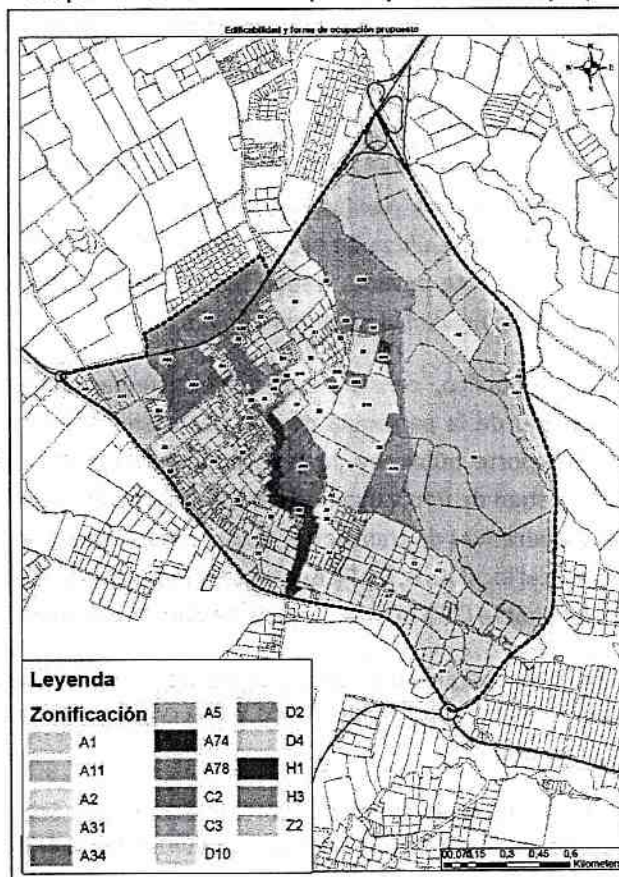


**Cuadro No. 8 Forma de Ocupación y Edificabilidad**

Código zonificación	Zonificación	Nº pisos	m	Retiro frontal	Retiro lateral	Retiro posterior	Distancia bloque	COS PB	COS Total	Lote mínimo	Frente mínimo
A1	A602-50	2	8	5	3	3	6	50	100	600	15
A2	A1002-35	2	8	5	3	3	6	35	70	1000	20
A11	A1004-40	4	16	5	3	3	6	40	160	1000	20
A15	A1004i-60	4	16	10	5	5	6	60	240	1000	20
A31	PQ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A34	A603-50	3	12	5	3	3	6	50	150	600	15
A74	A602-35	2	8	5	3	3	6	35	70	600	15
A78	A2502-20	2	8	5	3	3	6	20	40	2500	30
D2	D202-80	2	8	0	0	3	6	80	160	200	10
D4	D303-80	3	12	0	0	3	6	80	240	300	10
D10	D203-50	3	12	0	0	3	6	50	150	200	10
C2	C302-70	2	8	5	0	3	6	70	140	300	10
H1	D202H-70	2	8	0	0	3	6	70	140	200	10
H3	D302H-70	2	8	0	0	3	6	70	210	300	10
Z2	ZC	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V

Elaboración: STHV -DMPPS

**Mapa No. 13 Forma de ocupación y edificabilidad propuesta**



Elaboración: STHV-DMPPS

### 13.6 Sistema Vial y transporte

El sistema vial propuesto en términos generales complementa la estructura vial existente de la zona central de Pifo como una solución integral que permita la conectividad y la accesibilidad entre todos los sectores y barrios de la zona.

Desde la perspectiva de la movilidad, Pifo está atravesada por la red vial estatal, provincial y cantonal, el sistema vial en Pifo sobre todo el sector central, configura un triángulo limitado por vías de características regionales de tipología Arterial que son:

- La E-35 Perimetral Regional
- La E-35 vía Valle de los Chillos y la región Amazónica.
- El By Pass Pifo-Yaruquí (E-35).

Estas vías constituyen importantes elementos estructuradores en el desarrollo tanto de la parte urbana central como la rural de la parroquia, vías que han configurado un sector que incluso desde el punto de vista de la conectividad y de articulación e integración urbana, se podrían considerar como una ruptura espacial.

La E-35 (Perimetral Regional), además de permitir la conectividad a nivel regional se ha constituido en la principal vía de conexión y articulación principal entre la ciudad central (Quito), las parroquias del Valle de Tumbaco (Cumbayá, Tumbaco), de la zona del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche), así como hacia el Valle de Los Chillos y la Región Amazónica, esto a través de la variante de la E-35 (Perimetral Regional) que continua hacia el redondel donde nace la vía denominada E 20 (Perimetral Regional Amazónica).

**Transporte.-** Como parte de los principios, políticas y objetivos para el DMQ, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial establece la POLÍTICA M6, establece que es fundamental estructurar y planificar el sistema vial en concordancia con el crecimiento estratégico de la ciudad y la planificación urbana, priorizando el transporte Público para reducir la dependencia del transporte privado, siendo fundamental la asignación de facilidades para motivar el desarrollo de la movilidad peatonal y en bicicleta.<sup>3</sup>

Respecto al transporte público, considerando que el sistema vial arterial (Interoceánica, E-35) delimita la zona central de la parroquia de Pifo, las cuales son utilizadas por la mayoría de cooperativas de transporte público y de taxis inter parroquiales como: Reina del Quinche, Yaruquí y la San Sebastián de Pifo, cuyo destino son las parroquias rurales aledañas a Pifo. Sin embargo existen cooperativas de transporte, taxis y camionetas que ingresan al centro de Pifo utilizando el sistema vial local (C, D, E y F), que en términos generales abastece y da la posibilidad de aproximación caminable (300 m) a la mayoría de barrios y sectores del centro de Pifo.

En la parroquia de Pifo operan varias cooperativas de taxis, las cuales son: Servituris, 20 de enero, Integración Pifeña, Fascar, Chaupitrans y el servicio de camionetas: Sigsitrans y Pifeño Libre.

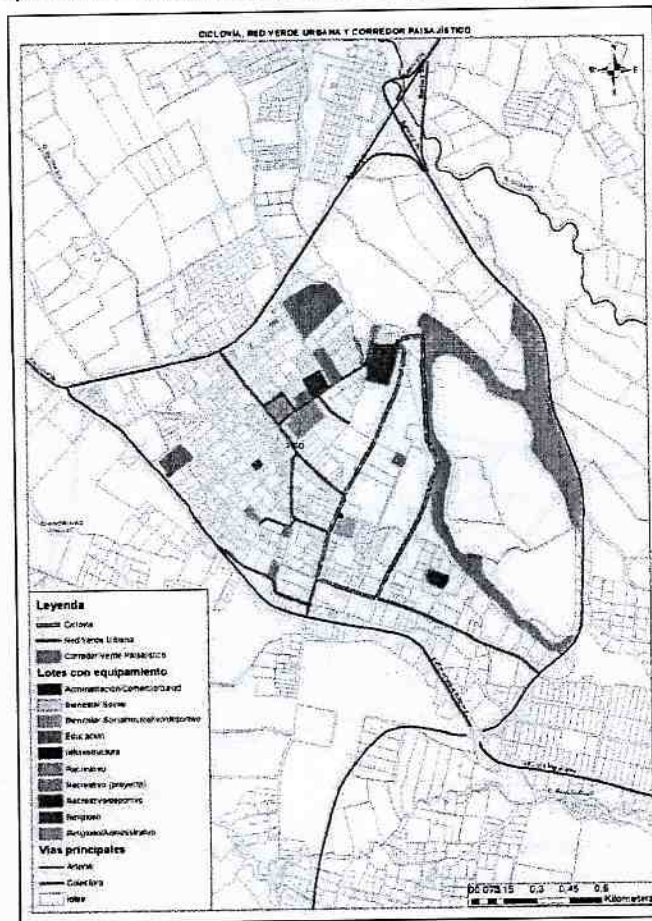
Existen además varias cooperativas de transporte intercantonal: Sotranor, Baños, Cita Express, Marcopolo, Cayambe, Carlos Brito y 22 de Julio que utilizan la vía E-35.

<sup>3</sup> Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2015, págs. 91





Mapa No. 16 Ciclo vía, red verde urbana y corredor paisajístico



Elaboración: STHV-DMPPS

De forma general el sistema se compone de vías locales con jerarquías locales tipo C, D, E, F, G, conexiones viales que permiten la integración con los barrios y sectores de la zona central de Pifo. Se propone el mejoramiento de vías existentes a nivel de pavimento semi-rígido en vías locales, un nuevo acceso vehicular que permite mayor movilidad y transporte de personas, bienes y servicios y que se conecta la E-35 sur-norte.

Las longitudes para el sistema vial de acuerdo a su jerarquía vial se resumen en la tabla siguiente:

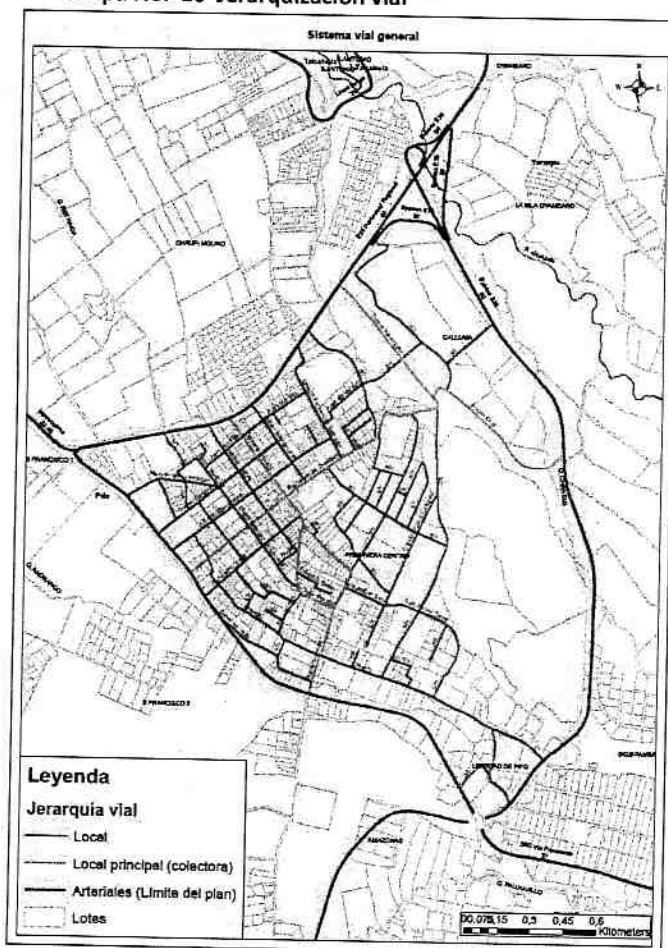
Cuadro No. 9 Jerarquía vial y longitudes

Jerarquía vial	Longitud (m)	Ancho total (m)
Local C	634,79	16
Local D	712,90	14
Local E	17.262,50	12
Local F	3.274,72	10
Local G	618,80	8
Local s/d	4.280,30	Variable
Total general		

Elaboración: STHV-DMPPS



Mapa No. 16 Jerarquización vial

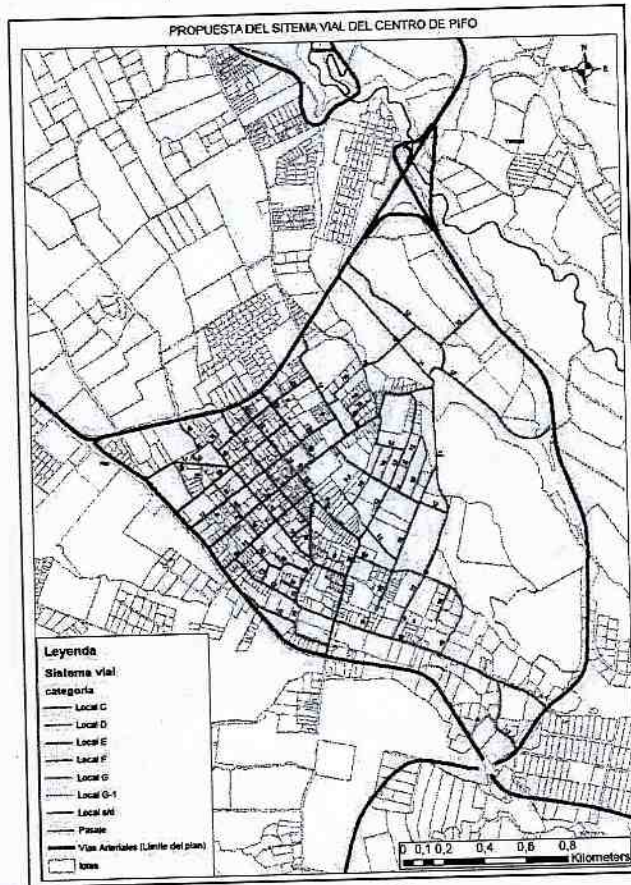


Elaboración: STHV-DMPPS

Sobre la base del diagnóstico del estado vial actual y la jerarquización funcional establecida por las Normas de Arquitectura y Urbanismos de la Ord. 172, la propuesta vial se resume de la siguiente manera:

En las zonas consolidadas se ha tratado de mantener la sección existente a fin evitar afectaciones a la propiedad privada e impacto social en la zona; en las calles que ameritan prolongaciones se ha mantenido la sección homogénea, a fin de estructurar circuitos y conexiones con otras vías.

**Mapa No. 17 Categorización vial**

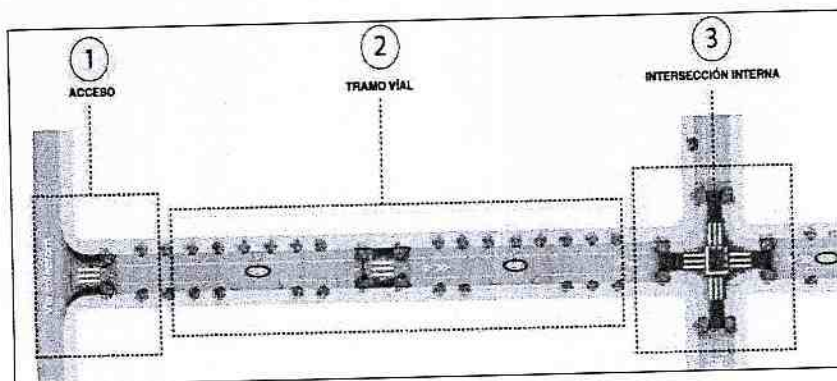


Elaboración: STHV-DMPPS

**13.7 Zona 30 o de pacificación de tráfico y Red Verde Urbana**

Se entiende como Zonas de Pacificación de Tráfico a las áreas urbanas en cuyo sistema vial se implementan medidas que priorizan la circulación del peatonal y movilidad no motorizada, limitando la velocidad de circulación de vehículos motorizados, y en donde el tratamiento del espacio público vial responde a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial, incremento de la calidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático y resiliencia urbana.

**Grafico No. 2 Posiciones de una zona de pacificación**





### 13.8 La Red Verde Urbana RVU

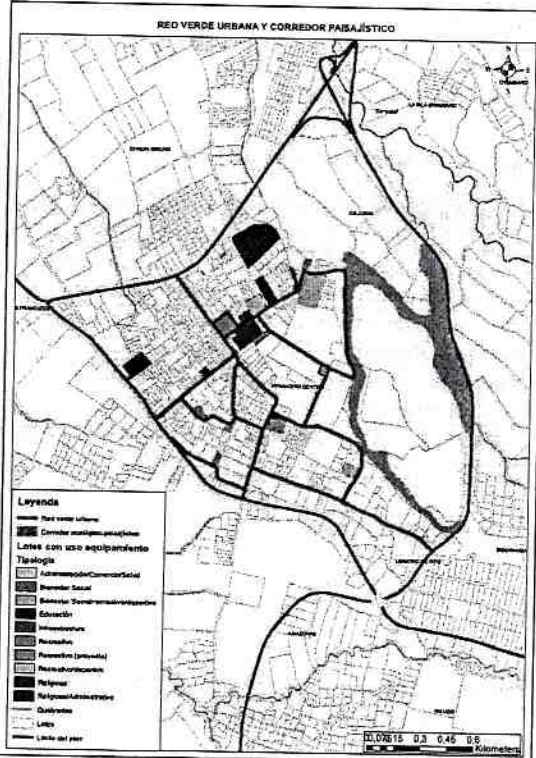
El Diagnóstico estratégico del PMDOT relacionado al Eje Ambiental analiza lo que se conoce como Red Verde Urbana (RVU):

*La concepción de Red Verde Urbana para el escenario de los Valles Intermedios. Contempla áreas de conservación, intervención especial, de recuperación y de uso sustentable de recursos naturales.*

La Red Verde Urbana de la zona central de Pifo está conformada por tres elementos:

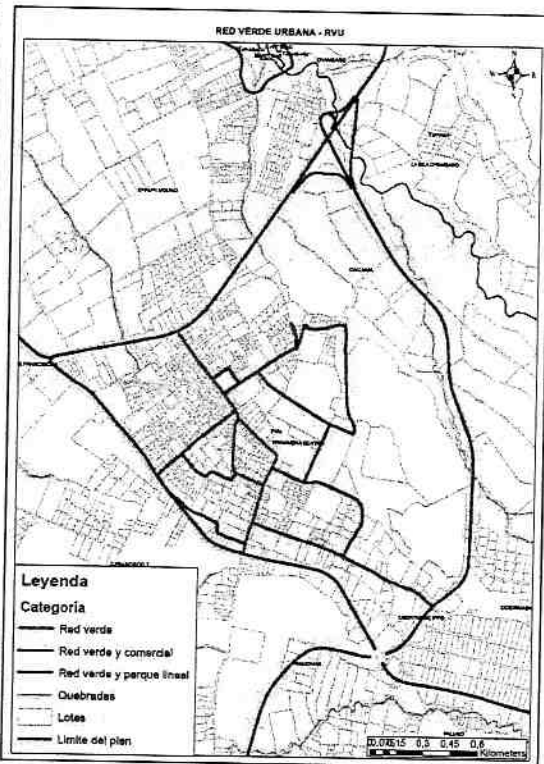
1. **Red vial verde**, son vías arboladas conformada por parte del sistema vial central que permiten articular los sectores urbanos comerciales y residenciales consolidados y otros en proceso de consolidación con equipamientos educativos, culturales, recreativos y otros.
2. **Sistema de equipamientos abiertos**, a través de una adecuada gestión, permite optimizar y aprovechar de mejor manera el uso de los equipamientos educativos, recreativos y otros que tengan espacios abiertos o cerrados para la integración social.
3. **Corredor ecológico-paisajístico**, permite aprovechar como elemento natural paisajístico los taludes con pendientes variables de una plataforma elevada ubicada al este del plan especial con uso de suelo Recurso Natural/Producción Sostenible, taludes que conservan su cobertura vegetal. Además en parte de esta plataforma le cruza un tramo de la quebrada Chatag. El conjunto de taludes comprende una superficie de 24,24 hectáreas. Otro elemento natural que se vincula como parte del corredor paisajístico son los canales de riego abiertos.

Mapa No. 18 Red verde urbana



Elaboración: STHV-DMPPS

Mapa No. 19 Red verde y comercial



Elaboración: STHV-DMPPS

## 14. Programas y Proyectos

El modelo territorial del Plan de la zona Central de Pifo, es el resultado del estudio de la línea base definida en el diagnóstico para cada uno de los componentes biofísico, socioeconómico, estructura urbana y sistemas urbanos.

Los programas y proyectos se enmarcan dentro del objetivo general y los objetivos estratégicos del Plan Especial de la Zona Central de Pifo, que aportan al PMDOT y a la estrategia de mejoramiento de la planificación urbana.

Para cada programa se presenta una descripción que contiene: los proyectos que lo componen; fase de ejecución para su implementación; priorización de ejecución; los responsables de su gestión, así como un costo referencial para su implementación.

Es importante destacar que para dar viabilidad al proyecto, se realizó un modelo de factibilidad económica y de gestión que contempla dos aspectos: **la fase de ejecución**, que marca el plazo en años en que se realizarán las obras; y **la priorización de obras**, que establece la importancia de ejecución de ciertas obras sobre otras. Tanto la fase de ejecución como de priorización, son resultantes de un modelo económico y gestión que consideró los aspectos técnicos y sociales resultantes de las fases de diagnóstico y del proceso de socialización y del análisis de cargas y beneficios que genera el proyecto.

Las fases de ejecución para el PEZCP contempladas son:<sup>4</sup>

Cuadro No. 10 Fases para la ejecución de programas y proyectos PEZCP

Fase	Plazo	Cronograma de implementación
1	Corto Plazo	Año 1-5
2	Mediano Plazo	Año 6-10

Las priorizaciones detectadas se clasificaron de la siguiente manera:

Cuadro No. 11 Prioridades para la ejecución de programas y proyectos PEZCP

Prioridad puntaje	Prioridad	Definición Técnica	Definición Socio-Económica
3.1-4	Muy Alta	Determinante para desarrollo urbano y objetivos estratégicos	Determinante para la comunidad
2.1-3	Alta	Importante para desarrollo urbano y objetivos estratégicos	Importante para la comunidad
1.2-2	Media	Medianamente importante para Objetivos estratégicos	Medianamente importante
1	Baja	Sin injerencia en objetivos estratégicos	No es considerado por la comunidad

A continuación se detallan los programas y proyectos prioritarios:

<sup>4</sup> Las fases y priorización de proyectos, se define a partir de la priorización que contempla el criterio técnico y social, con valores ponderados, para cada proyecto, realizado como parte del modelo económico y de gestión para el Plan Especial Zona Central de Pifo.



## 14.1 Programas y Proyectos del Plan de la Zona Central de Pifo

Cuadro No. 12 Listado general de programas y proyectos (Priorizados, fase 1 y 2)

No.	Programa/Proyecto	Responsables	Prioridad técnica y social*	Cronograma estimado de implementación
1	Proyecto de implementación de la zona de pacificación o zona 30.	STHV; Adm. Zonal; Sec. De Movilidad; EPMMOP	2	6-10 años
2	Programa de optimización y mejoramiento de la estructura vial de la zona central de Pifo.	STHV; Adm. Zonal; Sec. De Movilidad; EPMMOP	1	1-5 años
3	Proyecto de construcción de ciclo vía.	STHV; Adm. Zonal; Sec. De Movilidad; EPMMOP	2	6-10 años
4	Programa de optimización para el uso de las áreas verdes y equipamientos de propiedad pública.	STHV; Adm. Zonal; EPMMOP	2	6-10 años
5	Programa de agricultura urbana (huertos urbanos) y turismo agroecológico.	Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad, CONQUITO-AGRUPAR	2	6-10 años
6	Parque Recreativo Calluma.	Adm. Zonal EPMMOP	1	1-5 años
7	Parque Recreativo Primavera Centro.	Adm. Zonal; EPMMOP	1	1-5 años
8	Plaza San Javier	Adm. Zonal EPMMOP	2	6-10 años
9	Parque Recreativo Oriente	Adm. Zonal EPMMOP	2	6-10 años
10	Programa de arborización y recuperación de canales de riego.	Adm. Zonal EPMMOP Secretaría del Agua, Junta de Regantes	1	1-5 años

\*Prioridad técnica y social (3-4 pts.) prioridad 1; (1-2 pts.) prioridad 2

Cuadro No. 13 Proyectos viales y servicios básicos (Fase 1)

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social*	Cronograma estimado de implementación
P-16	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
EP-18	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-11	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-02	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-10	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-12	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-14	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
P-23	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
EP-01	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
EP-09	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
EP-11	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años
EP-13	AZT o EPMMOP + EPAMPS y EEQ	1	1-5 años

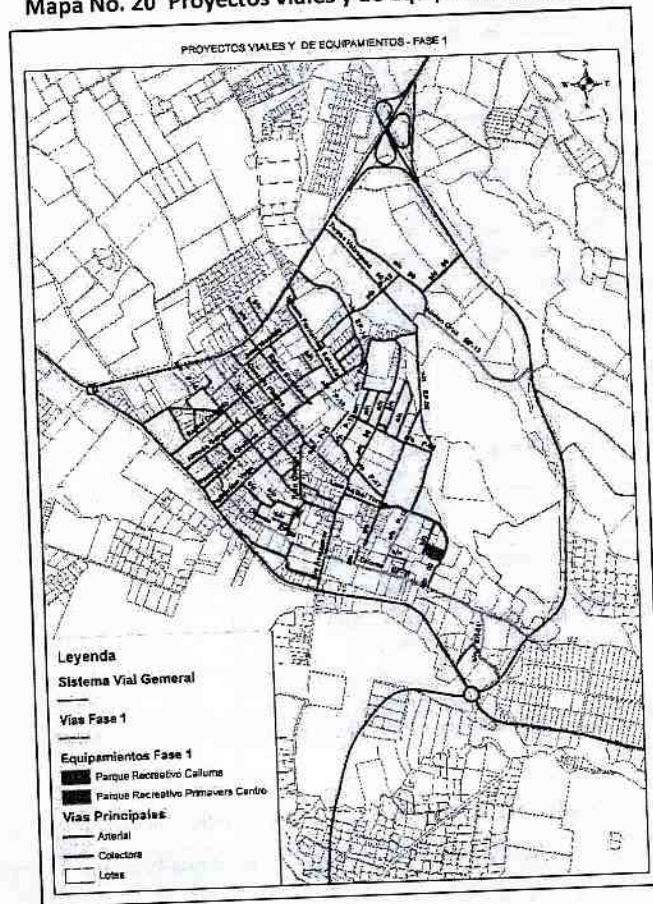
\*Prioridad técnica y social (3-4 pts.) prioridad 1.

**Cuadro No. 14 Proyectos recreativos y de áreas verdes (Fase 1)**

Proyecto	Responsable	Prioridad Técnica y Social	Cronograma estimado de implementación
Parque Recreativo Calluma	Administración Zonal Tumbaco y EPMOP	1	1-5 años
Parque Recreativo Primavera Centro	Administración Zonal Tumbaco y EPMOP	1	1-5 años

\*Prioridad técnica y social (3-4 pts.) prioridad 1.

**Mapa No. 20 Proyectos viales y de equipamientos Fase 1**



Elaboración: STHV-DMPPS

## 15. Modelo Económico y de Gestión

### Antecedentes

Para una adecuada implementación del Plan Especial de la Zona Central de Pifo y de sus proyectos, se requiere establecer un modelo económico y de gestión que contabilice costos y beneficios y que especifique estrategias de financiamiento que sostengan su aplicación en el corto, mediano y largo plazo. El marco legal del DMQ y a nivel nacional ampara la utilización de diversos instrumentos de financiamiento que permitan desarrollar los Planes Especiales. Por ende, estas estrategias de financiamiento brindan la factibilidad económica del Plan Especial.

El diagnóstico del Plan Especial y su modelo territorial toman en cuenta criterios técnicos y sociales, los cuales se consideran para realizar una priorización de los proyectos del plan. Esta



priorización es esencial para el modelo económico y de gestión ya que permite tomar en cuenta estas preferencias dentro de las fases de ejecución del Plan Especial.

Cabe indicar que tanto el procedimiento como parte de la información para el Plan Especial de la Zona Central de Pifo, fue en base a los análisis realizados por el Econ. Luis Salvador para el Plan Especial El Carmen Bajo.

### 15.1 Estructura del modelo de gestión

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

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

### 15.2 Definición de programas/proyectos, responsables y costos

Para el Plan Especial Zona Central de Pifo de manera general se contemplan 10 proyectos, de los cuales se han priorizado por fases de ejecución (Fase 1 y Fase 2) cuyo presupuesto estimado de las dos fases es de \$10.258.867,15 millones. Para cada fase ha sido asignado un responsable (ejecutor) y un costo referencial. Los proyectos se dividen entre proyectos viales y por otro lado los proyectos de espacio público (equipamientos). Cabe mencionar que cada proyecto vial, en caso de ser necesario, contempla rubros por servicios básicos como son agua potable, alcantarillado y electrificación. Adicionalmente, el costo estimado de la vía incluye el valor de los estudios, expropiaciones y fiscalización.

Cuadro No. 15 Programas y proyectos priorizados

No.	Programa/Proyecto	Responsables	Costo Estimado de Proyecto
1	Programa de optimización y mejoramiento de la estructura vial de la zona central de Pifo.	STHV Adm. Zonal Sec. De Movilidad EPMMP	3.600.480,37 5.918.297,31 (Global Fase 1 y 2)
2	Parque Recreativo Calluma.	Adm. Zonal EPMMP	217.184,48 (Fase 1)
3	Parque Recreativo Primavera Centro.	Adm. Zonal EPMMP	184.971,26 (Fase 1)
4	Plaza San Javier	Adm. Zonal EPMMP	234.431,26 (Fase 2)
5	Parque Recreativo Oriente	Adm. Zonal EPMMP	103.502,48 (Fase 2)

Dentro de la Fase 1 (1-5 años) existen 12 proyectos viales cuyo costo estimado asciende a \$ 1.530.330,87 millones, y dos parques recreativos que representan un costo estimado de \$ 402.155,74.

La inclusión de todos los proyectos de prioridad 1 en la Fase 1, dependerá de la factibilidad económica/presupuestaria de las UE.

### 15.3 Priorización de proyectos y definición de fases de ejecución

Al contar con la propuesta económica en cuanto a proyectos, costos referenciales, y potenciales mecanismos de financiamiento se procede con el desarrollo del modelo de gestión del Plan Especial Zona Central de Pifo.

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

- Ponderación de aspecto técnico: estimada a partir de los datos del diagnóstico y propuesta territorial del Plan Especial.
- Ponderación del aspecto social: obtenidos del proceso de socialización llevado a cabo.

Cuadro No. 16 Priorización Técnica y Social

Criterio	Descripción/Aspectos	Ponderación <sup>5</sup>	Prioridad
Técnico	1. Biofísico/Ambiental 2. Socio-económico 3. Estructura Urbana 4. Sistemas Urbanos	40%	1. Medio, 2pts; 2. Muy Alto, 4pts; 3. Bajo, 1pts; 4. Alto, 3pt
Social/ Comunitario	1. Importancia para la comunidad (lo que la población pide y considera necesario)	60%	1. Muy Alto, 4pts; 2. Alto, 3pts; 3. Medio, 2pts; 4. Bajo, 1pt
Total Prioridad	Suma de Ponderación * Nivel de Prioridad	100%	

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

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

Cuadro No. 17 Priorización Técnica – Valoración Cualitativa

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

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

Cuadro No. 18 Priorización Social – Valoración Cualitativa

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

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

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

<sup>5</sup> El peso para el criterio técnico y social es determinado por el Coordinador del Plan Especial. Para este plan el peso del criterio social es el doble del criterio técnico.



Cuadro No. 19 Priorización Social – Valoración Cualitativa

Fases de Implementación	Nivel de Prioridad	Puntaje	Cronograma Estimado de Implementación
Fase 1 - Prioritario para Modelo Territorial	Prioridad 1 y 2	3pts-4pts	Años 1 al 5
Fase 2 – Mediano y Largo Plazo	Prioridad 3 y 4	0pts-2,9 pts	Años 6 al 10

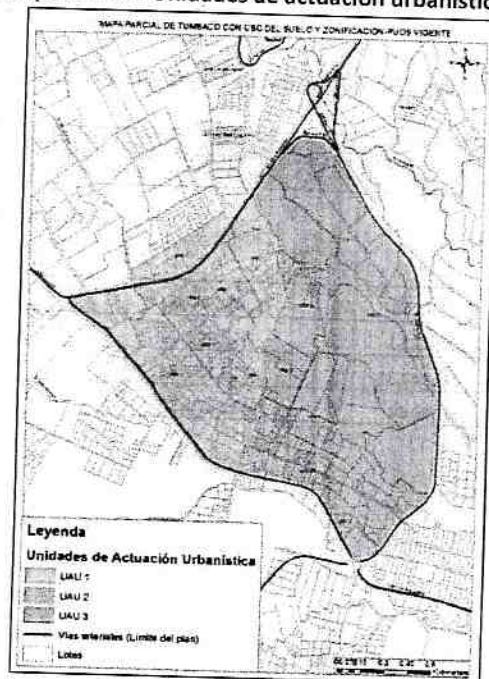
Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

## 16. Unidades de actuación urbanística

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

Las unidades de actuación urbanística determinarán la modalidad y las condiciones para asegurar la funcionalidad del diseño de los sistemas públicos de soporte tales como la vialidad, equipamientos, espacio público y áreas verdes; la implementación del reparto equitativo de cargas y beneficios mediante la gestión asociada de los propietarios de los predios a través de procesos de reajuste de terrenos, integración parcelaria o cooperación entre partícipes; y permitir la participación social en los beneficios producidos por la planificación urbanística mediante la concesión onerosa de derechos de uso y edificabilidad”<sup>6</sup>. Las UAU del Plan Especial fueron delimitadas tomando en cuenta zonas homogéneas, proyectos por ejecutarse y la potencialidad para una distribución equitativa de cargas y beneficios<sup>7</sup>.

Mapa No. 21 Unidades de actuación urbanística (UAE)



Elaboración: STHV-DMPPS

<sup>6</sup> LOOTGUS, artículo 49.

<sup>7</sup> Conforme al artículo 48 de la LOOTGUS.

## 17. Análisis de cargas y beneficios

La gestión de suelo es el instrumento que permite efectivizar las acciones definidas en el modelo territorial del Plan Especial, en el marco del principio rector de distribución equitativa de cargas y beneficios producidos por el actuar público y privado en donde:

- **Cargas.-** son los gravámenes, imposiciones, afectaciones y cesiones obligatorias de suelo, derivados de la aplicación de los instrumentos de planeamiento urbanístico y gestión de suelo, así como también la inversión en Infraestructura Vial, Equipamientos, Rehabilitación Ambiental y Tratamiento de Quebradas, Expropiaciones, Dotación de Servicios, etc.
- **Beneficios.-** se consideran beneficios las rentas y/o utilidades potenciales generadas en los bienes inmuebles, a partir del aprovechamiento del suelo derivado de la asignación de los usos y las edificabilidades establecidas en el plan de uso y gestión de suelo e instrumentos complementarios.<sup>8</sup>

El análisis de cargas se realiza principalmente contabilizando las afectaciones (expropiaciones) estimadas para viabilizar proyectos viales y de equipamiento público. En el caso de que una expropiación se encuentra en más de una UAU, se estima que porcentaje corresponde a cada UAU.

Para los beneficios, el análisis se realiza para cada una de las UAU contempladas, conforme a diferentes variables como son el uso de llegada y el uso de partida, el área modificada por la propuesta territorial, el área útil<sup>9</sup>, las AIVAs e índices de revalorización<sup>10</sup> estimados (por cambios en el uso de suelo)<sup>11</sup>. No se considera beneficio si el uso de suelo no cambia o si el índice de revalorización es menor a 1.

A continuación el cálculo y sumatoria de cargas y beneficio para cada UAU:

Cuadro No. 20 Análisis de cargas y beneficios por UAU

ANÁLISIS CARGAS Y BENEFICIOS				
Unidad de Actuación Urbanística	Beneficios	Cargas	Distribución Cargas-Beneficios	Beneficios Excedentes
UAU1	\$ 25.072.552,78	\$ 1.389.940,06	\$ 23.682.612,72	\$ 23.682.612,72
UAU2	\$ 4.410.303,55	\$ 912.706,61	\$ 3.497.596,94	\$ 3.497.596,94
UAU3	\$ 98.542,31	\$ 129.182,71	\$ -30.640,39	\$ -30.640,39
	\$ 29.581.398,64	\$ 2.431.829,37	\$ 27.149.569,27	\$ 27.210.850,05

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

<sup>8</sup> Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS).

<sup>9</sup> El área útil se estima para cada área que cambia de uso de suelo, el área útil es equivalente al 70% ya que se estima que el 30% es área ocupada por vías, equipamientos y espacio público.

<sup>10</sup> Conforme a la Ordenanza Metropolitana 183 y su fórmula para el cálculo de beneficios por aprovechamiento de suelo.



### 18. Escenarios de financiamiento por concesión onerosa de derechos

Se estiman un único escenario que sería el escenario real de financiamiento por Concesión Onerosa de Derechos. La variable de cambio es el porcentaje de beneficiarios que terminan pagando oportunamente por el beneficio adquirido en la propuesta territorial del Plan Especial.

Este escenario se contempla que la participación y recaudación empezará a partir del segundo año de aprobación del plan especial. Esto se debe principalmente a que no existe un precedente de Concesión Onerosa de Derechos para Planes Especiales y se deberá desarrollar y aprobar una normativa con características similares a la Ordenanza 183 de COD para PUAEs que viabilicen la captura de valor. En este sentido, ya que el Plan Especial tiene un horizonte de 10 años, se estima una recaudación de 9 años. Adicionalmente, para el escenario real en este caso, el techo de participación es el 38%. Este porcentaje es menor en los primeros años para incentivar el pago, de una forma similar a como se realiza el cobro del impuesto predial (con un descuento en los primeros meses)<sup>1213</sup>.

Cuadro No. 20 Escenarios por Concesión Onerosa de Derechos para financiamiento

Escenario 1 (real)	
Tiempo de recaudación	10 años, a partir del segundo año
Porcentaje de Participación	38%

Cuadro No. 21 Participación COD

Años	% Participación COD
Año 1	0%
Año 2	3%
Año 3	5%
Año 4	10%
Año 5	15%
Año 6	20%
Año 7	25%
Año 8	30%
Año 9	35%
Año 10	38%

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

### 19. Ejecución estimada de proyectos por año

Como parte final de la estructura del modelo de gestión del Plan Especial, se estima una ejecución anual de proyectos conforme a los costos estimados de los proyectos (a precios actuales) y el financiamiento estimado bajo un escenario único. Se establece un esquema de flujo de caja con ingresos y egresos anuales y acumulados para determinar qué proyectos se ejecutarán en un año determinado conforme a su nivel de priorización.<sup>14</sup> En caso de no contar

<sup>12</sup> Se debe definir el cobro por Concesión Onerosa de Derechos, el cual debería ser realizado en una forma similar al de la Contribución Especial de Mejoras, mediante la Dirección Tributaria.

<sup>13</sup> Como referencia comparativa cabe mencionar que del valor total emitido por concepto de Contribución Especial de Mejoras, el MDMQ solo logra cobrar el 50% anualmente.

<sup>14</sup> El objetivo es que el flujo de caja acumulado sea siempre positivo, y lo más cercano a \$0.

con los recursos suficientes para ejecutar los proyectos prioritarios en los primeros 5 años, estos serían los primeros en ejecutarse en segunda fase. Se proyecta la ejecución de los proyectos en el horizonte de 10 años de la siguiente manera:

**Cuadro No. 23 Recaudación por Concesión Onerosa de Derechos para financiamiento por años**

Recaudación Estimada por Quinquenio	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
	\$	\$	\$	\$	\$
		8.163.255,02	13.605.425,03	2.721.085,01	4.081.627,51
Total Recaudación	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
	\$	\$	\$	\$	\$
	5.442.170,01	6.802.712,51	8.163.255,02	9.523.797,52	10.340.123,02
Monto de Recaudación para Fase Prioritaria	\$				
	4.081.627,51				
			Recaudación Total/ Costo Estimado del Plan	Recaudación Fase 1/ Costo Estimado Fase 1	Recaudación Total/ Costo Estimado Fase 1
			100,8%	101,97	39,79

Elaboración STHV-DMPPS

## 20. Unidad de Operación de Planes Especiales

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

## 21. Proceso presupuestario y de gestión del MDMQ

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

## 22. Gestión actual en el MDMQ

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



### 23. Propuesta de incorporación de la gestión de recursos para Planes Especiales en el MDMQ

Como mecanismo alternativo para dar viabilidad económica a los proyectos del Plan Especial, también se podría tomar en cuenta recursos de las UE para su ejecución. De acuerdo con el proceso en el Gráfico No. 1, se podría considerar la inclusión de una asignación presupuestaria exclusiva para proyectos del Plan Especial en los presupuestos de inversión de cada Administración Zonal o Empresa Pública Metropolitana, la cual deberá considerar costos estimados y fases estimadas del modelo de gestión; parte de estos rubros invertidos se podrían recuperar mediante la Contribución Especial por Mejoras (CEM) conforme a lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 198. La incorporación de estos recursos para el desarrollo del Plan Especial deberá ser administrada por la Secretaría de Coordinación territorial y Participación Ciudadana en coordinación con la Secretaría General de Planificación y Administración General. Adicionalmente, se podría considerar si existen proyectos del Plan Especial (de menor escala) que puedan ser introducidos por la comunidad como parte del presupuesto participativo de la AZ<sup>15</sup>. Para esto, los GAD, líderes barriales y AZ deben conocer a detalle los proyectos del Plan Especial. En este sentido, se recomienda un proceso de socialización para estos proyectos.

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

### 24. Conclusiones generales:

- La parroquia de Pifo constituye parte de la estructura multimodal de sub centralidades urbanas de escala zonal de la Zona Administrativa Aeropuerto (Puembo, Pifo, Tababale Checa, Yaruqui, El Quinche y Guayllabamba) esta condición permite generar mejores condiciones para el desarrollo urbanístico de la zona central de Pifo. Por las condiciones urbanísticas del centro de Pifo donde se concentran una gran cantidad de equipamientos, actividades comerciales, densidad poblacional, infraestructura, servicios y transporte público, en algunos casos se ubican sectores representativos de la sociedad incluso con alguna identidad cultural, estas características favorecen el desarrollo de esta sub centralidad de Pifo.
- Por su ubicación estratégica, varias inversiones públicas y privadas en la zona han generado que el centro de Pifo en los últimos años haya experimentado una gran dinámica comercial y de servicios sobre todo en el acceso principal (calle Gonzalo Pizarro) que actualmente tiene uso de suelo múltiple, sin embargo algunas actividades económicas de tipología recreativa como bares, discotecas y karaokes han provocado problemas con la población que habita en el sector.
- La modificación propuesta del uso de suelo (M) Múltiple a Residencial Urbano 3 (RU3) en el eje y los sectores del área central de Pifo no tendrían impacto con relación al funcionamiento de las actividades que se desarrollan actualmente ya que en su mayoría son compatible con el uso RU3, a excepción de las actividades económicas de tipología CZ1A que corresponden a: bares, discotecas, karaokes, las cuales podrán seguir funcionando quienes cumplan las regulaciones y la normativa relativa a estas

<sup>15</sup> Para esto se deberán realizar talleres y socializaciones de los proyectos, particularmente los prioritarios, con la comunidad beneficiada, para que estos puedan competir por recursos y ser promovidos en las asambleas.

actividades y hayan obtenidos los respectivos permisos administrativos para su funcionamiento.

- Pifo en el periodo inter censal 2001-2010 obtuvo la tasa de crecimiento más alta con relación al resto de parroquias de la Zona Administrativa Nuevo Aeropuerto (3.4 %), sin embargo de acuerdo al cálculos de las proyecciones de población para los años subsiguientes 2018 y 2020, la tasa de crecimiento se redujo al 2.78 % y para los años 2025 y 2030 se mantiene la tendencia a la baja, con un 2.18 % en los dos quinquenios.
- La zona central de Pifo en términos generales tiene una trama vial bien estructurada (tipo damero), salvo algunos sectores urbanos donde los procesos de consolidación son más lentos, esto ha provocado se mantengan vacíos urbanos y desarticulación con la estructura vial principal. En suelo rural, existen áreas de promoción y sectores con suelo vacante con uso de suelo Recurso Natural/Producción Sostenible, se evidencian procesos informales de fraccionamiento del suelo y asentamientos humanos dispersos y poco consolidados que provocan crecimiento de la mancha urbana en la zona central de Pifo.
- La elaboración de un Plan Especial ha sido una aspiración del GAD de la parroquia de Pifo y de los barrios del centro de Pifo que finalmente luego del desarrollo del plan, en el cual la propuesta del mismo ha considerado entre otros aspectos, el tema del uso de suelo (M) Múltiple en el centro de Pifo, sobre todo por la problemática generada a causa del mal funcionamiento y la excesiva implantación de establecimientos de diversión como son las discotecas, karaokes y bares, lo que ha provocado malestar e inseguridad en la población y en algunos casos hasta división y problemas entre propietarios y residentes.
- Para poder asegurar el cumplimiento y dar un adecuado seguimiento al Plan Especial es necesario contar con una Unidad de Gestión de Planes Especiales que esté a cargo y cuente con las competencias para poder coordinar el modelo de gestión del plan. La Unidad de Gestión Planes Especiales también debe llevar a cabo una revisión quinquenal del Plan Especial, realizando los ajustes, cambios y actualizaciones necesarias.



**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**CONSIDERANDO:**

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



propicien el ejercicio del derecho a la ciudad, al hábitat seguro y saludable, y a la vivienda adecuada y digna, en cumplimiento de la función social y ambiental de la propiedad e impulsando un desarrollo urbano, inclusivo e integrador para el Buen Vivir de las personas, en concordancia con las competencias de los diferentes niveles de gobierno.

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

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

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

Que, en el artículo 10, de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo señala que el objeto del ordenamiento territorial, es: 1. La utilización racional y sostenible de los recursos del territorio. 2. La protección del patrimonio natural y cultural del territorio. 3. La regulación de las intervenciones en el territorio proponiendo e implementando normas que orienten la formulación de ejecución de políticas públicas.

Que, en el artículo 39 "Carácter no indemnizable" de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo señala que el ordenamiento y el planeamiento urbanístico no confieren derechos de indemnización, sin perjuicio de lo establecido en la