivienda a un segmento de la población que se ubica en un nivel económico alto, por lo cual el proyecto se lo presenta a un nivel de Plan Masa, es decir la presentación está realizada a nivel de implantaciones generales que incluyen el concepto urbanístico, el trazado vial y el diseño de los futuros bloques de departamentos dentro del lote predominante, en donde además constan las áreas de servicio como son: vías internas, áreas verdes, estacionamientos, acceso/salida principal, tanto peatonal como vehicular.

El proyecto comprende la oferta únicamente de departamentos para vivienda con sus servicios anexos, desarrollado en un terreno cuya área es de 44.822,28 m², direccionada a dotar de espacios para vivienda permanente; cuenta con áreas verdes, vías internas vehiculares y peatonales que solventan sus retornos con redondeles; servicio de estacionamientos para los propietarios de los departamentos, ubicados en su totalidad a nivel de subsuelos, aprovechando las condiciones del terreno.

El proyecto consta de un predio, en el cual se construirán los 10 bloques de departamentos en 5 etapas que van con el cumplimiento de la primera etapa desde el año 2019 hasta culminar con la 5ta. etapa en el año 2025, de acuerdo a la información consignada en el informe de estudio de tráfico presentado por el promotor del proyecto. Ver gráfico No. 2.

Gráfico No. 2

Predio que forman parte del PUAE: Proyecto Habitacional ILALÓ- NEFOL



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

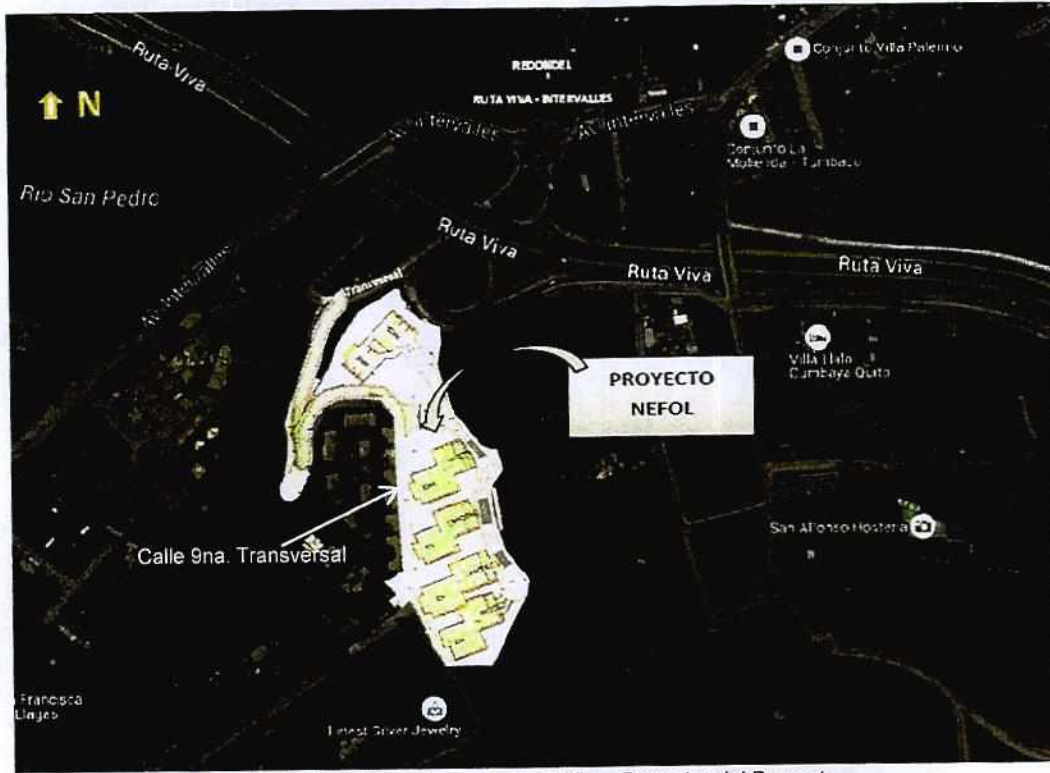
El Proyecto, con respecto a su accesibilidad, cuenta con una vía antigua (9na. Transversal) desde la que se ingresará directamente hacia el conjunto habitacional, esta vía forma parte de la red local vial que será acondicionada al nuevo concepto de implantación del conjunto habitacional con la finalidad de mejorar las condiciones de circulación y accesibilidad vehicular/peatonal, considerando el aporte de viajes en vehículos que se generará por parte de los propietarios de los departamentos, con la implementación del proyecto.

El ingreso y salida de vehículos del proyecto se realizará por la vía 9na Transversal, la misma que se articula con la rampa de conexión a la Ruta Viva, a través del distribuidor de tráfico al que confluye también el Escalón Intervalles. Ver gráfico No. 3.

[Handwritten signature]

Gráfico N° 3

Ubicación del Proyecto Ilaló -Nefol y su relación con la vialidad circundante



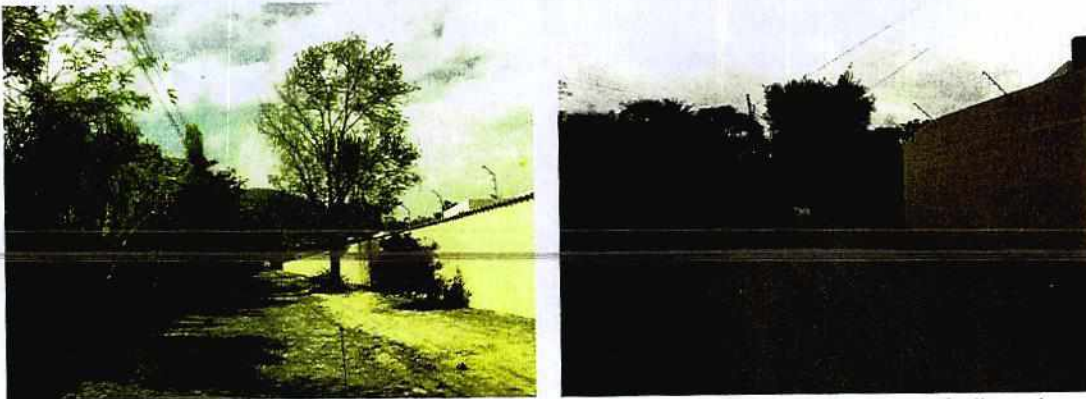
Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Las características de las vías en la actualidad nos permite determinar que en efecto se necesita mejorar sus condiciones y geometría en vista de que en el futuro, la vía principal de ingreso al proyecto incrementará el uso por la presencia de 207 vehículos que corresponde al número de estacionamientos que plantea el proyecto, a esto se deben sumar los vehículos de dos conjuntos habitacionales que se encuentran en el mismo sector y que hacen uso de la calle 9na. Transversal, cuya capacidad se va reduciendo con el paso del tiempo y el incremento de su uso. Adicionalmente no cuenta con aceras para la circulación peatonal y protección de lotes aledaños. (Gráfico No.4)

Gráfico No. 4

Fotografías de vías aledañas al Proyecto Habitacional "ILALÓ-NEFOL

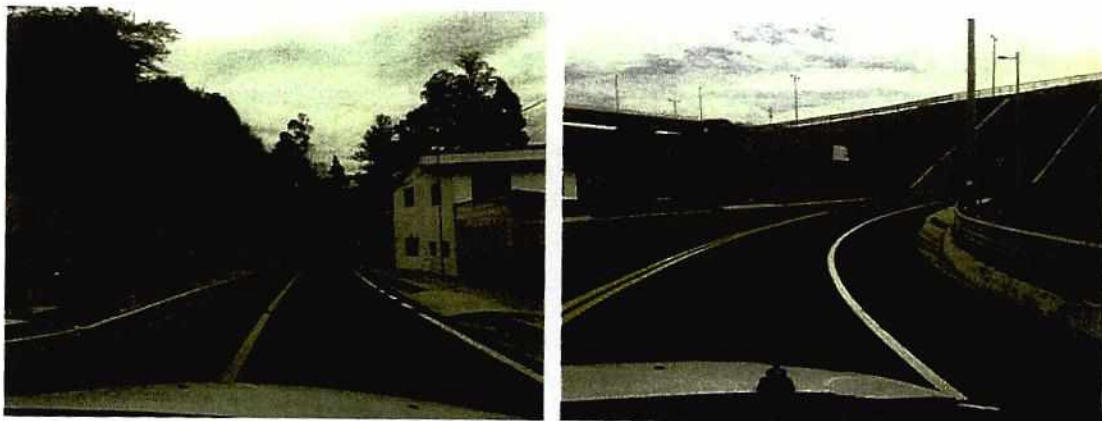
Fuente: Propia



Calle 9na. Transversal en el punto del futuro ingreso al conjunto y curva de llegada.



Calle 9na. Transversal en la primera curva de llegada a futuro acceso y curva en "U".



Distribuidor de tráfico de la Ruta Viva (Escalón Intervalles) y conexión con la 9na. Transversal.

Las condiciones físicas de las vías que están relacionadas con el predio en donde se ejecutará el proyecto se pueden ver resumidas en el cuadro No. 1.

Cuadro N° 1
Condiciones de las vías aledañas al Proyecto

CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS	Rampa Conexión Ruta Viva - Intervalles	Calle 9na. Transversal
CAPA DE RODADURA	Asfalto en buen estado	Empedrado
No. DE CARRILES (2 sentidos)	2	2
ANCHO CALZADA (m.)	6,90	5,00
ANCHO DE ACERAS (m.)	-	-
VISIBILIDAD	BUENA	REGULAR
FUNCIONALIDAD DE LA VÍA		
TIPO DE VÍA	Secundaria	Secundaria
SENTIDO DE CIRCULACIÓN	Doble Vía	Doble Vía

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Luego de expuestos los antecedentes y analizada la estructura general que tiene el proyecto, cabe manifestar que adicionalmente contará con el servicio de Estacionamientos vehiculares, los cuales de acuerdo a los planos del Plan Masa, estarán ubicados en los subsuelos de los bloques de departamentos, aprovechando de esta forma el espacio disponible en superficie para complementar con la implantación de Áreas Verdes, Zonas de Entretenimiento y vías de circulación interna, tanto para vehículos como para peatones.

Los Estacionamientos vehiculares, para este proyecto ha sido calculado dotar en promedio 2.7 plazas por cada departamento, lo cual generará la presencia de 207 vehículos. Con la finalidad de expresar de mejor manera la disposición de las plazas de estacionamientos, se presenta a continuación el cuadro de asignación por departamentos (cuadro No. 2), que posteriormente formará parte del análisis del impacto de tráfico en el sector.

Cuadro N° 2
Número previsto de Estacionamientos del Proyecto

ETAPA	BLOQUE	TIPO	No. DEPARTAMENTOS	No. ESTACIONAMIENTOS				TOTAL
				NORMALES	DISCAPACITADOS	VISITAS	MENORES	
1	1	A1	6	14	2	2	1	19
	2	A2	8	19	2	2	1	24
2	3	B2	8	16	2	2	1	21
	4	A2	8	16	2	2	1	21
3	5	B2	8	18	2	2	1	23
	6	B1	8	18	2	2	1	23
4	7	A2	8	17	2	2	1	22
	8	A1	6	14	2	2	1	19
5	9	B1	8	16	1	1	1	19
	10	A1	6	13	1	1	1	16
TOTAL			74	161	18	18	10	207

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Análisis de Tráfico

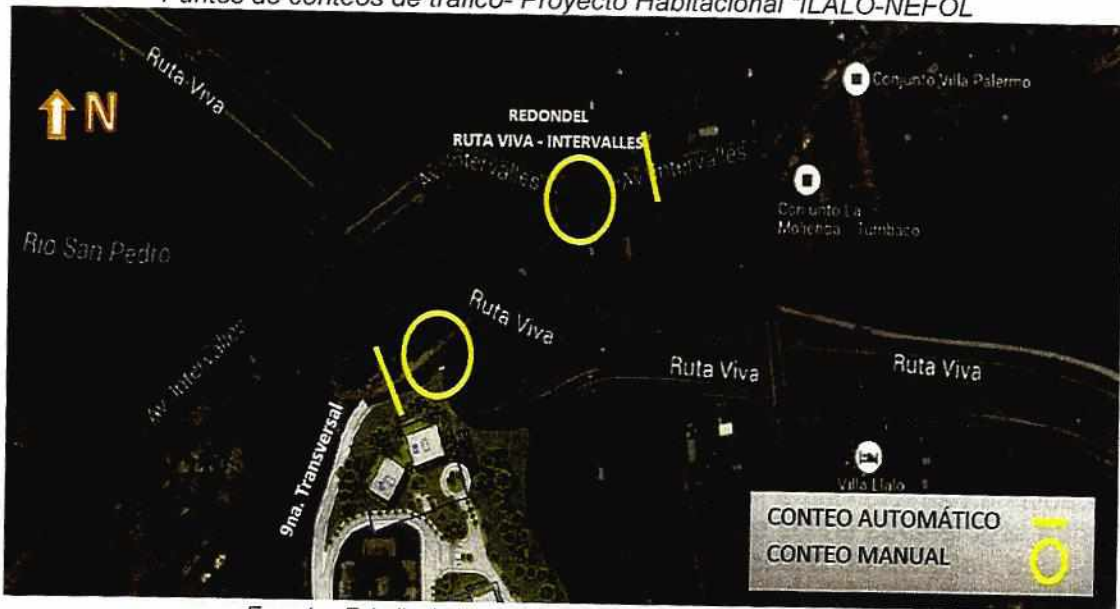
El acceso al Proyecto que está definido por la calle 9na. Transversal hacia el lote único en donde se lo construirá en dos sentidos de circulación, por lo tanto la vía que aporta en su totalidad la accesibilidad vehicular es la 9na. Transversal que mantiene una condición de circulación en doble sentido, que ayudará tanto al ingreso como a la salida de vehículos para conectarse con el distribuidor de tráfico de la Ruta Viva, que es la que finalmente permite adoptar la direccionalidad que se requiera de acuerdo al destino de viajes de los propietarios de departamentos así como visitantes del proyecto.

La Ruta Viva es la vía principal en donde existe la presencia de un gran flujo vehicular por sus condiciones de autopista, la cual será considerada en el análisis y evaluación de la accesibilidad al proyecto, por ser catalogada a esta última, como una vía jerárquicamente importante dentro del sistema vial del Distrito Metropolitano de Quito.

El sector donde se ubica el predio y se implantará el proyecto, se encuentra en una zona residencial de baja densidad en proceso de consolidación, por lo tanto en la calle 9na. Transversal que servirá de acceso/salida vehicular se ha registrado un bajo flujo vehicular.

Para realizar el análisis del impacto de tráfico se han considerado los movimientos vehiculares y los volúmenes de tráfico presentes en la vía Intervalles (incluye el intercambiador de tráfico), así como en la 9na. Transversal, la cual está directamente relacionada al tráfico que se generaría en el acceso y salida del Proyecto Habitacional. Ver gráfico No. 5.

Gráfico No. 5
Puntos de conteos de tráfico- Proyecto Habitacional "ILALÓ-NEFOL"



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Para esto, el Consultor ha realizado conteos vehiculares manuales en períodos de 15 minutos las 24 horas del día y 7 días de la semana; también se han realizado conteos automáticos en iguales períodos y horarios, con el uso de contadores de tráfico con tubos neumáticos, cuyos resultados han sido registrados mediante formularios impresos en donde se consigna información referente a fecha del conteo, horarios y composición del tráfico vehicular de 3 tipos: livianos, buses y camiones.

Esta actividad ha sido realizada durante tres días (martes, miércoles y sábado) en horario continuo de 7h00 a 19h00 con intervalos de 15 minutos con lo cual se ha podido incluso definir las horas pico, así también dimensionar dos tipos de flujos: los de entrada y de salida hacia y desde el área del proyecto habitacional en este caso y para efectos de este estudio.

Análisis de Tráfico sin proyecto:

En el estudio presentado por el promotor del proyecto, los datos de tráfico determinan que la vía de mayor jerarquía es la vía Intervalles, la cual capta la mayor cantidad de viajes vehiculares que se integran a la Ruta Viva y una parte a la conexión con la 9na. Transversal en sentido Este-Oeste y viceversa del sector de estudio. De acuerdo a los aforos realizados en las dos vías, se establece que, las horas de mayor demanda de

movimientos vehiculares en esta vía, no es fija, sino más bien variable a lo largo de los días de la semana, cuyo resumen se puede ver en cuadros No. 4 y 5.

Cuadro N° 4

Resumen de la mayor cantidad de vehículos verificados en horas y días (en los dos sentidos) en la vía Intervalles

REUMEN DE LA DEMANDA DE TRAFICO - VIA INTERVALLES							
HORA	L	M	M	J	V	S	D
07h00 a 08h00				861			
11h00 a 12h00						794	
13h00 a 14h00							677
16h00 a 17h00			821				
17h00 a 18h00					885		
18h00 a 19h00	801	797					

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En la vía Intervalles se ha determinado que el horario en donde se verifica la mayor cantidad de vehículos en la semana es el día Viernes entre 17h00 a 18h00, sin que signifique que realmente es la hora pico, ya que en los otros días cambia esta condición. El promedio diario del total de vehículos que circulan por esta vía es de 10.426 y que mayoritariamente no se dirigen hacia el proyecto, por lo que estos datos no son aplicables en su totalidad a la situación del proyecto. La composición de tráfico se encuentra segmentada en los siguientes porcentajes: 94.6 % de vehículos livianos, 3.7% camiones y el 1.7% de Buses.

Cuadro N°5

Resumen de la mayor cantidad de vehículos verificados en horas y días (en los dos sentidos) en la 9na. Transversal

REUMEN DE LA DEMANDA DE TRAFICO - CALLE 9na. TRANSVERSAL							
HORA	L	M	M	J	V	S	D
07h00 a 08h00				71	74		
10h00 a 11h00		73					
11h00 a 12h00						85	
13h00 a 14h00							85
17h00 a 18h00	64						
18h00 a 19h00			68				

Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

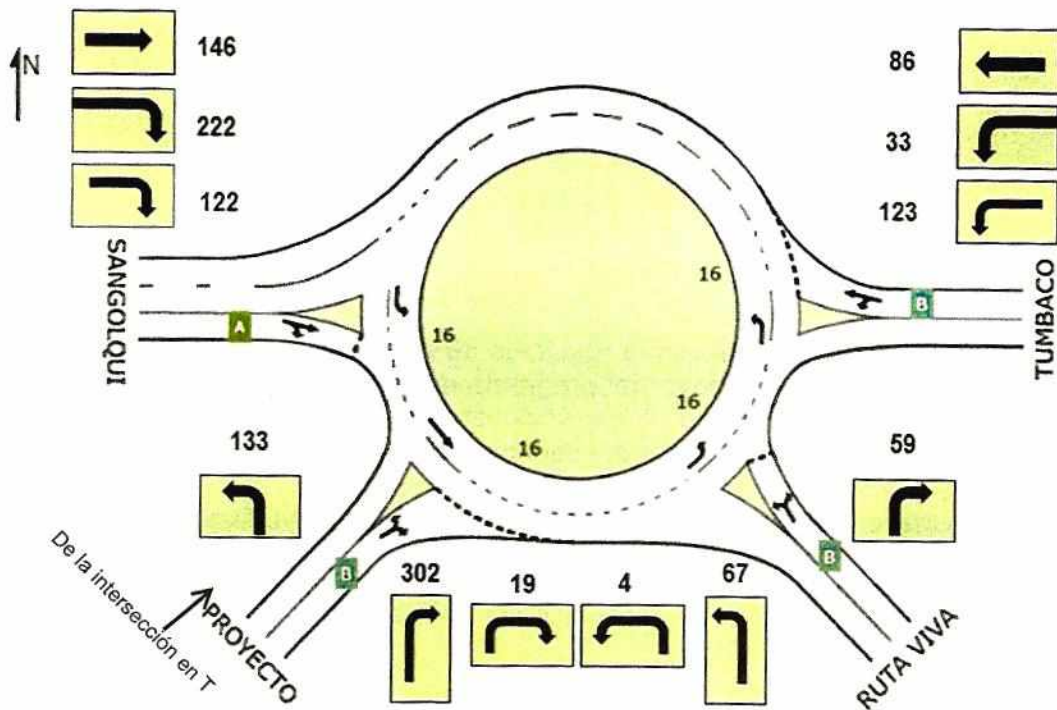
En la calle 9na. Transversal, las condiciones son totalmente diferentes por los bajos flujos vehiculares que se han verificado mediante aforos. En esta tenemos que la mayor cantidad de vehículos se han contabilizado los días sábado y domingo en diferentes horarios, de igual forma que en la Intervalles, los horarios de mayor flujo cambian

en la semana, por lo que no se puede determinar horas pico fijas. En cuanto al promedio diario de circulación vehicular (24 horas) en esta vía se han contabilizado 844 vehículos, que si afectan directamente al proyecto, ya que esta vía constituye el acceso/salida de los vehículos que utilizarán los propietarios del conjunto habitacional proyectado.

En resumen, se ha extraído la información que expone el Estudio de Tráfico presentando específicamente lo referente a los esquemas de simulación, la aportación y los volúmenes vehiculares en el Distribuidor de tráfico que acoge la demanda en los diferentes movimientos (Gráficos No.6 y 7)

Gráfico No.6

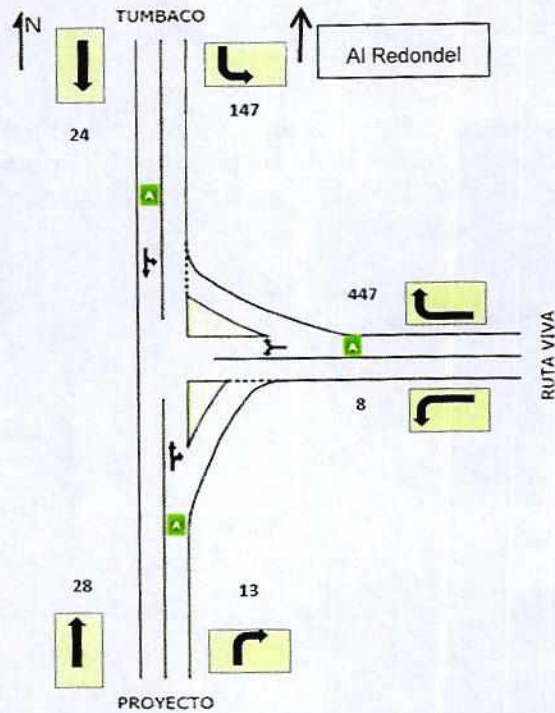
Volúmenes de Tráfico "Sin Proyecto" en el Redondel conector de la vía Intervalles y Ruta Viva



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Gráfico No.7

Volúmenes de Tráfico: Intersección Calle 9na. Transversal y rampa de conexión con Ruta Viva

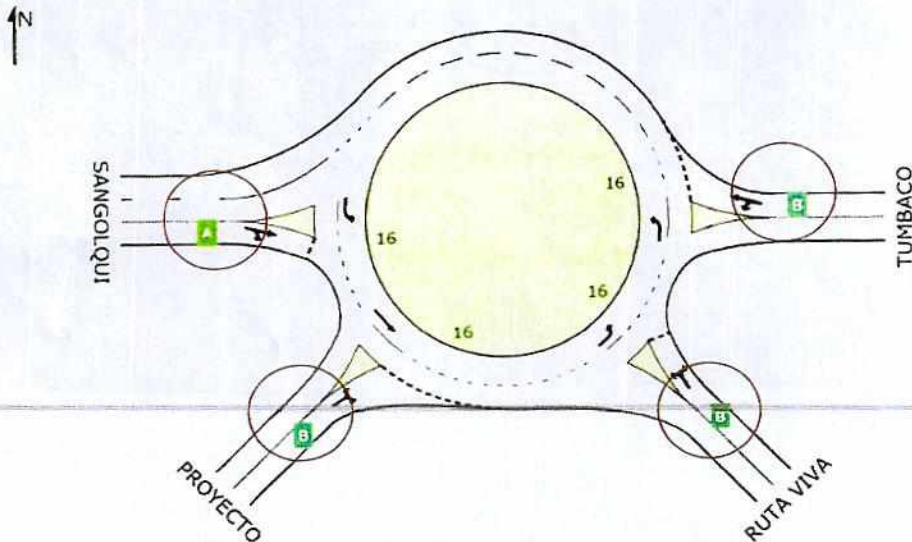


Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Con las cantidades levantadas como resultado de los aforos de volúmenes de tráfico sin proyecto, y mediante el apoyo del programa de simulación SIDRA, con la aplicación de datos reales en cada uno de los movimientos realizados por los vehículos en la hora de mayor demanda en el redondel que conecta la vía Intervalles con la Ruta Viva se ha llegado a determinar que, el nivel de servicio (gráfico No. 8) en este distribuidor vial es en su mayoría "B" observándose que en el ramal que se dirige y viene de Sangolquí es nivel "A".

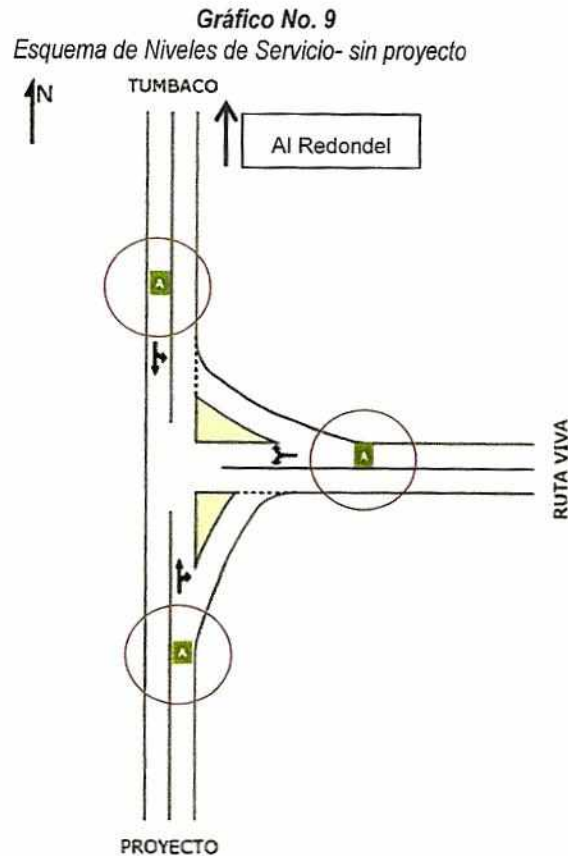
Gráfico No. 8

Esquema de Niveles de Servicio-sin proyecto



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En el segundo esquema en donde se observa los niveles en la intersección de la 9na. Transversal (que entra y sale directamente del proyecto) y la rampa que conecta con la Ruta Viva (gráfico No. 9), se puede identificar que el nivel de servicio sin proyecto es en todos su movimientos "A".



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

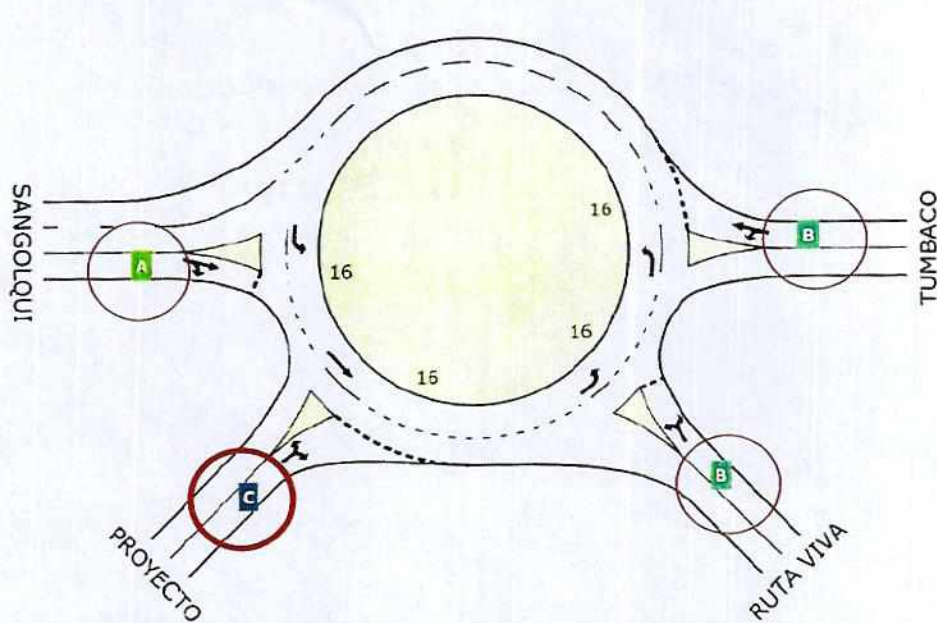
Análisis de Tráfico con proyecto:

De acuerdo al planteamiento realizado en el diseño del proyecto, el cual contempla la construcción de 74 departamentos, distribuidos en 10 bloques y el servicio de estacionamiento que tendrán en subsuelos los propietarios de los mismos, suman la disponibilidad de 207 plazas habiéndose considerado en promedio 2.7 plazas por departamento.

Para el análisis del impacto que esta condición pueda causar en el tráfico del sector en situaciones desfavorables, el consultor previa a las simulaciones ha utilizado las la hora de mayor afluencia de tráfico que generaría el proyecto y que en este caso es de 07H30 a 08H30, y la ocupación máxima de los estacionamientos, asumiendo que el 70% (145 vehículos) salen en dicha hora y el 30% (62 vehículos) restante ingresarían al proyecto.

Estas estimaciones fueron sumadas a las cantidades establecidas por los aforos en la situación sin proyecto, con lo cual al aplicar la simulación no se observan cambios importantes (gráfico No. 10) y la única variación se identifica en el redondel de la vía Intervalles con la Ruta Viva, es el cambio de nivel "B" a "C" en los vehículos que ingresan a dicho redondel desde la rampa que conecta con la vía de ingreso/salida del proyecto.

Gráfico No.10
Esquema de Niveles de Servicio- con proyecto



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

En cuanto a la segunda intersección relacionada más directamente con el proyecto por que incluye la calle 9na. Transversal que es la vía de salida/entrada del proyecto, no cambia en ningún movimiento de tráfico su nivel de servicio "A", lo cual nos indica que, en efecto, no existe una condición de impacto al tráfico con la implementación del proyecto.

En conclusión, se puede manifestar que con el incremento de vehículos en las intersecciones que se encuentran en el área de influencia del proyecto, como se desprende del análisis comparativo y análisis correspondiente, no se identifican cambios significativos en el nivel de servicio de las vías analizadas; de todas formas es conveniente, y así lo ha creído el proyecto, implementar algunas medidas de mitigación y más que todo facilitadores a nivel de la rampa que conecta la calle 9na. Transversal y la salida a la Ruta Viva, con el afán de mejorar las condiciones de seguridad vial.

Medidas de Mitigación:

Del análisis realizado y por las condiciones de movilidad en las que se desarrolla el proyecto, se manifiesta que el mayor problema detectado se debe a la actual conformación de la vía de acceso directo al proyecto y las consecuentes limitantes en los desplazamientos, que se fundamentan en la existencia y uso por parte de una gran mayoría de residentes del sector de una salida/entrada hacia el sitio por la calle 9na. Transversal, que al momento presenta una geometría inadecuada y una capa de rodadura en malas condiciones, lo que causará mucha incomodidad a la movilización de los vehículos que aportará el proyecto.

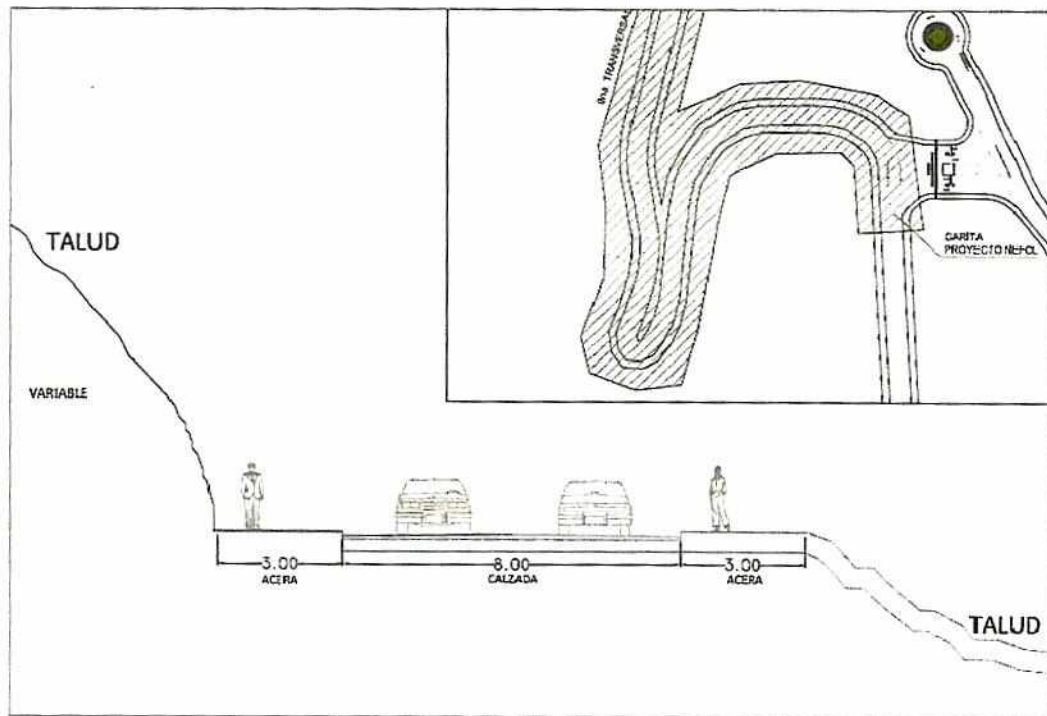
Para solventar esa condición que actualmente presenta el proyecto, proponen:



1) Realizar el mejoramiento de las condiciones físicas de la calle 9na Transversal incluso optimizando las medidas de una vía que correspondería a una tipo F, que tendría una sección transversal total de 10 m., calzada de 6 m., con un carril por sentido de 3.00 m., y aceras de 2 m. de ancho según la normativa establecida para el Distrito Metropolitano de Quito (Ordenanza Metropolitana No. 172), sin embargo los promotores del proyecto se comprometen a mejorar dichas condiciones en el tramo seleccionado que es, desde la conexión de esta calle con la rampa de acceso al distribuidor de tráfico de la Ruta Viva, hasta la entrada/salida del Proyecto, y consolidarla con las siguientes dimensiones: ancho total de la vía 12 m. de ancho, conformada por 8 m. de calzada, dos carriles, uno por sentido y cada uno de 4.00 m. y aceras de 3.0 m., a ambos lados de la vía (ver gráfico No. 11).

Gráfico No.11

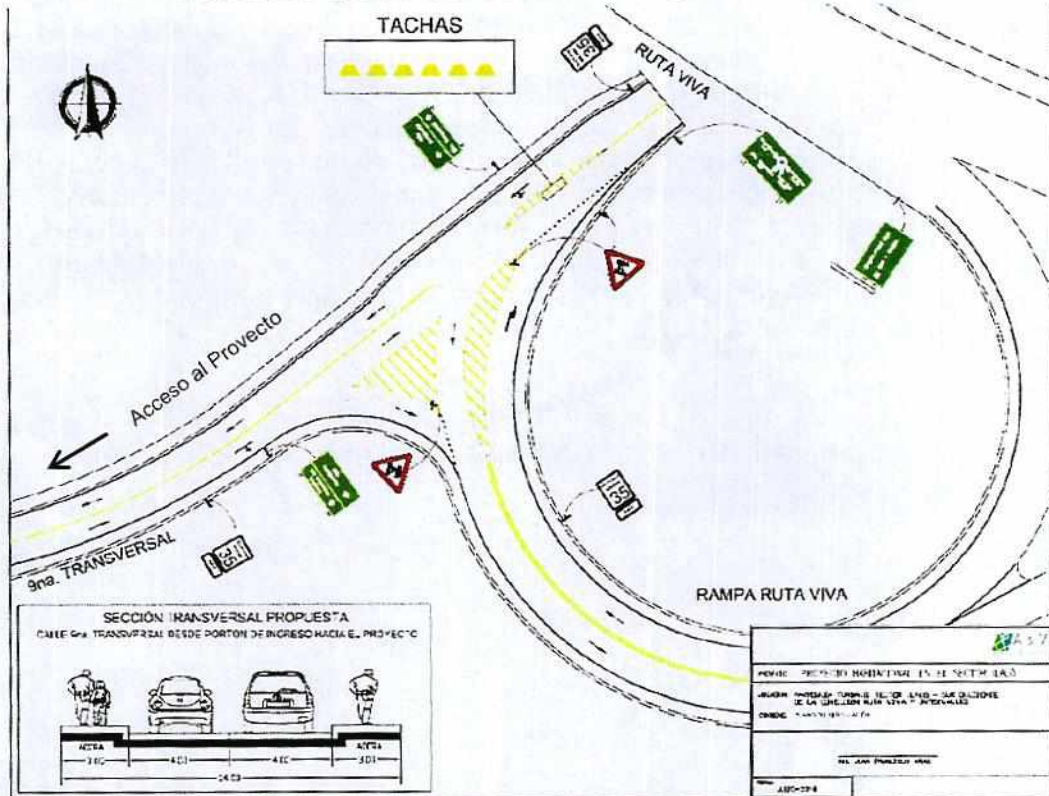
Perfil de la calle 9na. Transversal, con el mejoramiento de sus condiciones físicas en el tramo definido.



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

2) En la intersección de la 9na Transversal y la rampa de ingreso a la Ruta Viva, se ha identificado que no cuenta con la suficiente señalización para que los usuarios puedan elegir la correcta dirección en sus desplazamientos, por lo que como una medida para corregir esta deficiencia se propone realizar un reconfiguración con la implementación de isletas conformadas por tachas que canalizarán el flujo vehicular en dicha intersección, facilitando el uso de los carriles existentes, de acuerdo al diseño del gráfico No. 12.

Gráfico No.12
Diseño de las mejoras en la señalización horizontal y vertical



Fuente: Estudio de Impacto de Tráfico- Promotor del Proyecto

Otras medidas que sin duda, ayudarán a atenuar el impacto del tráfico vehicular en el sector pero que deberán ser implementadas cuando se construya el proyecto son:

- La ubicación de los controles de ingreso/salida principal vehicular del proyecto, que en este caso se encuentra a una distancia, de acuerdo a los planos presentados de 20,34 m., desde la línea de fábrica hasta los controles, que permitirá evitar las colas de espera de vehículos en la vía exterior del proyecto.
- Colocación de tachas y pintura de tráfico en el área del redondel, en donde se propone implementar las reformas geométricas que permitirá canalizar el sentido de circulación vehicular y mejorar su desplazamiento.
- Implementación de un sistema de semáforo luminoso y auditivo con luces preventivas que advierta a los conductores y peatones de los vehículos en el sitio de acceso y salida vehicular del proyecto, al cual se debe adicionar las correspondientes señales verticales de advertencia de ingreso/salida vehicular.

Conclusiones:

Cabe mencionar que el nivel de análisis del proyecto es a nivel de Plan Masa, con lo cual se aclara que posteriormente, cuando se presente el proyecto de vivienda y de cada una de las etapas constructivas que proponen, a detalle, estos deberán cumplir con la normativa técnica vigente de todos los servicios, y en ese nivel se podrá profundizar sobre otros criterios como accesos/salidas vehiculares de los estacionamientos, rampas, plazas y número de estacionamiento, radios de giro y otros que no forman parte del alcance del estudio presentado.

Por lo expuesto, y de acuerdo a las características y condiciones del proyecto presentado a esta Secretaría y que ha sido debidamente analizado, se emite **Informe Favorable** al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico Especial "ILALÓ-NEFOL" a nivel de Plan Masa, y se establece como requerimiento ejecutar las propuestas realizadas como medidas de mitigación recomendadas, detalladas anteriormente y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda – SHTV, aprobará el proyecto en cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de las plazas de estacionamiento, sección de las vías en la que se incluye la vía nueva, características y especificaciones proyectadas de vías, áreas comunales externas, áreas verdes, etc., en concordancia con las normativas vigentes.

Como se presentan medidas de mitigación relacionadas directamente con el proyecto y que el promotor deberá ejecutarlas directamente, de acuerdo al compromiso inmerso en el informe analizado, se sugiere que previa la aprobación por parte de la SHTV se determine las condiciones administrativas mediante las cuales los promotores y constructores del proyecto las cumplan en su totalidad.

Posteriormente, los responsables del Proyecto tienen la obligación de presentar a la Administración Zonal "Tumbaco", los planos tanto del Plan Maza como del proyecto en general elaborados con el detalle que corresponda para su aprobación, en consideración con las normativas vigentes.



Elaborado por: José Zaldaña Rosero.
Revisado por: Marcelo Narváez Padilla. A
Para: Rubén Darío Tapia R.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
DE LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA AL PROYECTO URBANÍSTICO
ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
ILALÓ - NEFOL**

El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Ilaló - Nefol se ubica en la Parroquia de Tumbaco, Sector San Antonio de Tolagasi, en el predio número 5047641, de propiedad de NEFOL S.A., cuenta con una superficie de 45.615,10 m².

El Proyecto busca promover un conjunto residencial con un enfoque ambiental el cual reconozca la importancia de la conservación ambiental y el aprovechamiento del entorno, por encontrarse ubicado en la zona de influencia del corredor ecológico Ilaló y colindar al este con la Quebrada del Corro.

El objetivo de la ordenanza que regula al presente Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE), consiste en establecer las regulaciones urbanísticas aplicables al predio donde se implantará el proyecto, cuyo fin es atender un programa de carácter residencial, que se desarrollará en un conjunto privado, en el cual se implanta 10 bloques de edificios, con una altura máxima de 4 pisos integrados entre sí por áreas verdes que permitan la circulación natural de las especies de fauna y la conservación de la flora; además, el proyecto prevé la generación de una vía interna, que permite la circulación entre estos bloques sin afectar el tránsito de la vía pública Novena transversal; para tal efecto, el proyecto plantea una redistribución del COS para reducir el uso en planta baja y reemplazarlo en pisos adicionales, mediante el cambio del uso de suelo y zonificación contemplado en la normativa vigente, de Residencial Urbano 1 (RU1), zonificación A2 (A1002-35); a, Residencial Urbano 2 (RU2), zonificación A35 (A404-50).

La zona de implantación del proyecto corresponde al sector de ILALÓ - LUMBISÍ, que según 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, este sector se caracteriza como Área de Intervención especial y recuperación; bajo esta política territorial, el proyecto Ilaló – Nefol plantea una edificabilidad aproximada del 39% de COS Total, porcentaje que se encuentra por debajo del COS Total contemplado en la normativa, lo cual resulta concordante con el modelo territorial establecido para este sector, donde se busca regular la presión del desarrollo urbanístico sobre el cerro Ilaló.

En correspondencia de la aplicación de la fórmula económica, que sustenta el cálculo por cambio de uso de Residencial Urbano 1 (RU1) a Residencial Urbano 2 (RU2), en observancia de la Ordenanza Metropolitana No. 183, aprobada el 13 de septiembre de 2017, que 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); el proyecto Ilaló – Nefol no genera valor alguno por concepto de Concesión Onerosa (COD) por cambio de uso de suelo, debido a que el suelo Residencial Urbano 1 en la Administración Tumbaco tiene una mayor valoración que el uso Residencial Urbano 2, requerido por el proyecto; sin embargo en el marco de la sanción de la ordenanza que aprueba al proyecto Ilaló – Nefol como Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial, los promotores de este proyecto se comprometen a realizar obras y acciones de conservación en el área natural de la Quebrada del Corro con una extensión de 15.867 m², en el área útil del predio y en el área del intercambiador Inter Valles de la Ruta Viva; las mismas que se encuentran descritas dentro de la ordenanza del proyecto.

Adicionalmente, el proyecto Ilaló - Nefol, genera una superficie de 13.429, 84 m² de área verde comunal, e incorpora una red de 6 humedales, cuya superficie total corresponde a 500 m², que servirá como almacenamiento de agua para riego de espacios verdes y de áreas naturales. De igual forma, en el área útil del predio se conservará 27 especies arbóreas de características patrimoniales.

Este proyecto cuenta con la viabilidad de la Mesa Técnica de PUAE 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.

**ORDENANZA ESPECIAL N°
EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

Visto el Informe N °..... de de 20XX, de la Comisión de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 84 del COOTAD establece como funciones del gobierno del distrito metropolitano: "a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción distrital metropolitana, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas metropolitanas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales",
- Que, el artículo 87 del COOTAD establece como atribuciones del Concejo Metropolitano: "Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones";
- 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 deberá "(...) regular el uso y la adecuada ocupación del suelo (...)";
- Que, los literales a), w) y x) del artículo 57 del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en concordancia con los literales a), u) y v) del artículo 87 del mismo cuerpo normativo, establecen que son competencias 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; y, 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, los artículos 71, 72 y 73 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (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, señala que los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales son instrumentos de planificación de iniciativa pública o privada que deben reunir ciertas características para que en virtud del interés público privado concertado, puedan desarrollarse pudiendo contar con determinaciones de ocupación y edificabilidad diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que

mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y contribuyan al mantenimiento de las áreas naturales.

- Que, la Ordenanza Metropolitana No. 183, aprobada 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).
- 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 realizar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Que, el artículo 12 íbidem señala que la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda será la entidad responsable de la aplicación del método de cálculo previsto en dicha ordenanza, determinando para cada caso los valores y montos a pagar por concepto de la concesión onerosa de derechos.
- Que, el artículo 13 íbidem 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 íbidem define los valores no imputables a la concesión onerosa de derechos.
- Que, la Disposición general primera íbidem señala que 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 la concesión onerosa de derechos operados a través de los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, para la ejecución de infraestructura, construcción de vivienda de interés social, equipamiento, sistemas públicos de soporte u otras actuaciones para la habilitación del suelo y la garantía del derecho a la ciudad, de conformidad con lo establecido en el artículo 73 de la LOOTUGS. Dichos montos serán explícitamente señalados en el sistema de información presupuestaria.
- Que, la Disposición general tercera íbidem 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 aplicarán conforme a las variaciones de valores de la Ordenanza vigente mediante la cual 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 íbidem 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 Ordenanza Metropolitana No. 0196, sancionada el 20 de diciembre de 2017, aprueba el Plano del Valor de la Tierra de los predios Urbanos y Rurales del Distrito Metropolitano de Quito, mediante la aplicación de los elementos del valor del suelo, valor de las edificaciones y valor de reposición y que regirán para el bienio 2018-2019.
- Que, mediante informe de la Secretaría de Ambiente SA-POL-4919 del 24 de agosto de 2016, se autoriza la viabilidad del proyecto Ilaló - Nefol.
- 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 extraordinaria del día jueves del 25 de agosto de 2016 trató el proyecto Ilaló - Nefol, resolviendo determinar al Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) denominado Ilaló - Nefol viable con observaciones en el Informe de Viabilidad del Proyecto Ilaló Nefol.

Que, mediante Informe de la Secretaría de Movilidad No. SM-1895-216 con fecha 21 de noviembre de 2016, se emite Informe Técnico Favorable al estudio de impacto a la circulación de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Ilaló - Nefol.

Que, los Promotores del Proyecto Ilaló - Nefol 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 STHV-DMPPS-4601-2015 de fecha 12 de octubre de 2016.

Que, la Mesa Técnica de PUAE, en aplicación de la RESOLUCIÓN SHTV-12-2017, sancionada el 18 de diciembre de 2017, da por conocido el monto y la propuesta de pago por Concesión Onerosa para el proyecto Ilaló - Nefol en sesión ordinaria, realizada el día miércoles 28 de junio de 2018; informando a los promotores del proyecto lo tratado en dicha sesión mediante oficio No. STHV-DMPPS-3129, de fecha 28 de junio de 2018.

Que, mediante oficio No xxxx de xx de xxxx de 2018 expediente No. xxxx, la Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para la aprobación de la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) denominado Ilaló Nefol; y,

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 y 57 letras a) y x) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172,

EXPIDE:

**LA ORDENANZA DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
"ILALÓ - NEFOL"**

**Capítulo I
CONSIDERACIONES GENERALES**

Artículo 1.- Objeto.- Establecer las regulaciones aplicables para la edificación del PUAE Ilaló - Nefol que contempla la generación de un proyecto de vivienda multifamiliar.

Artículo 2.- Ubicación, áreas, estado de propiedad y linderos.- El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) denominado Ilaló - Nefol se ubica en la Parroquia Tumbaco, Sector San Antonio de Tolagasi, en el predio número 5047641, con clave catastral 170109840406001000, de propiedad de NEFOL S.A., el cual cuenta con una superficie de 45.615.10 m² según cédula catastral.

Los linderos del predio número 5047641, son los siguientes:

- **Hacia el Norte:** Intercambiador Ruta Viva
- **Hacia el Sur:** Quebrada del Corro
- **Hacia el Este:** Quebrada del Corro
- **Hacia el Oeste:** Novena Transversal

Artículo 3.- Objetivo General. - El Proyecto busca promover un conjunto residencial enfocado en la importancia de la conservación ambiental y el aprovechamiento del entorno, por encontrarse en la zona de influencia del corredor ecológico Ilaló. Para ello, se plantea una reducción del Coeficiente de Ocupación de Suelo (COS) en planta baja y una redistribución del mismo.

Artículo 4.- Objetivo Específico. - El Proyecto Ilaló - Nefol implementará un conjunto privado de edificios de uso residencial, de 4 pisos, con 10 bloques de departamentos que se integran al entorno a través balcones y terrazas que favorecerán el aprovechamiento de sol y vistas. Además, la integración entre bloques se realizará mediante amplias áreas y caminerías comunales que fomentan la relación con la naturaleza y minimizan el impacto visual de las construcciones que se funden con el entorno.

Artículo 5.- Condiciones urbanísticas.- El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas:

- a) **Uso de suelo:** El uso de suelo principal es Residencial Urbano 2 (RU2).
- b) **Condición general:** El proyecto realizará la integración urbanística con el entorno natural y urbano, así como la conservación e implementación de recursos ambientales y las soluciones de integración a la red vial para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante.
- c) **Condiciones específicas:**
 - i) La propuesta se desarrollará en un conjunto residencial privado en el cual se implantarán 10 bloques de edificios con una altura máxima de 4 pisos integrados entre sí por áreas verdes.
 - ii) Generará una vía interna que permitirá la circulación entre bloques, sin afectar el tránsito de la vía pública Novena transversal.
 - iii) Implementará estacionamientos en subsuelo para conservar las áreas verdes en planta baja.
 - iv) El proyecto incorporará una red de 6 humedales con una superficie total de 500 m², que servirán como almacenamiento de agua para riego de espacios verdes públicos y áreas naturales.
 - v) El proyecto establecerá una red de agua pluvial y red de aguas servidas con plantas de tratamiento previo a su disposición al vertedero.
 - vi) Contará con un plan de ahorro de energía con iluminación LED.
 - vii) Implementará terrazas ajardinadas de 4 metros lineales para aislamiento térmico en cada apartamento.
 - viii) Incorporará barreras vivas con vegetación arbórea y arbustiva de 15m de ancho a lo largo del borde del talud colindante al intercambiador.
 - ix) Implementará un sendero ecológico que bordea la Quebrada del Corro, por una longitud aproximada de 500 m.

Artículo 6.- Asignación de zonificación para edificación y habilitación del suelo.- Al Proyecto Ilaló - Nefol con clasificación de suelo urbano, le corresponde el uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2) y la zonificación A35 (A404-50) y se sujetará a las siguientes características de edificabilidad:

Cuadro N° 1

Zonificación	ALTURA MÁXIMA		RETIROS			Distancia entre bloques	COS - PB	COS TOTAL	Lote Mínimo	Frente Mínimo
	Pisos	M	F	L	P	M	%	%	m ²	m
A404-50	4	16	5	3	3	6	50	200	400	12

Artículo 7.- Normativa constructiva de las edificaciones: La construcción del Proyecto Ilaló - Nefol, observará las Normas Ecuatorianas de la Construcción (NEC) y demás normas nacionales y metropolitanas vigentes. El proyecto contará con estudios arquitectónicos e ingenierías que deberán obtener los respectivos certificados de conformidad y las licencias metropolitanas urbanísticas previas al inicio de las tareas constructivas.

Capítulo II

De la infraestructura básica

Artículo.8.- De los Servicios Públicos.- Los servicios públicos se habilitarán y construirán a costo del promotor, según las regulaciones y especificaciones técnicas de la municipalidad y/o empresas de servicios, con las siguientes particularidades:

- a) Las redes de iluminación, eléctricas y de telecomunicaciones situadas en el espacio público se realizarán con el soterramiento de todos los cables de conformidad a la normativa vigente. La iluminación de los espacios públicos y áreas privadas de acceso público garantizarán una adecuada visibilidad bajo criterios de seguridad y disfrute en horarios nocturnos.
- b) El Proyecto podrá incorporar, sin beneficios normativos adicionales, 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 y energética.

Capítulo III

Compromiso de los promotores

Artículo 9.- Aportes urbanísticos por parte de los propietarios.- Los promotores correrán a su costo con las siguientes obras de mitigación de impacto a la movilidad, al ambiente, contribuciones especiales y demás obras que corresponda realizar de conformidad con la normativa jurídica:

- a) **Ambientales:** las obras de mitigación de impacto al ambiente se desarrollarán en relación al *Anexo 2* de la presente ordenanza:
 - i) En el área natural, el promotor:
 - 1. Conservará del área natural "Quebrada del Corro" en 15.867 m².
 - 2. Construirá de un cerramiento verde de protección que colinda con la Quebrada del Corro y el intercambiador Inter Valles, en aproximadamente de 50 m.
 - 3. Implementará un sistema de riego contra incendios en el borde de la Quebrada del Corro
 - 4. Sustituirá los eucaliptos existentes en la Quebrada del Corro por especies nativas en un área aproximada de 5.000 m².
 - ii) En el área útil del predio, el promotor:
 - 1. Conservará de 27 especies arbóreas de características patrimoniales.
 - 2. Construirá barreras vivas con vegetación arbórea y arbustiva de 15 m. de ancho a lo largo del borde de talud colindante al intercambiador.
 - 3. Generará y mantendrá un sendero ecológico que bordea la Quebrada del Corro, que tiene una longitud de 500 metros, con fines recreacionales.
 - 4. Implementará el recubrimiento de talud con vegetación rastrera que mitigue su impacto visual.
 - 5. Implementará la arborización y mantenimiento de la acera del lindero del predio.
 - iii) En el área del intercambiador, el promotor:
 - 1. Desarrollará el diseño paisajístico y arborización del intercambiador Inter Valles de la Ruta Viva, en una superficie de 4.800 m², en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP.

j) **Movilidad:** las obras de mitigación de impacto a la movilidad se desarrollarán en relación al Anexo 4 de la presente ordenanza:

- i. En la intersección de la calle 9na transversal con la rampa de ingreso a la Ruta Viva, se realizará una reconfiguración mediante isletas que brinden facilidad de los giros dentro de la intersección y además la implantación de señalización y restricción de velocidad a 35 km/h., de tal manera de mejorar la circulación y seguridad de la intersección. Estos trabajos se coordinarán con la Administración zonal correspondiente previo a la entrega de la obra a los futuros propietarios.
- ii. Se realizarán mejoras a la capa de rodadura de la vía de acceso al proyecto, en coordinación con la Administración Zonal correspondiente.
- iii. Al momento de construir el portón de entrada al Proyecto, se implantará una señal preventiva "Luz Alarma" cerca del ingreso y salida de vehículos del proyecto para poner sobre aviso a los peatones y así evitar accidentes.

Capítulo IV

Concesión Onerosa de Derechos y Forma de Pago

Artículo 10.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Cambio de uso de suelo.- La cuantía de la COD correspondiente al cambio de uso de suelo se determina en función del literal a del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, aprobada el 13 de septiembre de 2017 y corresponde a la aplicación de la fórmula prevista en dicho artículo. Consecuentemente, el cambio de uso requerido por el proyecto Ilaló – Nefol es de Residencial Urbano 1 (RU1), zonificación A2 (A1002-35) a Residencial urbano 2 (RU2), zonificación A404-50; y la cuantía por Concesión Onerosa de Derechos corresponde a la aplicación de la siguiente fórmula:

$COD_u = [(valor\ del\ terreno\ de\ llegada - valor\ del\ terreno\ de\ partida) \times porcentaje\ de\ participación\ por\ suelo]$

Donde:

- $COD_u =$ Concesión onerosa de derechos por cambio de clasificación y uso de suelo.
- Valor del terreno de llegada = $(AIVA \times Índice\ de\ revalorización) \times AUV$

Donde:

- i) $AIVA =$ Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto; siendo el valor de \$ 120,00 (ciento veinte dólares) por metro cuadrado de terreno, según Mapa 5 del Anexo 1 del Plano de valor de la tierra de los predios urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, sancionado mediante Ordenanza Metropolitana N° 196 del 22 de diciembre de 2017, y oficio No. 611DMC, de fecha 29 de mayo de 2018, remitido por la Dirección Metropolitana de Catastros.
- ii) Índice de revalorización = Valor promedio del AIVA de llegada (correspondiente a la clasificación y/o uso de suelo requeridas por el PUAE) dividido para el valor promedio del AIVA de partida (correspondiente a la clasificación y uso de suelo vigentes en el PUOS), calculado para la Administración Zonal en la que se encuentra ubicado el proyecto, conforme el Plano de valor de la tierra de los predios urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, sancionado mediante Ordenanza Metropolitana N° 196 del 22 de diciembre de 2017, correspondiendo al índice de revalorización del suelo para el proyecto Ilaló – Nefol, por el cambio de uso de suelo que consta en el Anexo No. 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, un valor de 1.

iii) AUV= Área útil vendible, correspondiendo una superficie de 28.335,11 m², conforme el Formulario declarativo para el cálculo de Concesión Onerosa de Derechos (COD) en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, entregado y firmado por el promotor y profesional a cargo del proyecto.

- Valor del terreno de partida = AIVA x AUV

Donde:

iv) AIVA= Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto; siendo el valor de \$ 120,00 (ciento veinte dólares) por metro cuadrado de terreno, según Mapa 5 del Anexo 1 del Plano de valor de la tierra de los predios urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, sancionado mediante Ordenanza Metropolitana N° 196 del 22 de diciembre de 2017, y oficio No. 611DMC, de fecha 29 de mayo de 2018, remitido por la Dirección Metropolitana de Catastros.

i) AUV= Área útil vendible, correspondiendo una superficie de 28.335,11 m², conforme el Formulario declarativo para el cálculo de Concesión Onerosa de Derechos (COD) en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, entregado y firmado por el promotor y profesional a cargo del proyecto.

- Porcentaje de participación por suelo= Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 20% de la revalorización del suelo derivada del cambio normativo de clasificación y/o uso de suelo operado mediante el PUAE.

Aplicación de la fórmula:

- Valor del terreno de llegada= $(120 \text{ \$/m}^2 \times 1) \times 28.335,11 \text{ m}^2$
Valor del terreno de llegada= \$3'400.213,20

- Valor del terreno de partida= $120 \text{ \$/m}^2 \times 28.335,11 \text{ m}^2$
Valor del terreno de partida= \$3'400.213,20

- **Porcentaje de participación por suelo= 20%**

$COD_u = (\$3'400.213,20 - \$3'400.213,20) \times 20 \%$

$COD_u = (\$0) \times 20\%$

CODu = \$0

El valor resultante de la Concesión Onerosa (COD) por Cambio de uso de suelo para el proyecto Ilaló - Nefol corresponde a un valor de 0 dólares norteamericanos.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- Registro de Proyectos: Para la obtención del Certificado de Conformidad del PUAE Ilaló - Nefol, el promotor deberá presentar ante la Entidad Colaboradora la presente ordenanza aprobada y cumplir con lo establecido en la normativa vigente.

Segunda.- Los aspectos técnicos (como el diseño arquitectónico) no previstos en la presente Ordenanza, que como anexo contiene la implantación referencial del proyecto, serán presentados directamente en la entidad colaboradora para ser aprobados siempre y cuando, estos no contradigan las condiciones de ocupación del suelo establecidas en el artículo 6 de la presente ordenanza. Los

cambios y alteraciones que comprometan las condiciones específicas de la presente ordenanza serán resueltos por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, de conformidad a la normativa vigente.

Tercera.- Para la aprobación del proyecto definitivo, los promotores deberán presentar a la Secretaría de Movilidad los estudios definitivos en cuanto al Impacto a la circulación de tráfico y medidas de mitigación, además de cumplir con lo descrito en el Informe No. SM-0122/2016, contenido en el oficio No. SM-1895-2016, de fecha 21 de noviembre de 2016.

Cuarta.- La Administración Zonal Tumbaco en coordinación con las instancias municipales pertinentes, garantizará el seguimiento y cumplimiento de los compromisos descritos en el artículo 9 del presente instrumento.

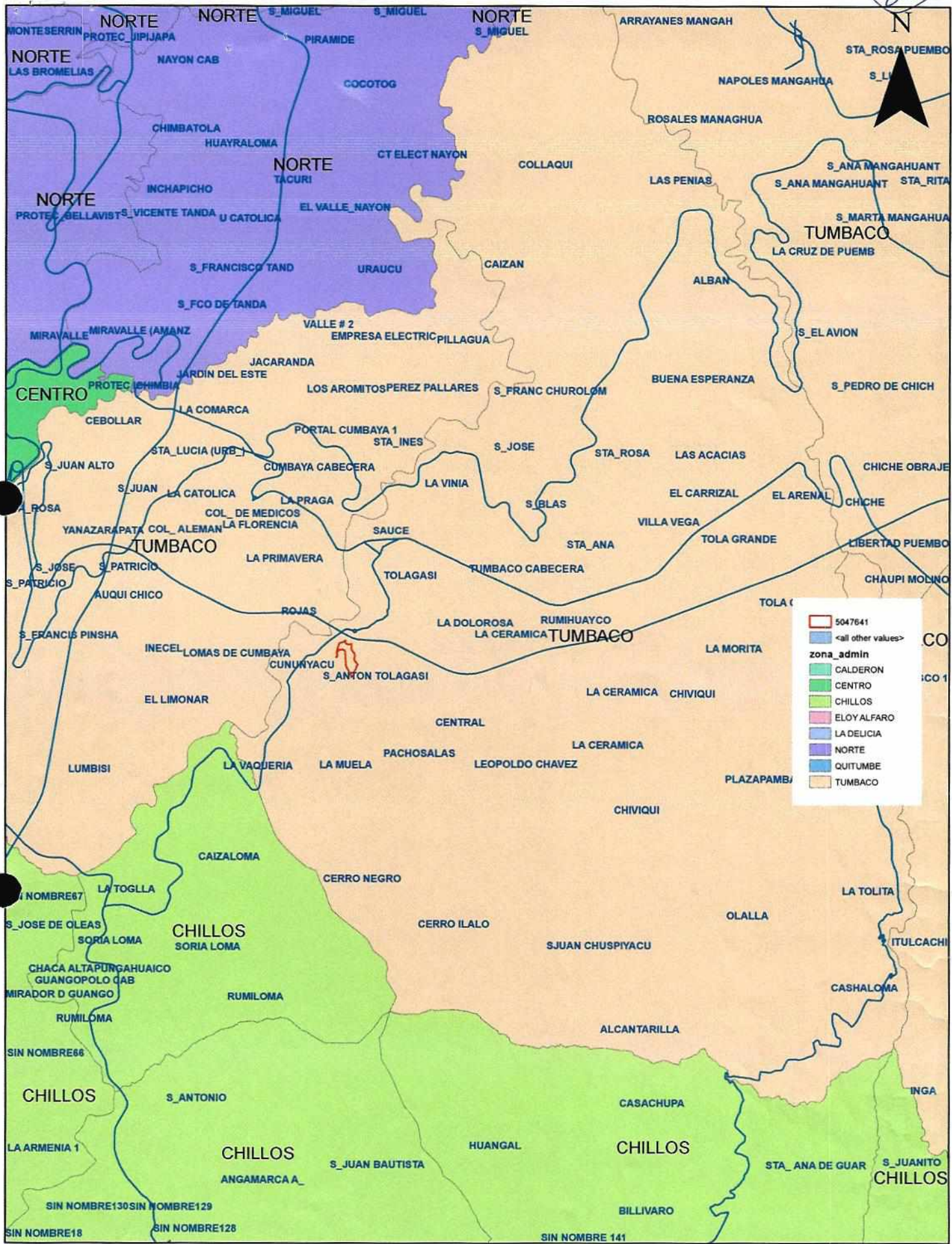
DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su aprobación, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Municipal y en el Registro Oficial.

Dada en la Sala del Concejo Metropolitano, el ____ de ____ de 2018.

ANEXOS

1. Diagrama referencial de implantación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Ilaló - Nefol.
2. Informe de la Secretaría de Ambiente No. SA-POL-4919 del 24 de agosto de 2016 con 5 hojas útiles.
3. Informe de Viabilidad del Proyecto Ilaló Nefol emitido por la Secretaría de Territorio con oficio No. STHV-DMPPS-4601-2015 del 12 de octubre de 2016 con 4 hojas útiles.
4. Informe Técnico emitido por la Secretaría de Movilidad con oficio No. SM-1895-2016 con fecha 21 de noviembre de 2016 con 16 hojas útiles,
5. Informe Técnico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con 12 hojas útiles.
6. Formulario declarativo para el cálculo de Concesión Onerosa de Derechos (COD) en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, entregado y firmado por el promotor y profesional a cargo del proyecto.
7. Memoria de Socialización del Proyecto a los vecinos del sector.
8. Copia de la escritura de Protocolización de Regularización de excedentes y diferencias de áreas.



5047641	5047641
<all other values>	<all other values>
zona_admin	zona_admin
CALDERON	CALDERON
CENTRO	CENTRO
CHILLOS	CHILLOS
ELOY ALFARO	ELOY ALFARO
LA DELICIA	LA DELICIA
NORTE	NORTE
QUITUMBE	QUITUMBE
TUMBACO	TUMBACO