

PLAN ESPECIAL DE LA ZONA CENTRAL DE LA PARROQUIA DE PIFO

MEMORIA TÉCNICA (ANEXO 14)

Quito, octubre 2020

EXTRACTO

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, USOS DE SUELO, APROVECHAMIENTO

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	5
2. SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL (DIAGNÓSTICO)	6
2.1. Datos generales de la parroquia de Pifo	6
2.2. Demografía de la parroquia de Pifo	7
3. EL SECTOR DE ESTUDIO	8
4. ZONAS DE INFLUENCIA DEL EJE COMERCIAL CON USO DE SUELO (M) MÚLTIPLE	9
4.1. Zona de influencia inmediata o directa y no inmediata (Zona Central)	9
5. LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL	11
6. CLASIFICACIÓN DE SUELO EN EL ÁREA DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA CENTRAL DE LA PARROQUIA DE PIFO	12
7. USO DE SUELO VIGENTE PUOS-2017 (OM 192)	13
8. FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD (ZONIFICACIÓN)	14
9. CONO DE APROXIMACIÓN Y ZONAS DE RUIDO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE	15
10. ÁREAS HISTÓRICAS Y BIENES PATRIMONIALES	16
11. ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL SECTOR CON USO DE SUELO MÚLTIPLE TIPOLOGÍA CZ1A CON LUAE	16
12. ESTRUCTURA URBANA DEL ÁREA DE ESTUDIO	17
12.1. Sistemas urbanos	17
13. MATRIZ DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES	18
14. MODELO TERRITORIAL	20
14.1. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.....	20
14.2. Ámbito de aplicación	20
14.3. Principios rectores del modelo	21
14.4. Objetivo General.....	22
15. PROPUESTA TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA CENTRAL DE PIFO	22

15.1.	Clasificación Del Suelo.....	22
15.2.	Piezas Urbanísticas.....	24
15.3.	Tratamientos Urbanísticos	26
15.4.	Usos de Suelo Principal	28
15.5.	Forma de Ocupación y Edificabilidad.....	30
16.	SISTEMAS PÚBLICOS DE SOPORTE.....	32
16.1.	Sistema vial y transporte.....	32
16.2.	Zona 30 o de pacificación de tráfico y Red Verde Urbana	38
16.3.	Red Verde Urbana (RVU).....	39
17.	PROGRAMAS Y PROYECTOS.....	41
17.1.	Programas y Proyectos del Plan de la Zona Central de Pifo	42
18.	MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN	44
18.1.	Estructura del modelo de gestión.....	45
18.2.	Definición de programas/proyectos, responsables y costos	45
18.3.	Priorización de proyectos y definición de fases de ejecución.....	46
19.	UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA	47
20.	ANÁLISIS DE CARGAS Y BENEFICIOS.....	48
21.	ESCENARIOS DE FINANCIAMIENTO POR CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS.....	50
22.	EJECUCIÓN ESTIMADA DE PROYECTOS POR AÑO	51
1)	Unidad de Operación de Planes.....	52
2)	Proceso presupuestario y de gestión del MDMQ.....	52
3)	Gestión actual en el MDMQ	52
4)	Propuesta de incorporación de la gestión de recursos para Planes Especiales en el MDMQ.....	52
23.	CONCLUSIONES GENERALES.....	53

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No. 1 Población Censal en el Distrito Metropolitano de Quito y Administración Zonal Aeropuerto.....	7
Cuadro No. 2 Proyecciones de población	8
Cuadro No. 3 Áreas de influencia.....	10
Cuadro No. 4 Clasificación del suelo (Áreas).....	12
Cuadro No. 5 Actividades económicas en el sector con uso múltiple.....	16
Cuadro No. 6 Matriz de problemas y potencialidades por componentes.....	19
Cuadro No. 7 Objetivos estratégicos.....	20
Cuadro No. 8 Clasificación del suelo y áreas en el PEZCP	23
Cuadro No. 9 Forma de Ocupación y Edificabilidad	31
Cuadro No. 10 Jerarquía vial y longitudes	36
Cuadro No. 11 Fases para la ejecución de programas y proyectos PEZCP	41
Cuadro No. 12 Prioridades para la ejecución de programas y proyectos PEZCP	41
Cuadro No. 13 Listado general de programas y proyectos (Priorizados, fase 1 y 2).....	42
Cuadro No. 14 Proyectos viales y servicios básicos (Fase 1)	43
Cuadro No. 15 Proyectos recreativos y de áreas verdes (Fase 1)	43
Cuadro No. 16 Programas y proyectos priorizados.....	45
Cuadro No. 17 Priorización Técnica y Social	46
Cuadro No. 18 Priorización Técnica – Valoración Cualitativa	46
Cuadro No. 19 Priorización Social – Valoración Cualitativa	47
Cuadro No. 20 Priorización Social – Valoración Cualitativa	47
Cuadro No. 21 Análisis de cargas y beneficios por UAU	49
Cuadro No. 22 Escenarios por Concesión Onerosa de Derechos para financiamiento.....	50
Cuadro No. 23 Participación COD	51
Cuadro No. 24 Recaudación por Concesión Onerosa de Derechos para financiamiento por años	51

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico No. 1 Actividades económicas.....	17
Grafico No. 2 Posiciones de una zona de pacificación	39

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa No. 1 Parroquia de Pifo.....	7
Mapa No. 2 Sector de estudio	9
Mapa No. 3 Zonas de Influencia.....	10
Mapa No. 4 Limite del PEZCP.....	11
Mapa No. 5 Clasificación de suelo	12
Mapa No. 6 Uso de suelo	13
Mapa No. 7 Zonificación vigente en el área del PEZCP.....	15
Mapa No. 8 Ámbito de aplicación del PEZCP	21
Mapa No. 9 Clasificación de suelo	23
Mapa No. 10 Piezas urbanísticas	26
Mapa No. 11 Tratamientos urbanísticos.....	28
Mapa No. 12 Uso del Suelo propuesto	30
Mapa No. 13 Forma de ocupación y edificabilidad propuesta	31
Mapa No. 14 Sistema vial.....	34
Mapa No. 15 Ciclovía, red verde urbana y corredor paisajístico.....	35
Mapa No. 16 Jerarquización vial	36
Mapa No. 17 Categorización vial.....	38
Mapa No. 18 Red verde urbana	40
Mapa No. 19 Red verde y comercial	40
Mapa No. 20 Proyectos viales y de equipamientos Fase 1	44
Mapa No. 21 Unidades de actuación urbanística.....	48

MEMORIA TÉCNICA

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye la memoria del Plan Especial de la Zona Central de Pifo, el mismo que ha sido revisado con el fin de homologar y articular la propuesta con los conceptos de la Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo LOOTUGS e incluir definiciones trabajadas en el Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda dentro del proceso de elaboración del Plan de Uso y Gestión del Suelo PUGS. Por lo tanto existen algunas variaciones con respecto a la primera propuesta, que se detallan a continuación.

Clasificación de suelo

La propuesta original planteaba cambios en la clasificación del suelo, sin embargo bajo la legislación vigente la clasificación del suelo se cambia a través del Plan de Uso y Gestión de Suelo o con un Plan Parcial de Expansión Urbana, por lo que la propuesta actual mantiene la clasificación vigente del PUOS.

En la propuesta actual las zonas ubicadas fuera del límite urbano fueron analizadas como rurales considerando sus particularidades, y las zonas urbanas se mantienen en la misma categoría (véase pieza urbanística 8 y 10). En este sentido, en la zona sur oriental del plan se reflejan modificaciones que serán complementadas con tratamientos urbanísticos que permitan el desarrollo de áreas urbanas en armonía con las condiciones rurales de la parroquia.

Tratamientos urbanísticos

Con el fin de orientar y establecer lineamientos de actuación urbanística se desarrollaron modificaciones considerando las características físicas, culturales, ambientales y económicas de las diferentes zonas del plan.

Esta revisión ha provocado la modificación de la morfología de las piezas urbanísticas de la primera propuesta y por lo tanto de los tratamientos. Además, no se consideraron tratamientos que no se encuentren determinados en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS).

Con base en los tratamientos urbanísticos establecidos en la LOOTUGS, se plantea implementar en el suelo urbano consolidado los tratamientos de conservación para suelo urbano (véase pieza urbanística 1), sostenimiento (véase piezas urbanísticas 2) y renovación (véase piezas urbanísticas 5-6), cuyo detalle se encuentra a continuación en este documento.

Por otro lado, en el suelo urbano no consolidado se establece el tratamiento de consolidación (véase piezas urbanísticas 3, 4 y 10).

Finalmente, en el suelo rural de producción se aplica el tratamiento de promoción productiva (véase piezas urbanísticas 7, 8, 11 y 12); así mismo en la zona sur oriental del plan se implementa el tratamiento de conservación que aplica para el suelo rural (véase pieza urbanística 9).

Usos de suelo, Ocupación y Edificabilidad

Los usos de suelo fueron establecidos con base a un análisis de compatibilidades que permitan a los moradores mejorar sus condiciones de habitabilidad, considerando la influencia a los lotes con frente a ciertos ejes viales, las áreas con actividades residenciales, comerciales, de servicios y equipamientos así como industrias. En este contexto, al modificar la clasificación de suelo era necesario también el cambio de usos, principalmente en el sector sur oriental del plan (véase pieza urbanística 8 y 10).

Las condiciones de ocupación y edificabilidad (zonificación) se modificaron considerando el fraccionamiento de suelo actual y con referencia al uso de uso, densidad y tendencia de crecimiento urbano. En este sentido, en las zonas de RN/Producción Sostenible se incrementó el tamaño de lote mínimo con el fin de preservar el suelo rural de producción (véase pieza urbanística 7y 9). El mismo criterio se utilizó en áreas urbanas no consolidadas lejanas al centro de la cabecera parroquial con el fin promover la consolidación progresiva y en áreas de amortiguamiento (véase pieza 10). En zonas en las cuales se pretende densificar la edificabilidad ha sido aumentada (véase pieza 4 y 5).

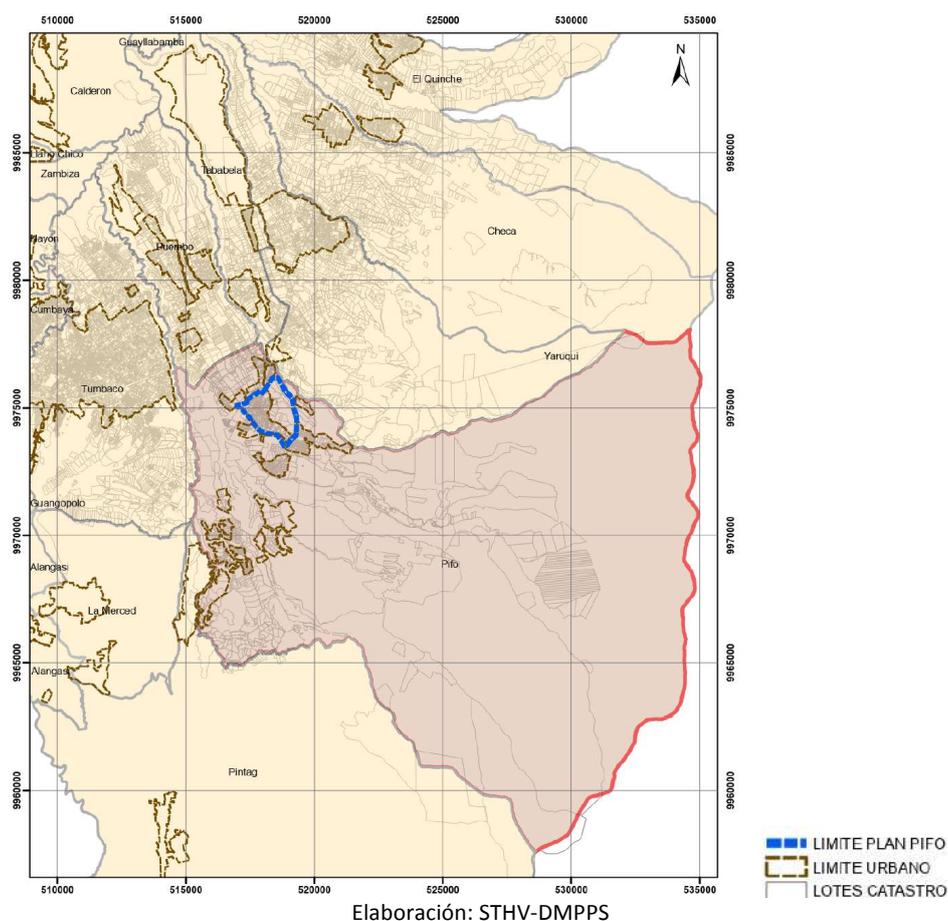
2. SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL (DIAGNÓSTICO)

2.1. DATOS GENERALES DE LA PARROQUIA DE PIFO

La parroquia de Pifo presenta una superficie de 255.841 km² (25.584 ha), siendo la de mayor extensión dentro de la Zona Metropolitana del Nuevo Aeropuerto, la cual forma parte de la Administración Zonal Tumbaco.

Su posición geográfica es estratégica ya que se encuentra en el punto de interconexión entre el Norte del País y la región Amazónica, esto es posible gracias a dos importantes vías como son la E-35 (Perimetral Regional) y la E-20 (Vía a Sangolquí y la Región Amazónica).

Mapa No. 1 Parroquia de Pifo



2.2. DEMOGRAFÍA DE LA PARROQUIA DE PIFO

De acuerdo al cuadro de población y proyección de población, particularmente las parroquias que corresponden a la Administración Zonal Aeropuerto (Puebo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba), en el período inter censal 2001-2010, llegaron a una tasa de crecimiento (3,2), en el mismo período en el año 2001 Pifo registra una población de 12.334 habitantes y en el 2010 alcanza los 16.645 habitantes, lo que representa un incremento de 4.311 habitantes y una tasa de crecimiento de 3,4 siendo la más alta con relación a toda la zona administrativa.

Cuadro No. 1 Población Censal en el Distrito Metropolitano de Quito y Administración Zonal Aeropuerto

Parroquia/ Administración	Censo		
	2001	2010	Tasa de crecimiento
Total Distrito	1.842.201	2.239.191	2,2
Quito urbano	1.411.595	1.619.146	1,5
Parroquias rurales	430.606	620.045	4,1
Adm. Zonal Aeropuerto	71.792	92.164	2,8

PUEMBO	10.958	13.593	2,4
PIFO	12.334	16.645	3,4
TABABELA	2.277	2.823	2,4
YARUQUI	13.793	17.854	2,9
CHECA	7.333	8.980	2,3
EL QUINCHE	12.870	16.056	2,5
GUAYLLABAMBA	12.227	16.213	3,2

Fuente: Censo de Población 2001 y 2010, INEC
Elaboración: Ing. Eliécer Estévez, STHV-MDMQ

Pifo en el período inter censal 2001-2010 se proyectó con la tasa de crecimiento más alta con relación al resto de parroquias de la Zona Administrativa Nuevo Aeropuerto (3.4 %). Sin embargo, de acuerdo a las proyecciones de población para los años subsiguientes 2018 y 2020, la tasa de crecimiento se redujo al 2.78 % y para los quinquenios 2025 y 2030 mantiene la tendencia a la baja, con un 2.18 % de crecimiento poblacional.

Cuadro No. 2 Proyecciones de población

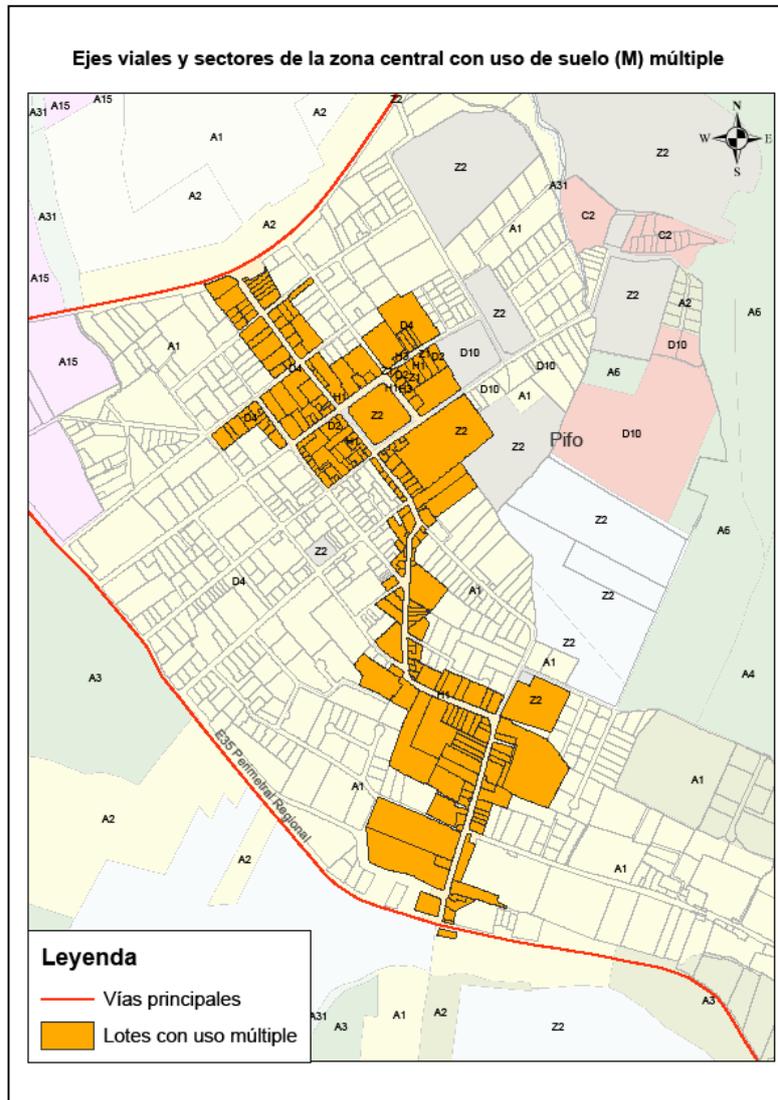
PROYECCIONES DE POBLACIÓN					
AÑO	2010*	2018	2020	2025	2030
TOTAL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO	2.239.191	2.623.650	2.742.642	2.975.863	3.252.508
PARROQUIAS SUBURBANAS Y RURALES	620.045	829.482	893.905	1.038.966	1.211.173
PIFO	16.645	20.729	21.899	24.396	27.176
TASA DE CRECIMIENTO		2,78	2,78	2,18	2,18

Elaboración: STHV-DMPPS (2018)

3. EL SECTOR DE ESTUDIO

El análisis establece como límite toda el área central de la cabecera parroquial con uso de suelo Múltiple (M), que arranca en la E-35 (Perimetral Regional), por la calle Gonzalo Pizarro, pasando la plaza central de la parroquia que continúa hacia el sur por la calle Tulio Garzón que se enlaza con la calle Río Amazonas hasta conectarse nuevamente con la vía E-35 (Tramo que va desde el intercambiador de Pifo hasta el redondel que conecta Sangolquí y la Amazonía), a partir de la cual el tramo hacia la Amazonia se denomina E 20. A lo largo de todo este eje se incluyen tramos de varias calles transversales (Juan Mantilla, Rafael Delgado, Alfredo Gangotena, Francisco de Orellana y calle s/n).

Mapa No. 2 Sector de estudio



Elaboración: STHV-DMPPS

El área inicial de estudio cubre aproximadamente 220.940 m² (22 Ha), que incluye todos los lotes frentistas al eje y sectores de uso Múltiple (no incluye vías). Los lotes con uso equipamiento que tienen frente al uso múltiple y son parte del área de estudio representa un área de 28.952 m² (2.89 Ha).

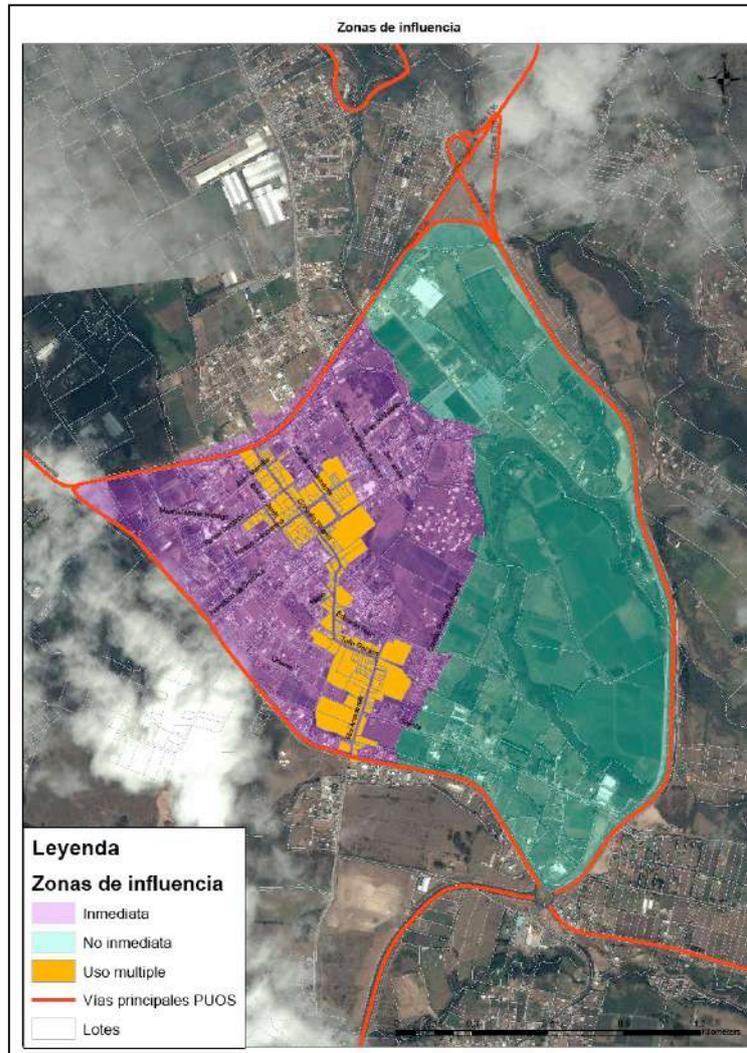
4. ZONAS DE INFLUENCIA DEL EJE COMERCIAL CON USO DE SUELO (M) MÚLTIPLE

4.1. ZONA DE INFLUENCIA INMEDIATA O DIRECTA Y NO INMEDIATA (ZONA CENTRAL)

Pifo en los últimos años ha desarrollado una gran dinámica comercial de múltiples actividades económicas que se han implantado sobre todo en el acceso principal que inicia en la E-35

(calle Gonzalo Pizarro) y continúa hacia la plaza central de la parroquia, por la calle Tulio Garzón, eje en el cual por las diversas ofertas comerciales y de servicios se ha constituido en un polo de atracción de propios y extraños sobre todo de las parroquias vecinas.

Mapa No. 3 Zonas de Influencia



Elaboración: STHV-DMPPS

El área de estudio total del Plan Especial de la Zona Central de Pifo es aproximadamente 3.433.889 m² (343,3889 Ha), incluye un sector con un área de 113.942 (11,3942 ha) que cubre una longitud aproximada de 760 m, ubicado hacia el nor-oeste de la zona central de Pifo, frente a la vía E-35.

Cuadro No. 3 Áreas de influencia

Zonas de influencia	Área (Ha)	%
Directa o inmediata	144,34*	43,98
Indirecta o no inmediata	183,83	56,02
Total	328,17	100,00

*El área de influencia directa no incluye los lotes con uso de suelo vigente Múltiple

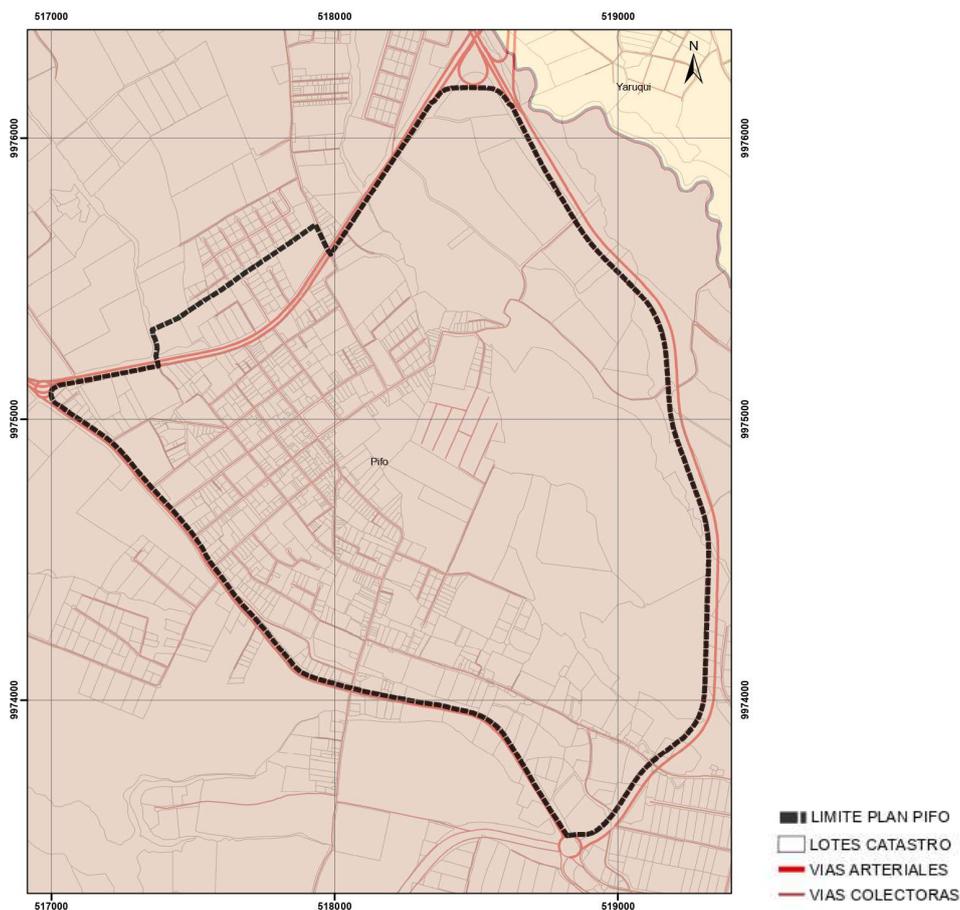
5. LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL

El límite del área de estudio del Plan Especial de la zona central de Pifo comprende todos los sectores y lotes frentistas a vías con uso de suelo múltiple, sin embargo considerando el análisis de las zonas de influencia, se amplían los límites del área de estudio, los cuales son los siguientes:

- Norte: Perimetral Regional (E-35) se incluye un sector frentista a la E-35.
- Sur: Perimetral Regional (E-35)
- Este: Perimetral Regional - ByPass Pifo-Yaruquí (E-35)
- Oeste: Perimetral Regional (E-35)

Considerando la ampliación de los límites del plan especial y, para efectos de un mejor análisis y comprensión del mismo, en adelante se denominará: Plan Especial de la Zona Central de Pifo (PEZCP).

Mapa No. 4 Limite del PEZCP



Elaboración: STHV-DMPPS

6. CLASIFICACIÓN DE SUELO EN EL ÁREA DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA CENTRAL DE LA PARROQUIA DE PIFO

De acuerdo a la clasificación de suelo vigente en los mapas del PUOS, la clasificación de suelo en el área del eje con uso de suelo múltiple de acuerdo al PUOS es suelo urbano.

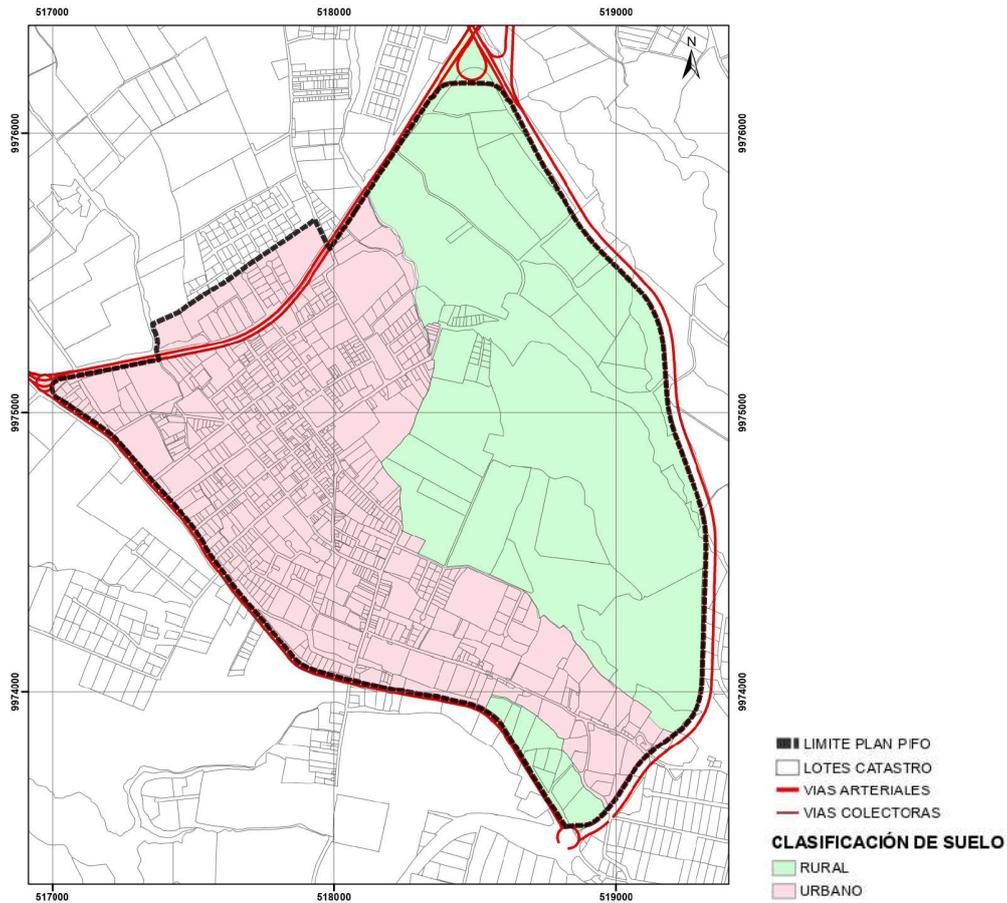
Como parte del análisis el área de influencia al eje de uso múltiple, que corresponde al triángulo que configuran los ejes viales que conforman la E-35 (Perimetral regional), la E-20 (Sangolquí-La Amazonía) y el By Pass Pifo-Yaruquí, que constituye un área total de 328,17 (100%) de las cuales 173,39 Ha, (52,83%) tienen clasificación de suelo urbano y 154,78 Ha (47,17 %) es suelo rural.

Cuadro No. 4 Clasificación del suelo (Áreas)

Clasificación del suelo		
Suelo	Área (Ha)	%
Urbano	173,39	52,83
Rural	154,78	47,17
Total	328,17	100,00

Elaboración: STHV

Mapa No. 5 Clasificación de suelo

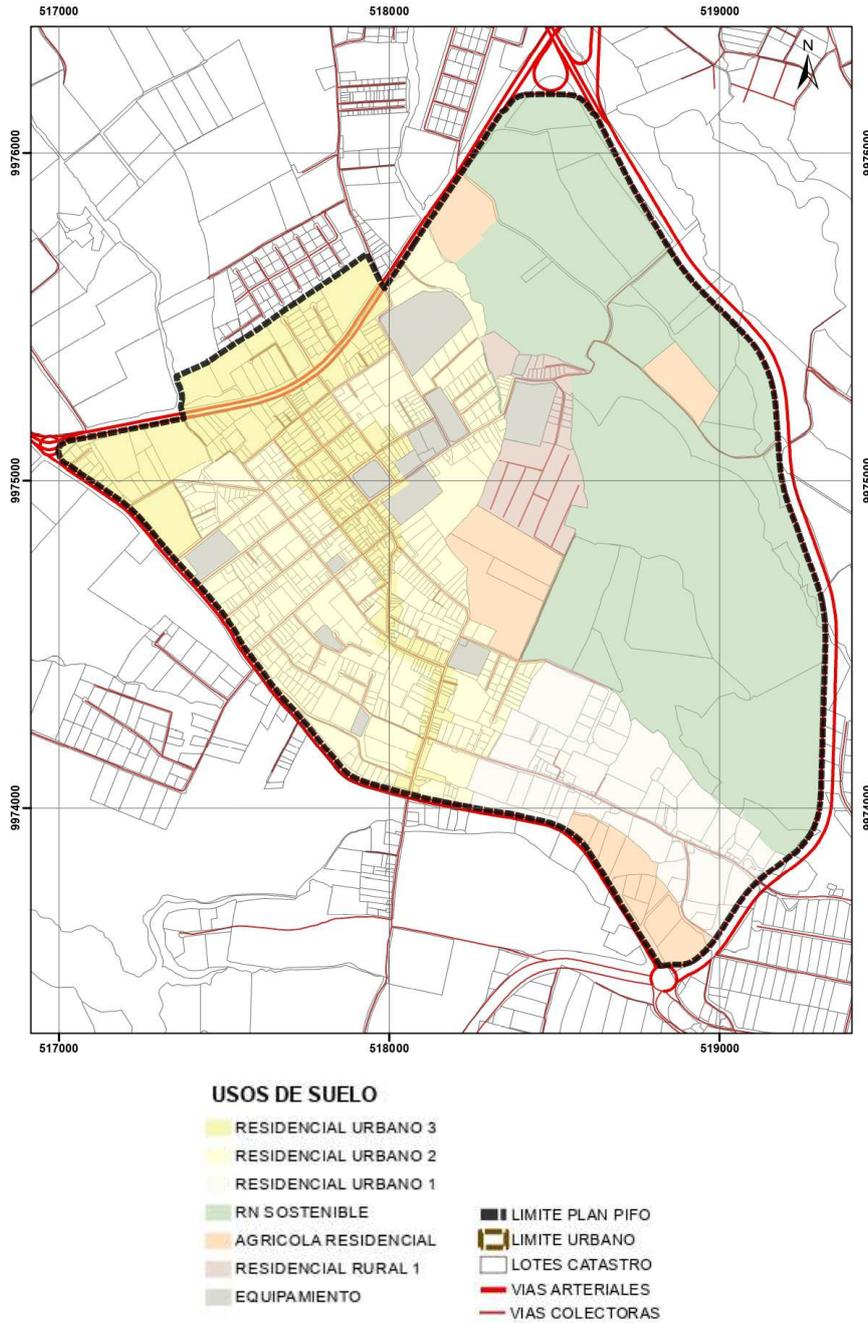


Elaboración: STHV-DMPPS

7. USO DE SUELO VIGENTE PUOS-2017 (OM 192)

La actualización del PUOS del año 2008, aprobado con Ordenanza Metropolitana 031, le asigna uso de suelo Múltiple (M) desde la vía Interoceánica (actual E-35), a todos los lotes frentistas a partir del ingreso por la calle Amazonas continuando por la calle Tulio Garzón, hasta la plaza central de la parroquia en todo su perímetro, uso que se mantiene en el PUOS vigente.

Mapa No. 6 Uso de suelo



Elaboración: Equipo DMPPS

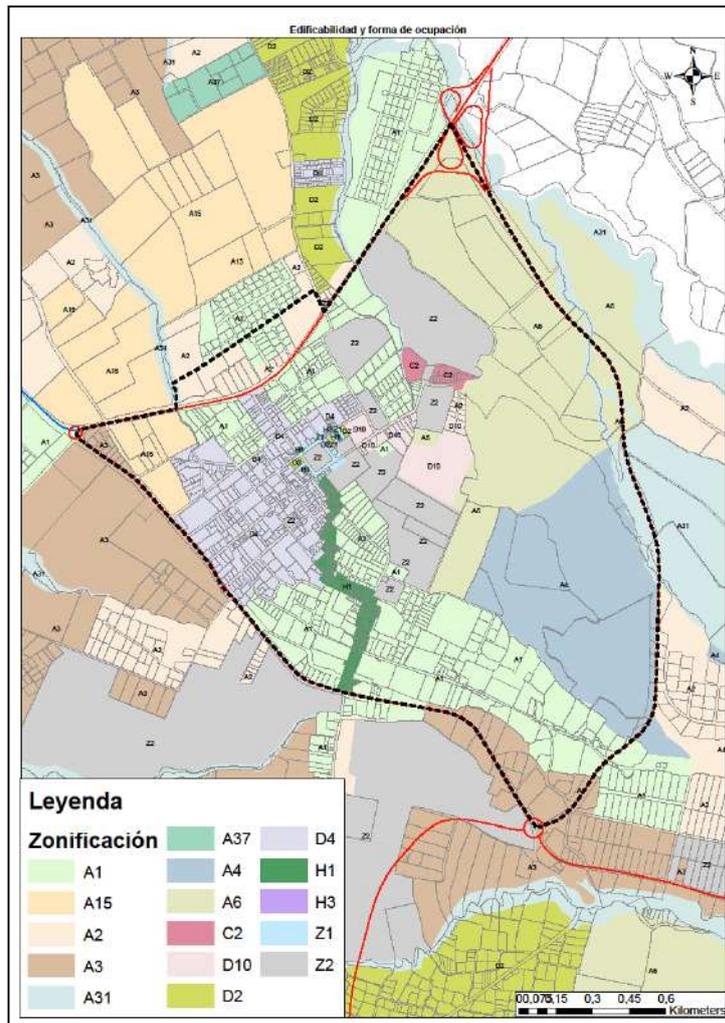
8. FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD (ZONIFICACIÓN)

En el tramo desde la Vía E-35, la calle Gonzalo Pizarro hasta la calle Alfredo Gangotena, plaza central de la parroquia, la zonificación de los lotes frentistas es D4 (D303-80), lote mínimo 300 m², tres pisos y un coeficiente en planta baja del 80%; desde la calle Alfredo Gangotena hasta la calle Francisco de Orellana y todo el perímetro de la plaza central tiene asignaciones H1 y H3 que corresponden a zonificaciones con características patrimoniales, sin embargo cabe

mencionar que existen lotes con asignaciones D2 (D202-80) que no son bienes patrimoniales inventariados cuyo lote mínimo es 200 m², dos pisos y coeficiente en planta baja de 80%.

Siguiendo el eje vial múltiple, desde la calle Francisco de Orellana que continua por la calle Tulio Garzón y calle Amazonas que termina en la conexión sur de la E-35, se mantiene la zonificación H1, zonificación patrimonial.

Mapa No. 7 Zonificación vigente en el área del PEZCP



Elaboración: Equipo DMPPS

9. CONO DE APROXIMACIÓN Y ZONAS DE RUIDO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE

A partir de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ), localizado en la parroquia de Tababela, si bien es cierto que la presencia de este tipo de infraestructuras genera impactos positivos en el desarrollo económico y urbanístico del sector, si no existen

medidas adecuadas de mitigación también provoca impactos negativos en la parte ambiental y de la movilidad y conectividad de los sectores aledaños, sin embargo uno de los mayores impactos negativos a partir de la entrada en operación del nuevo aeropuerto, la generación de las zonas de ruido y los conos de aproximación, factores que en alguna medida limitan las posibilidades de desarrollos urbanísticos en las zonas que se encuentran al interior de estas zonas y de los conos de aproximación.

10. ÁREAS HISTÓRICAS Y BIENES PATRIMONIALES

Los lotes o predios inventariados y por tanto pertenecientes al patrimonio arquitectónico y urbanístico (continuo y selectivo) están identificados con asignaciones de zonificación para la edificación y habilitación del suelo como áreas históricas (H)¹.

El centro de Pifo, principalmente su núcleo central al igual que varias parroquias rurales del DMQ, concentran edificaciones de alto valor patrimonial, sea como edificios públicos (Iglesia, gobierno parroquial) o privados (residencias, casas de hacienda, etc.), los mismos que son calificados como bienes patrimoniales.

11. ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL SECTOR CON USO DE SUELO MÚLTIPLE TIPOLOGÍA CZ1A CON LUAE

De la información remitida por parte de la Dirección Metropolitana de Servicios Ciudadanos, respecto de las Licencias Metropolitanas única para el ejercicio de Actividades Económicas-LUAE obtenidas en la parroquia rural de Pifo en los años 2016, 2017 y lo que va del 2018; se determina: De un total de 11 LUAE del año 2016 para la tipología CZ1A (bares discotecas, karaokes, billares con venta de licor), se renovaron 7 en el año 2017 y se emitieron 2 nuevas licencias.

Cuadro No. 5 Actividades económicas en el sector con uso múltiple

No. de predios (lotes)	Uso actual	Actividad económica	%
72	Vivienda, 4 lotes con locales vacíos y 4 lotes baldíos	Vivienda y lotes	33,96
140	Comercios, servicios y equipamientos	Equipamientos de servicios sociales y públicos, comercios y servicios de tipología barrial,	66,04

¹ Plan de Uso y ocupación del Suelo, Ordenanza Metropolitana No. 210 (2018), págs. 6, 7.

		sectorial y zonal	
212			100

Fuente: Levantamiento de información GAD Pifo
Elaboración: Equipo del Plan

Grafico No. 1 Actividades económicas



Fuente: Levantamiento de información GAD Pifo
Elaboración: Equipo del Plan

12. ESTRUCTURA URBANA DEL ÁREA DE ESTUDIO

La estructura urbana del sector se caracteriza por el nivel de consolidación de las manzanas tanto en tamaño de lotes como en edificaciones es significativamente más densa conforme se aproximan al área central, y va perdiendo densidad poblacional conforme se alejan del centro, sin embargo se puede observar que pesar de que la estructura de amanzanamiento va perdiendo su forma regular y ortogonal, se mantiene un alto grado de lotes pequeños producto de fraccionamientos o subdivisiones.

En cuanto al loteo o estructura de lotes se puede observar que tanto en las manzanas centrales como a lo largo del eje con uso de suelo Múltiple existe diversidad tanto en la forma como en los tamaños de lotes, se pueden encontrar en una misma manzana lotes entre 100 y 1000 m², independientemente del grado de consolidación. Esta condición de las manzanas y los lotes son menos extremos que las manzanas próximas al parque central.

12.1. SISTEMAS URBANOS

El sector de estudio es decir el eje comercial con uso de suelo Múltiple es fundamentalmente urbano consolidado, cuenta en su totalidad con los servicios básicos (agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, comunicaciones, transporte público, recolección de residuos sólidos).

En cuanto a los lotes destinados a equipamientos, algunos están ubicados en la zona de uso de suelo Múltiple y otros aledaños o cercanos a la misma. Del total de lotes con uso actual equipamiento (20), 18 son de propiedad pública, de estos 14 son de propiedad Del Municipio de Quito, 3 del Ministerio de Educación y 2 son propiedad particular.

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 de 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.

Considerando el potencial del eje comercial, como parte del análisis del estudio, se incluye un área de influencia directa al uso de suelo múltiple que representa una superficie de aproximadamente 185.91 Ha, su uso de suelo predominante en esta zona es Residencial Urbano 2 (RU2).

13. MATRIZ DE PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES

A partir del diagnóstico se genera la siguiente matriz, que permite detectar cuáles son las potencialidades de la Zona Central de Pifo, en particular el eje comercial con uso de suelo (M) Múltiple, las cuales se pueden llegar a explotar con posibilidades de éxito y que son determinantes en la conformación de la estrategia de desarrollo territorial. Por otra parte, la identificación de problemas constituye el punto de partida del análisis de dificultades, que llevarán a la identificación de los objetivos estratégicos del plan.

La matriz de problemas y potencialidades, se ha dividido en cuatro componentes que son:

Cuadro No. 6 Matriz de problemas y potencialidades por componentes

Matriz de problemas y potencialidades		
Componente	Problemas	Potencialidades
Territorial	<p>Ocupación arbitraria del espacio público. Deterioro de edificaciones inventariadas. Edificaciones con alta concentración de comercios. Edificaciones y locales adaptados a las actividades económicas. Locales comerciales no cumplen con normativa. No se aprovecha las condiciones de edificabilidad de la normativa. Informalidad en la construcción. Sector con déficit de servicios y de infraestructura de soporte. Espacios públicos en general con poca arborización.</p>	<p>Eje comercial convertido en polo de atracción de la zona. Actores que promueven la actividad económica. Buena oferta de comercios y servicios. Sector de amplia oferta comercial y servicios. Normativa urbana con buenos coeficientes para el aprovechamiento urbanístico. Suelo vacante con posibilidades de nuevas edificaciones y actividades económicas. Suelo rural mantiene baja consolidación. Sector con servicios de equipamientos públicos y privados</p>
Físico-Biótico	<p>Canales de riego contaminados con basura y descargas domésticas. Terrenos sin cerramiento expuestos a ser convertidos en botaderos de basura. Falta de vegetación arbórea en zonas residenciales. Suelo vacante sin aprovechamiento agro-productivo. Presencia de perros callejeros Mal manejo de los canales de riego Falta de iniciativas y recursos para el aprovechamiento de turismo agro-ecológico. Formaciones naturales relegadas a pequeños espacios aledaños a canales de riego.</p>	<p>Suelo vacante en áreas urbanas con lotes mayores a 1000 m2. Zonas aledañas rurales mantienen la vocación productiva. Posibilidades de potenciar el recurso natural existente como elemento de atractivo turístico. Canales de riego con potencial. En condiciones secas, la cangahua presenta buenas características de estabilidad Especies arbustivas y arbóreas ayudan a estabilizar los suelos en zonas con pendientes superiores a los 20 grados. Paisaje natural cercano a la zona central.</p>
Socio económico	<p>El mal manejo de actividades económicas de centros de diversión han incrementado los problemas de inseguridad. Incremento de población migrante sin oportunidades de trabajo. Parte de la población migrante genera problemas de inseguridad. Pérdida de identidad cultural y saberes ancestrales. Concentración excesiva de ciertas actividades económicas. Falta de presupuesto para obras públicas.</p>	<p>Centro de atracción y conexión para nuevas inversiones productivas. Población joven Colaboración por parte de la Policía Nacional y otras instituciones. Barrios y comunidad organizados. Líderes comunitarios promueven la participación ciudadana Riqueza cultural y natural que debe ser puesta en valor. Suelo vacante con posibilidad de nuevas actividades económicas.</p>
Movilidad-conectividad	<p>Red vial deficitaria Deficiente señalización en el eje vial central. Saturación y congestión de tráfico y deterioro de la capa de rodadura en algunas vías. Insuficiente transporte público en la zona central. Informalidad en el servicio de taxis y camionetas genera inseguridad y abusos. Ocupación arbitraria del espacio público por parte de cooperativas de taxis y camionetas. Contaminación ambiental. Difícil accesibilidad desde la E-35 y el By Pass Pifo-Yaruquí. Ruptura espacial de algunos sectores por efectos del cruce de la E-35.</p>	<p>Existencia de buses, taxis y camionetas para transporte. Cercanía de nuevas vías arteriales mejoran la conectividad inter parroquial. Sistema vial local permite buenas condiciones de conectividad y accesibilidad. Condiciones de la mayoría de las vías en buen estado.</p>

Cuadro No. 7 Objetivos estratégicos

Determinación de objetivos estratégicos	
Componente	Objetivo
Territorial	Fomentar una ocupación racional y funcional del territorio urbanizado y en proceso de consolidación.
	Optimizar los equipamientos existentes y mejorar la calidad del espacio público como elementos de integración y convivencia ciudadana.
	Mejorar y complementar la infraestructura y servicios básicos del sector (vías, agua potable, alcantarillado y energía eléctrica).
Físico-biótico	Promover el desarrollo sustentable a través de la conservación y recuperación de las áreas verdes del sector.
Socio-económico	Fomentar el desarrollo económico, cultural y turístico sostenible.
	Mejorar la convivencia ciudadana y generar espacios incluyentes.
	Puesta en valor la cultura y las tradiciones de la parroquia fomentando la inclusión en la diversidad.
Movilidad-conectividad	Mejorar la movilidad, conectividad y la señalización como apoyo al desarrollo económico del sector.

14. MODELO TERRITORIAL

14.1. EL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

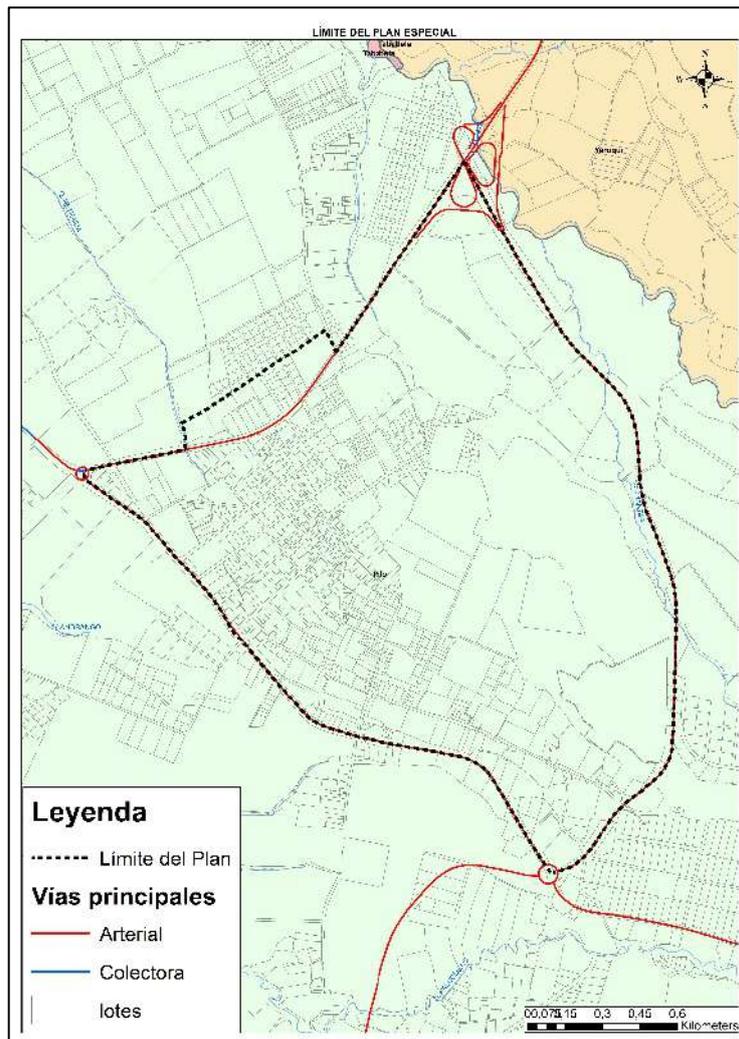
La propuesta se enmarca dentro de los principios de la planificación estratégica que el Distrito Metropolitano de Quito persigue, a través de la cual se concibe a Quito como Ciudad Inteligente, donde el desarrollo ambiental se adecúa a las necesidades de las personas; donde el ordenamiento territorial procura que los procesos de desarrollo se lleven a cabo en las mejores condiciones; y finalmente, donde las personas puedan movilizarse y conectarse para dinamizar y dar eficiencia a esos procesos.

14.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El área de estudio del Plan Especial de la Zona Central de Pifo, comprende todos los lotes frentistas a vías con uso de suelo múltiple, sin embargo frente a los impactos que han sido analizados en el diagnóstico, el ámbito de aplicación o los límites del plan son los siguientes:

- Norte: Perimetral Regional (E-35) se incluye un sector frentista a la E-35.
- Sur: Perimetral Regional (E-35)
- Este: Perimetral Regional - By Pass Pifo-Yaruquí (E-35)
- Oeste: Perimetral Regional (E-35)

Mapa No. 8 Ámbito de aplicación del PEZCP



Elaboración STHV-DMPPS

Además cabe mencionar que siendo uno de los lineamientos del modelo el incentivar y mantener las actividades económicas de los ejes viales de la zona central de Pifo, y siendo la vía E-35 el eje que dinamiza esta zona central, el modelo territorial incorpora un sector ubicado hacia el norte del plan, específicamente en el tramo de mayor accesibilidad que conducen hacia la zona central de Pifo.

14.3. PRINCIPIOS RECTORES DEL MODELO

Conceptualmente el modelo territorial del Plan Especial de la Zona Central de Pifo se enmarca en la estrategia de desarrollo del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT), mediante la cual las parroquias rurales de la Zona Administrativa Nuevo Aeropuerto, constituyen una estructura multinodal de subcentralidades urbanas favoreciendo la densificación y descongestión del tejido urbano existente y la redistribución de la población

de acuerdo a criterios de seguridad, con equipamientos y espacio público que garanticen el acceso a servicios en todo el territorio urbanizado.

El modelo plantea una reestructuración del eje concentrador de actividades económicas a través de una redistribución hacia otros ejes y sectores que permitan una mejor distribución de las actividades de la zona central, a través del mejoramiento de la accesibilidad y conectividad, del espacio público basado en un modelo de ordenamiento territorial que equilibre y armonice con los distintos usos de suelo asegurando un desarrollo sustentable.

14.4. OBJETIVO GENERAL

Consolidar la vocación residencial y comercial del centro de Pifo, mejorando la movilidad y el funcionamiento de las actividades económicas implantadas en el eje principal de acceso al área central y en torno al parque histórico, la recuperación del espacio público y la consolidación de una red verde urbana de carácter barrial y sectorial, que permitan impulsar el desarrollo comercial y turístico de manera sostenible.

15. PROPUESTA TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA CENTRAL DE PIFO

15.1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

De conformidad al artículo 17 de la LOOTUGS el suelo se clasifica en urbano y rural.

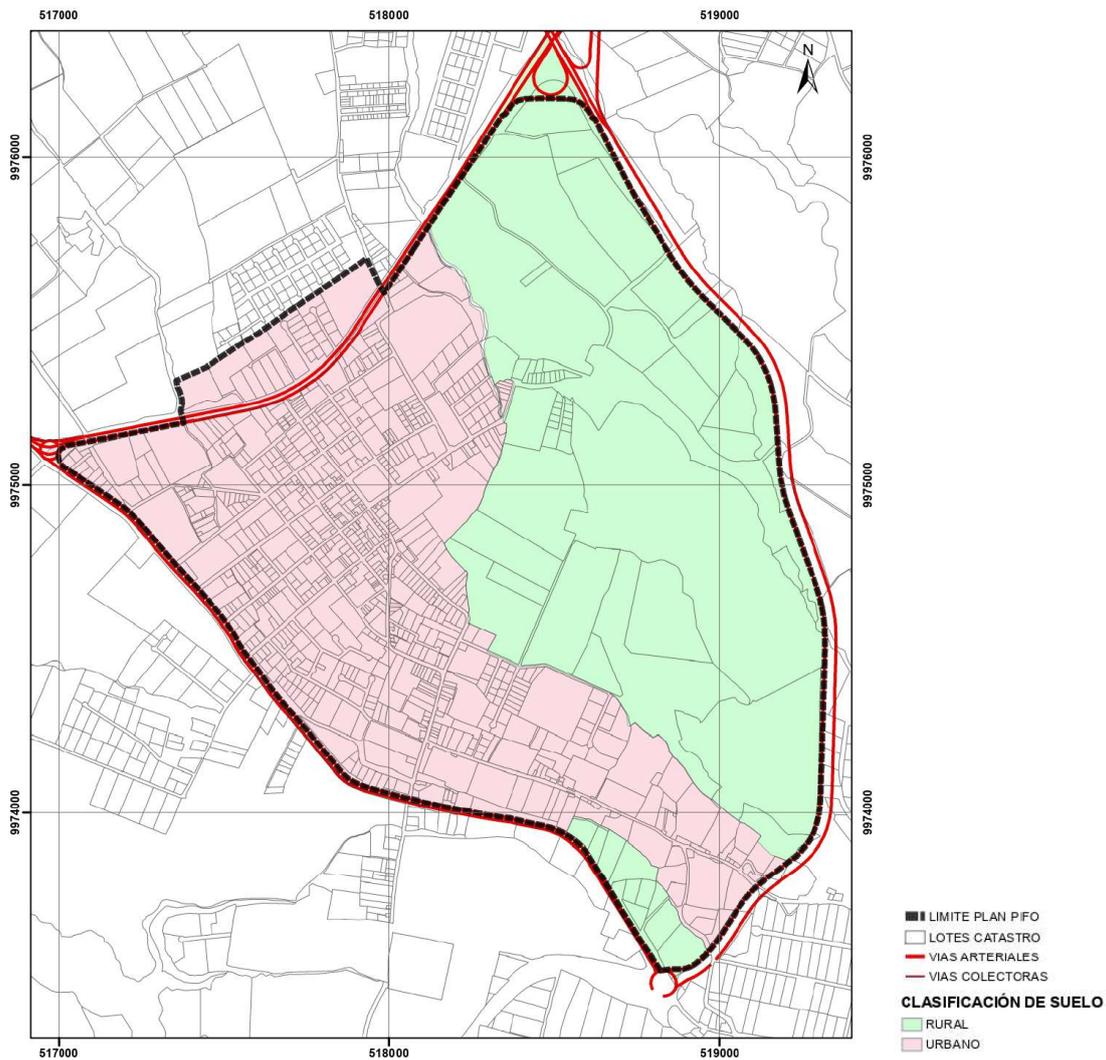
Suelo Urbano

El suelo urbano es el ocupado por asentamientos humanos concentrados que están dotados total o parcialmente de infraestructura básica y servicios públicos, y que constituye un sistema continuo e interrelacionado de espacios públicos y privados.

Suelo rural

El suelo rural es el destinado principalmente a actividades agro productivas, extractivas o forestales, o el que por sus especiales características biofísicas o geográficas debe ser protegido o reservado para futuros usos urbanos. Para el suelo rural se establece la siguiente sub clasificación:

Mapa No. 9 Clasificación de suelo



Elaboración: STHV-DMPPS

En esta revisión del plan no se ha cambiado el límite urbano por las consideraciones expuestas en los antecedentes de este documento, por lo tanto se mantiene la clasificación del suelo del PUOS vigente.

La clasificación del suelo se mantiene entonces de la siguiente manera:

Cuadro No. 8 Clasificación del suelo y áreas en el PEZCP

Clasificación del suelo		
Suelo	Área (Ha)	%
Urbano	173,39	52,83
Rural	154,78	47,17
Total	328,17	100,00

Elaboración: STHV

15.2. PIEZAS URBANÍSTICAS

A través de la identificación de características homogéneas en los aspectos biofísicos, socioeconómicos y urbano-arquitectónicos, se determinaron 12 piezas urbanísticas para el área del estudio del Plan Especial Zona Central de Pifo. En términos de pendientes en general, todas las piezas urbanísticas tienen pendientes menores a 20 grados, a excepción de un sector de las piezas No.7 y No. 9 conformadas por una pequeña plataforma, que está definida en su periferia por la vía E-35 (By Pass Pifo-Yaruquí) y varios taludes con pendientes entre 20 y 45 grados.

A continuación se describe cada pieza urbanística:

Pieza Urbanística 1: Corresponde al parque central de Pifo y su entorno inmediato que por sus características históricas concentran edificaciones de alto valor patrimonial, como edificios públicos o privados que son calificados como bienes patrimoniales.

Pieza Urbanística 2: Se ubica en el área central del Pifo, se caracteriza por ser la zona de mayor consolidación, mantienen un loteo irregular y una estructura vial definida, cuenta con equipamientos cercanos y todos los servicios básicos. Adicionalmente, en el área norte existen diversas actividades económicas conformando un eje comercial.

Pieza Urbanística 3: Se caracteriza por ser un territorio en proceso de consolidación, con una estructura vial definida y cuenta con todos los servicios básicos y equipamientos públicos. Esta pieza tiene suelo vacante con un loteo irregular, principalmente en el área sur de la pieza en donde los lotes vacíos superan los 2500 m².

Pieza Urbanística 4: Se ubica en el área central del Pifo, en su extremo oriental, se caracteriza por ser un sector un loteo irregular y una estructura vial definida, cuenta con equipamientos cercanos y todos los servicios básicos. Además, se identifica lotes vacíos con un área mayor a los 2500 m² en zonas cercanas a la plaza central.

Pieza Urbanística 5: Esta pieza urbanística presenta una fuerte influencia de la vía E-35 y del centro histórico de la parroquia lo que ha consolidado una diversidad de actividades comerciales. En la zona occidental de la pieza se identifican usos industriales y una zona en proceso de deterioro cercana al intercambiador. Cuenta con una estructura vial definida y servicios básicos.

Pieza Urbanística 6: Corresponde a un sector en proceso de consolidación, se caracteriza por un loteo regular mayor a 600 m² producto de subdivisiones, algunos son frentistas hacia la vía E-35, por lo que existe una fuerte tendencia de usos comerciales, la estructura de vías se articula directamente hacia la E-35, tiene todos los servicios básicos.

Pieza Urbanística 7: Corresponde a un sector clasificado como suelo rural, cercano a la zona central de Pifo, con un 90 % de suelo vacante con lotes de gran tamaño (10.000-100.000 m²) con una tendencia leve de fraccionamiento que no obedece a la norma y con varios lotes donde se identifican actividades agrícolas, con pequeños asentamientos humanos dispersos y con baja consolidación. No existe una estructura vial definida, no tiene equipamientos comunitarios, la infraestructura y los servicios básicos son limitados y en su mayoría se concentran en las zonas donde se ubican los asentamientos humanos.

Pieza Urbanística 8: Corresponde a un sector clasificado como suelo rural, se caracteriza por tener la presencia de asentamientos humanos de hecho en proceso de consolidación, suelo con lotes pequeños regulares fraccionados en derechos y acciones, tiene una estructura vial definida, déficit de servicios básicos. Es un sector aledaño al área urbana con potencial para la expansión urbana.

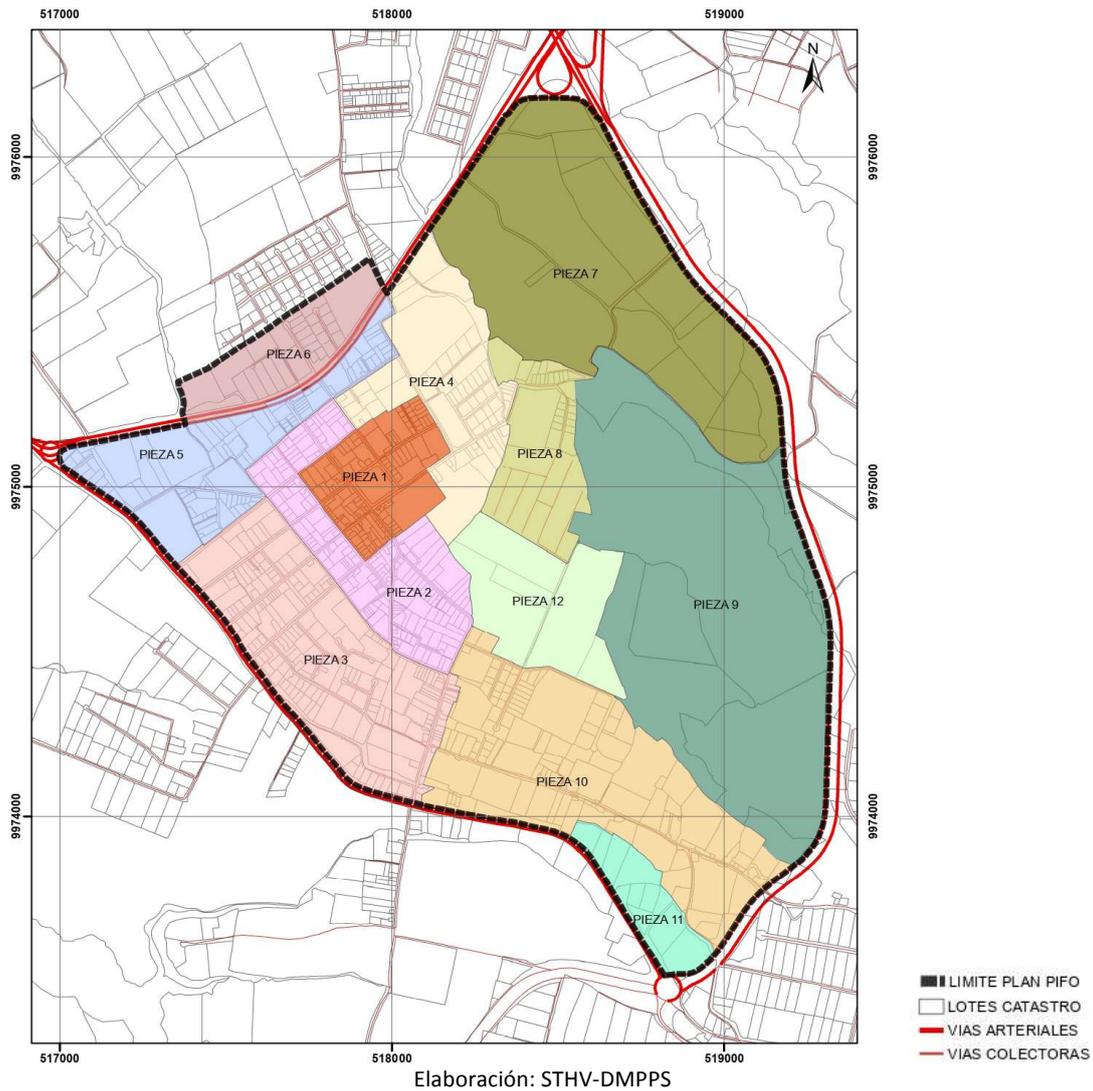
Pieza Urbanística 9: Corresponde a un sector clasificado como suelo rural, con un alto valor paisajístico y sin fraccionamiento. Los lotes de gran tamaño (10.000-300.000 m²) en su mayoría son dedicados a actividades agrícolas, no existe una estructura vial definida, no tiene equipamientos comunitarios, la infraestructura y los servicios básicos son limitados.

Pieza Urbanística 10: Corresponde a un sector clasificado como suelo rural, con asentamientos humanos dispersos y poco consolidados que se desarrollan a partir de un eje vial central, se caracteriza por tener grandes lotes irregulares en su mayoría poco fraccionados, mantienen actividades productivas, la infraestructura y los servicios básicos se concentran principalmente en el eje vial central.

Pieza Urbanística 11: Clasificado como suelo rural, corresponde a un sector colindante hacia el sur con la pieza urbanística 10, se caracteriza por tener lotes irregulares y de gran tamaño poco fraccionados con frente a una vía arterial (E-35), baja consolidación y con servicios básicos limitados.

Pieza Urbanística 12: Es un sector clasificado como rural, se caracteriza por estar junto al área urbana y muy próximo al centro de Pifo, mantiene el 95 % de suelo vacante con lotes grandes regulares poco fraccionados, algunos dedicados a actividades agro productivas, no tiene una estructura vial definida, tampoco servicios básicos. Es un sector sin ocupación de asentamientos humanos, esta pieza al momento funciona como zona de amortiguamiento, sin embargo por el fraccionamiento circundante, sus características territoriales, y de localización en el contexto del centro de Pifo, se puede considerar como futura zona para la expansión urbana.

Mapa No. 10 Piezas urbanísticas



15.3. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

En base al análisis de las piezas urbanísticas y la clasificación del suelo propuesto en la zona de estudio, se determinaron 6 tratamientos urbanísticos para suelo de clase rural y clase urbana, con la finalidad de direccionar las estrategias a considerarse en la planificación del sector, conforme lo establece la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS):

Para suelo rural

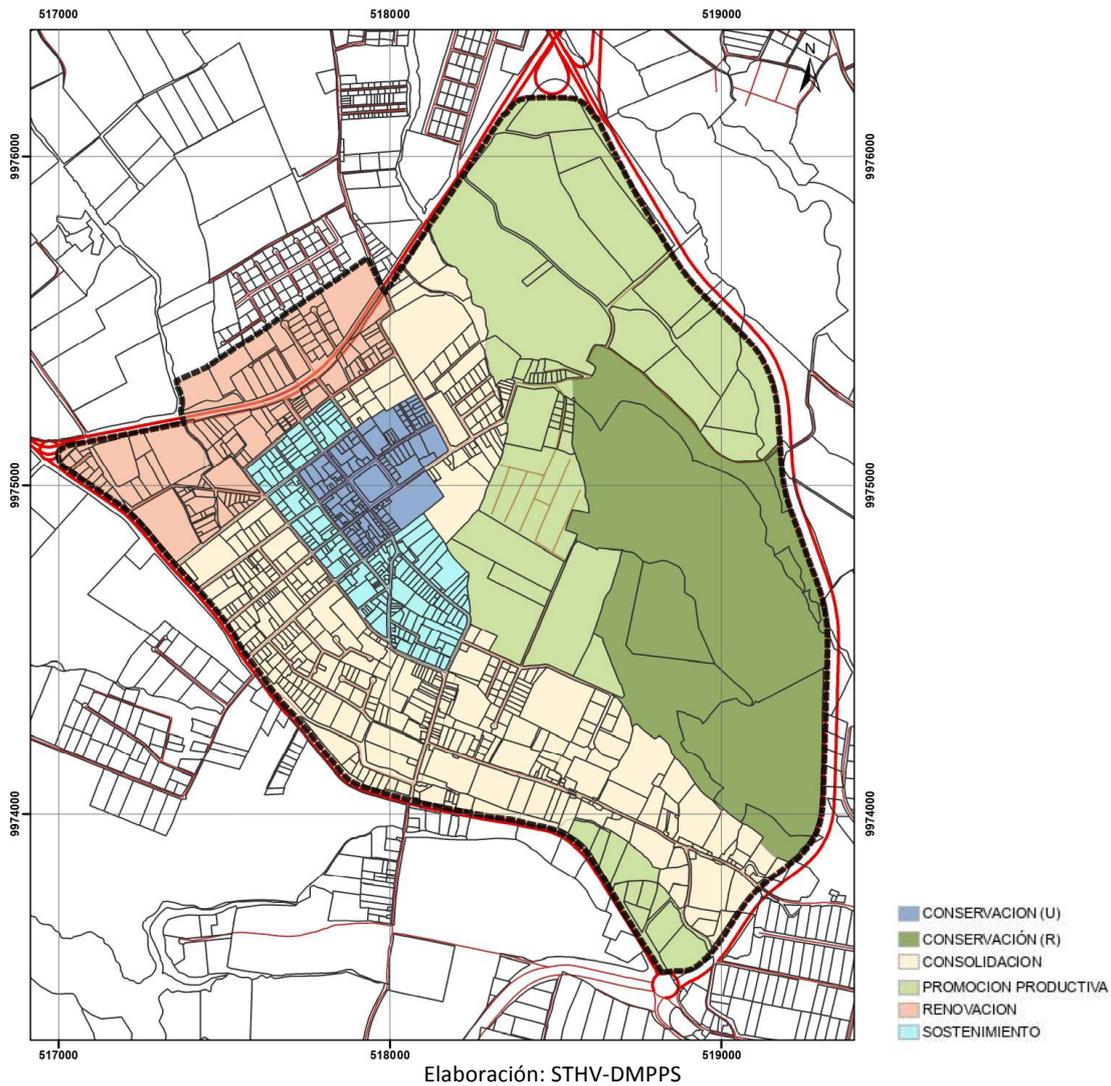
- **Conservación:** aplicado a aquellas zonas rurales que poseen un alto valor histórico, cultural, paisajístico, ambiental o agrícola, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda;

- **Promoción productiva:** Se aplica a aquellas zonas rurales de producción para potenciar o promover el desarrollo agrícola, acuícola, ganadero, forestal o de turismo, privilegiando aquellas actividades que garanticen la soberanía alimentaria, según lo establecido en la legislación agraria.

Para suelo urbano

- **Consolidación:** se aplica a aquellas áreas con déficit de espacio público, infraestructura y equipamiento público que requieren ser mejoradas, condición de la cual depende su potencial de consolidación y re densificación;
- **Sostenimiento:** se aplica a las áreas que se caracterizan por un alto grado de homogeneidad morfológica, coherencia entre el uso y la edificación y una relación de equilibrio entre la capacidad máxima de utilización de los sistemas públicos de soporte y los espacios edificados que no requieren de la intervención en la infraestructura y equipamientos públicos, sino de la definición de una norma urbanística destinada a mantener el equilibrio;
- **Conservación:** aplicado a aquellas zonas urbanas que posean un alto valor histórico, cultural, urbanístico, paisajístico, ambiental, con el fin de orientar acciones que permitan la conservación y valoración de sus características, de conformidad con la legislación ambiental o patrimonial, según corresponda;
- **Renovación:** Se aplica en áreas en suelo urbano que por su estado de deterioro físico, ambiental y/o baja intensidad de uso y la pérdida de unidad morfológica, necesitan ser reemplazadas por una nueva estructura que se integre física y socialmente al conjunto urbano. El aprovechamiento de estos potenciales depende de la capacidad máxima de utilización de los sistemas públicos de soporte.

Mapa No. 11 Tratamientos urbanísticos



15.4. USOS DE SUELO PRINCIPAL

De acuerdo a la Ordenanza Metropolitana No. 210 que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, los usos de suelo se identifican en el territorio como usos principales: Residencial, Agrícola Residencial, Múltiple, Área Patrimonial, Industrial, Equipamiento, Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio Natural, Recurso Natural/Producción Sostenible, Recurso Natural no Renovable.

Los usos de suelo presentes en la zona de Plan de la Zona Central de Pifo, se definen a continuación:

Definiciones²

² Ordenanza Metropolitana No. 210 y anexo del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)

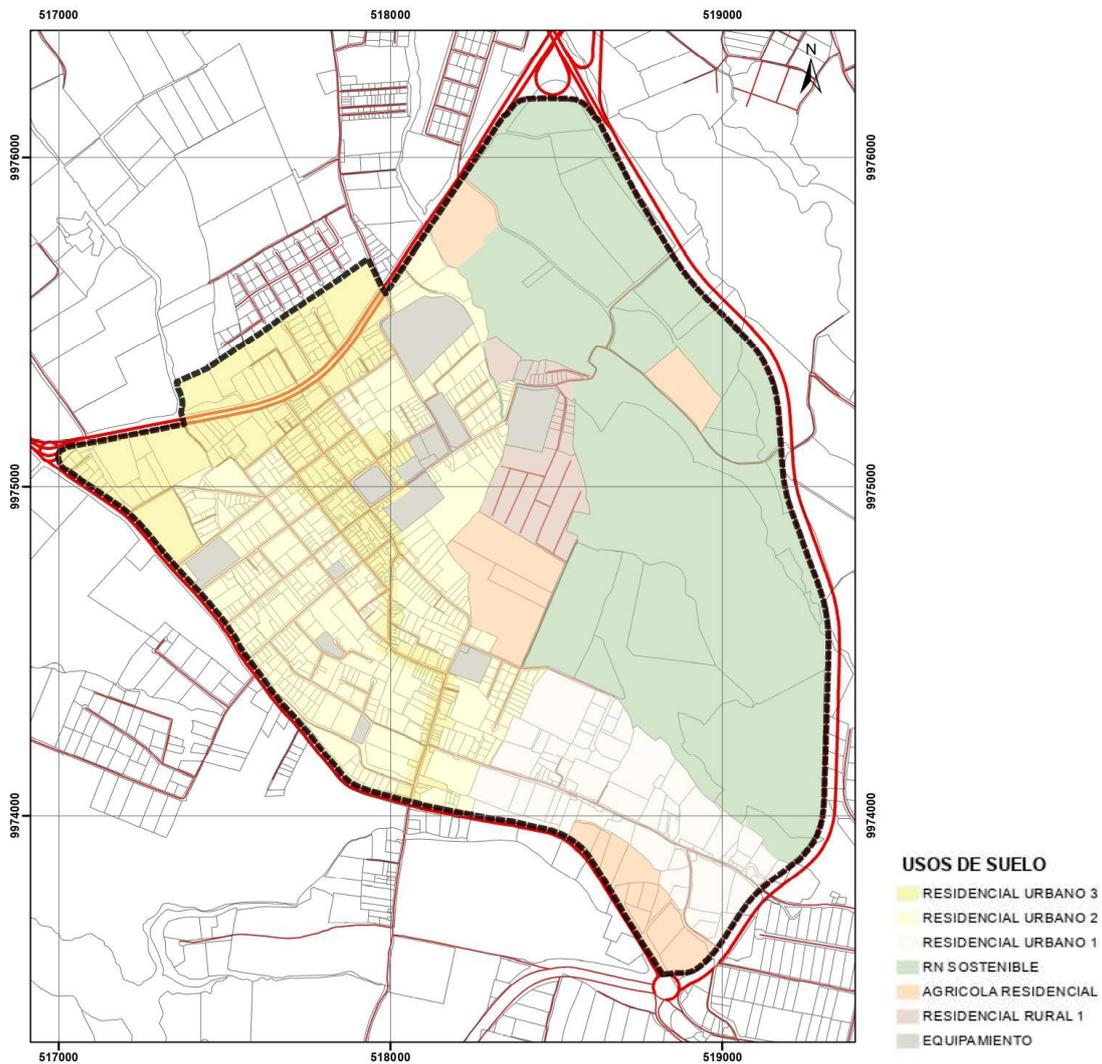
- **Residencial urbano 2 (RU2):** Zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial y zonal, así como industrias de bajo impacto.
- **Residencial urbano 3 (RU3):** Zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial, zonal y metropolitano así como industrias de bajo impacto.
- **Uso Agrícola Residencial (AR):** Los sectores de uso agrícola residencial en suelo urbano están localizados próximos a las áreas urbanas consolidadas, existe vivienda y actividades agrícolas, pecuarias y de pesca para autoconsumo.
Será compatible con comercios y servicios de nivel barrial y sectorial, industrias de bajo impacto (II1A), y, con las actividades agrícolas, pecuarias y pesca antes indicadas.
- **Área Patrimonial (H):** De acuerdo con la Ordenanza Metropolitana de Áreas y Bienes Patrimoniales y para efecto del PUOS, corresponde a aquellos ámbitos territoriales o lotes que contengan o constituyan bienes patrimoniales, que son elementos de valor natural, espacial o cultural que forman parte del proceso de conformación y desarrollo de los asentamientos humanos y que han adquirido tal significado social, que los hace representativos de su tiempo y de la creatividad humana.
- **Residencial rural 2:** Zonas correspondientes a asentamientos humanos agrupados de manera espontánea, concentrados o dispersos, localizados en suelo rural, alejados de los límites urbanos, que presentan procesos parciales de urbanización (con dotación parcial de agua, alcantarillado, energía eléctrica y vías) y que ocasionalmente se integran a la estructura urbana existente, con alto grado de fraccionamiento, loteo irregular entre 200 m² hasta 2.500 m².
- **Industrial:** Es el uso destinado a la elaboración, transformación, tratamiento y manipulación de materias primas para producir bienes o productos, en instalaciones destinadas a este fin.
El suelo industrial se clasifica en los siguientes grupos principales: de bajo impacto, de mediano impacto, de alto impacto y de alto riesgo.
- **Equipamiento:** Destinado a la implantación y desarrollo de actividades para los servicios sociales de educación, cultura, salud, bienestar social, recreativo, deportivo y culto; y públicos de seguridad, administración pública, servicios funerarios, transporte, infraestructura y equipamientos especiales.
- **Protección Ecológica/Conservación del Patrimonio:** Comprende el uso destinado a la conservación del patrimonio natural, lo que incluye actividades de protección y

restauración de la diversidad biológica que constituye: Flora, fauna, ecosistemas, quebradas, elementos relevantes del paisaje natural y servicios ambientales asociados.

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

La propuesta de uso del suelo y forma de ocupación y edificabilidad (zonificación) para cada pieza del sector central de Pifo, se grafican en los siguientes mapas No. 12 y 13:

Mapa No. 12 Uso del Suelo propuesto



Elaboración: STHV-DMPPS

15.5. FORMA DE OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

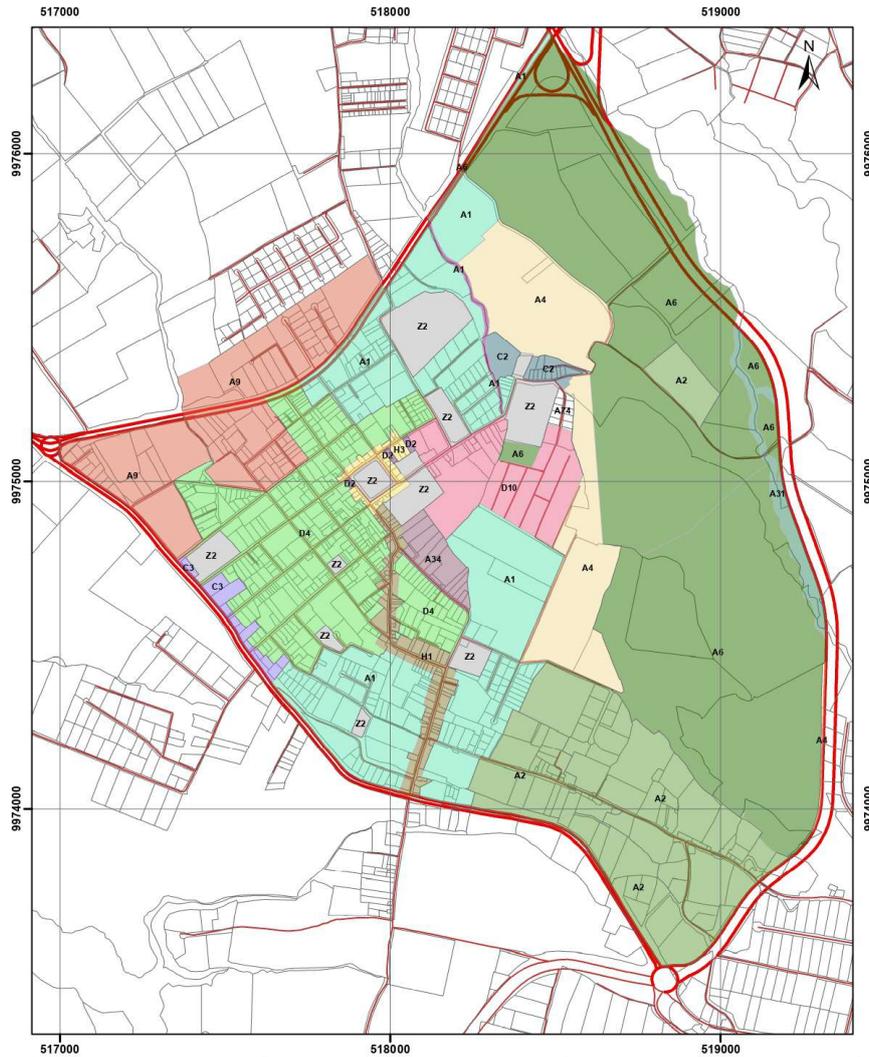
La edificabilidad y formas de ocupación se identifican a través de un código tipológico que resume las características de cada una de las zonas localizadas en el territorio distrital, detalladas en el cuadro siguiente:

Cuadro No. 9 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
A3	A2502-10	2	8	5	5	5	6	3	6	10000	50
A4	A5002-5	2	8	5	5	5	6	5	10	5000	40
A6	A25002-1.5	2	8	5	5	5	6	2	3	25000	100
A9	A1003-35	3	12	5	5	5	6	35	105	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
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
C3	C303-70	3	12	5	0	3	6	70	210	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



ZONIFICACIÓN

A 1002-35 (A2)	D202H-70 (H1)
A 1003-35 (A9)	D203-50 (D10)
A25002-1.5 (A6)	D302-80 (D2)
A5002-5 (A4)	D302H-70 (H3)
A602-50 (A1)	D303-80 (D4)
A603-50 (A34)	A602-35 (A74)
C302-70 (C2)	PQ (A3)
C303-70 (C3)	ZC (Z2)

Elaboración: STHV-DMPPS

16. SISTEMAS PÚBLICOS DE SOPORTE

16.1. 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.³

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

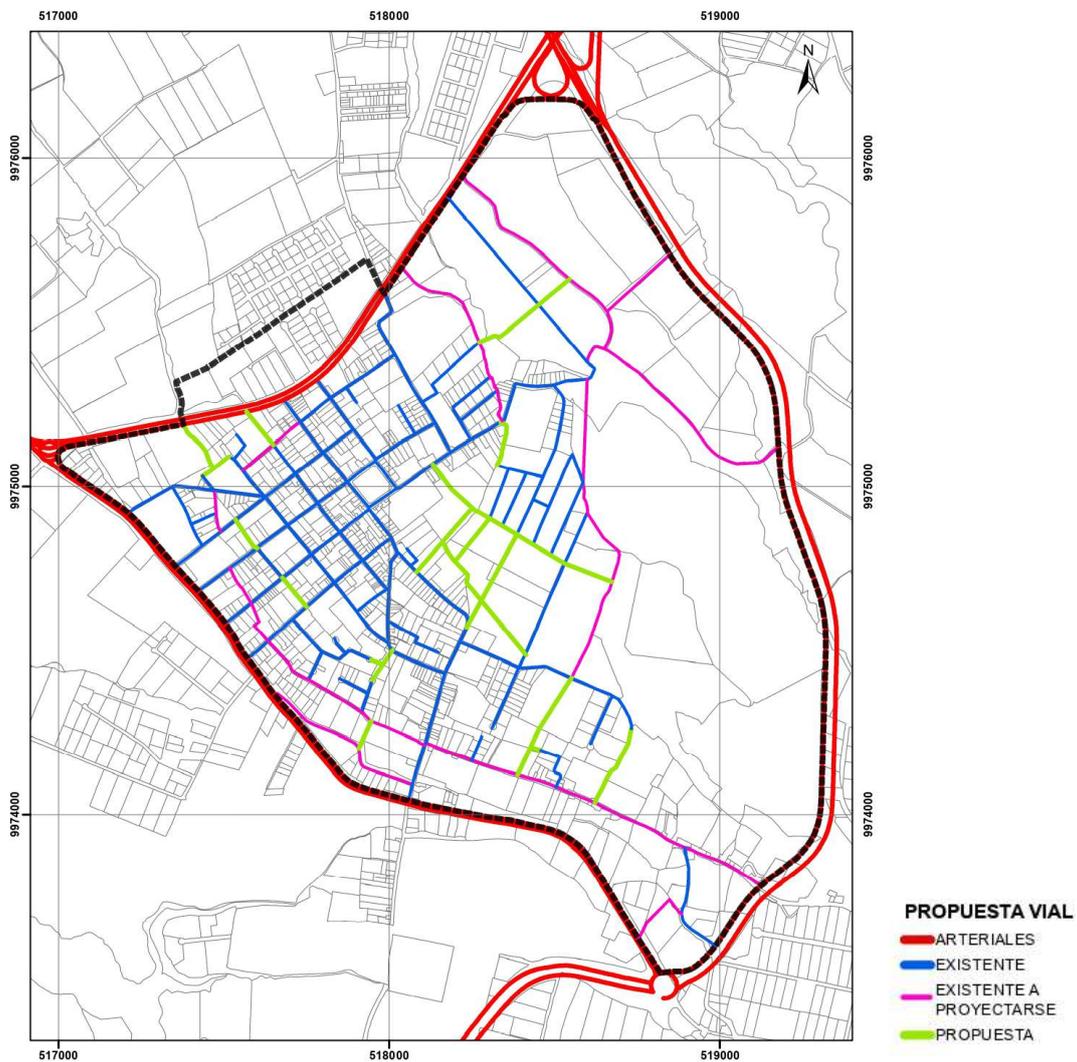
³ Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2015, págs. 91

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.

Mapa No. 14 Sistema vial



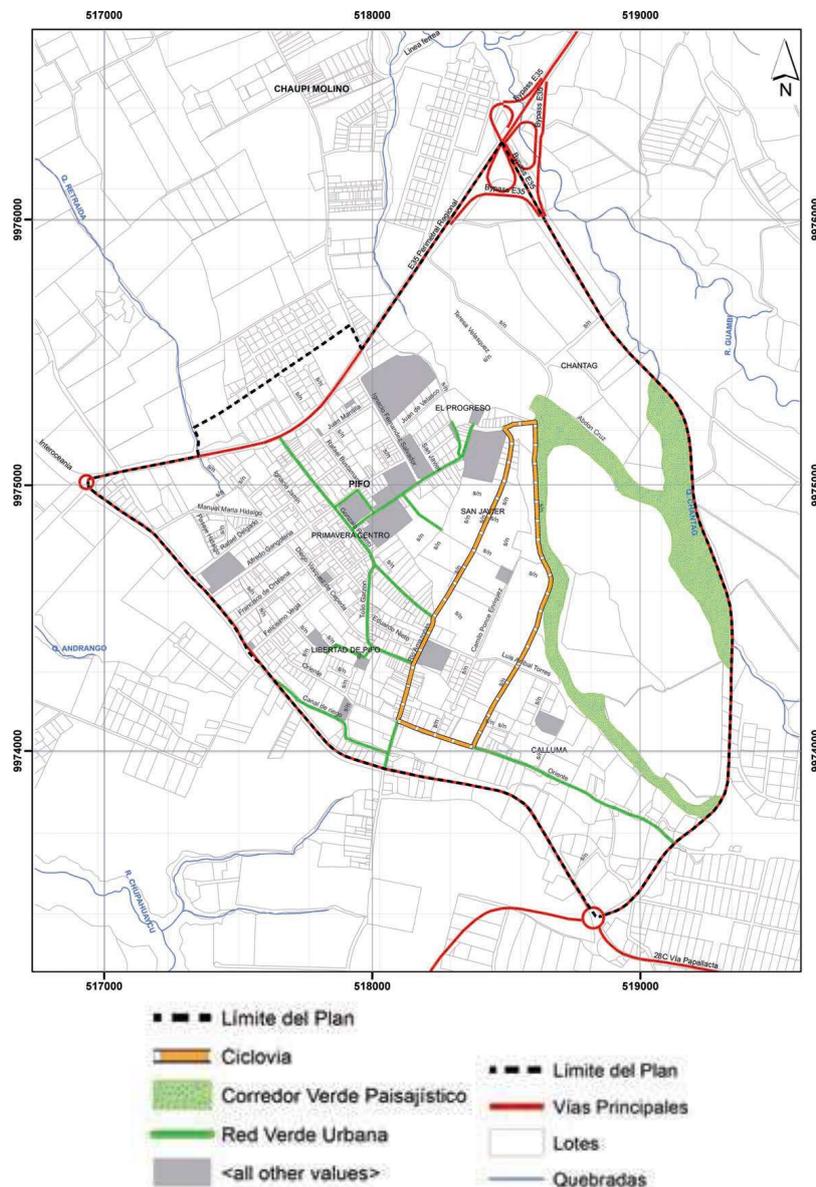
Elaboración: STHV-DMPPS

Ciclovías

Con la finalidad de incentivar la utilización de la bicicleta como medio de movilidad no motorizado, se plantea incorporar una ciclo-vía con un recorrido de aproximadamente 2.892 metros de longitud, además la misma se articula con la red verde urbana, el corredor ecológico-paisajístico y con algunos equipamientos y áreas verdes de la zona central.

Con la finalidad de proporcionar un espacio seguro para circulación en bicicleta, reducir la contaminación ambiental y fomentar modelos de transporte no motorizados que permitan avanzar hacia nuevas formas de movilidad, se propone generar un circuito de ciclovías dentro de la zona central del Plan, que comprende una longitud total de 2.892 metros.

Mapa No. 15 Ciclovía, 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.

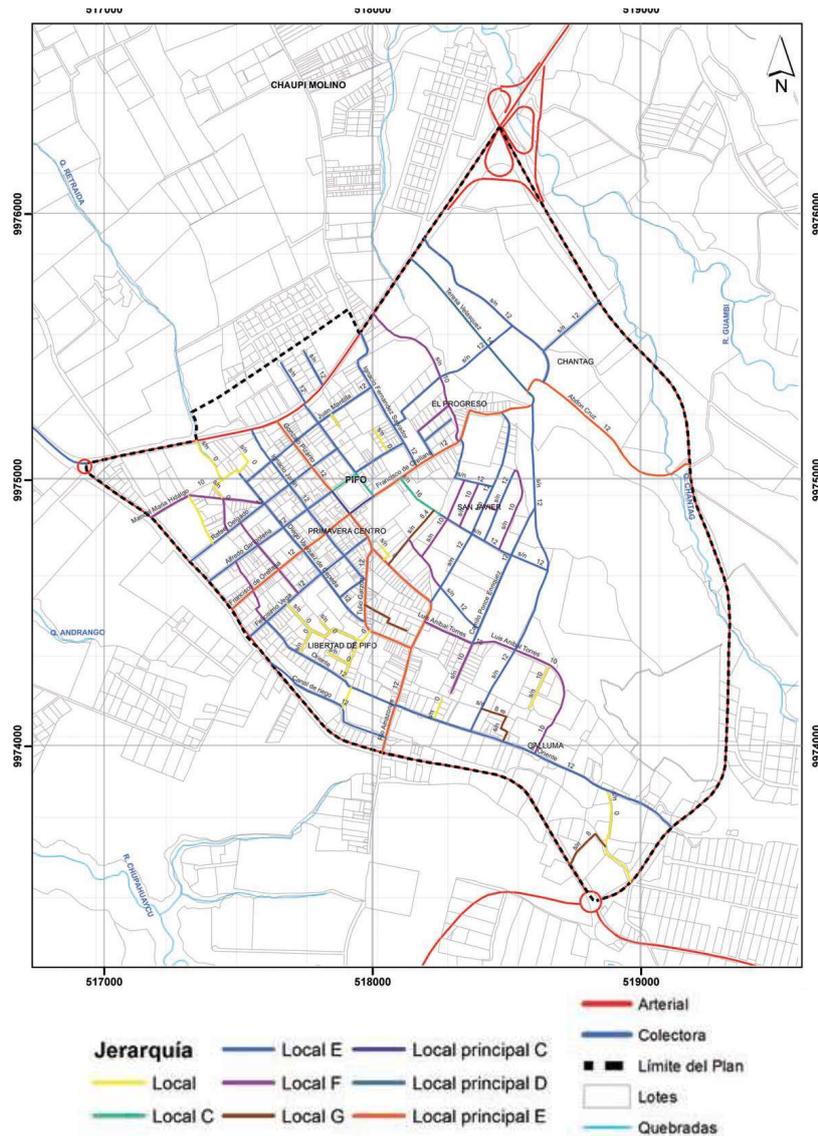
Las longitudes para el sistema vial de acuerdo a su jerarquía vial se resumen en la tabla siguiente:

Cuadro No. 10 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

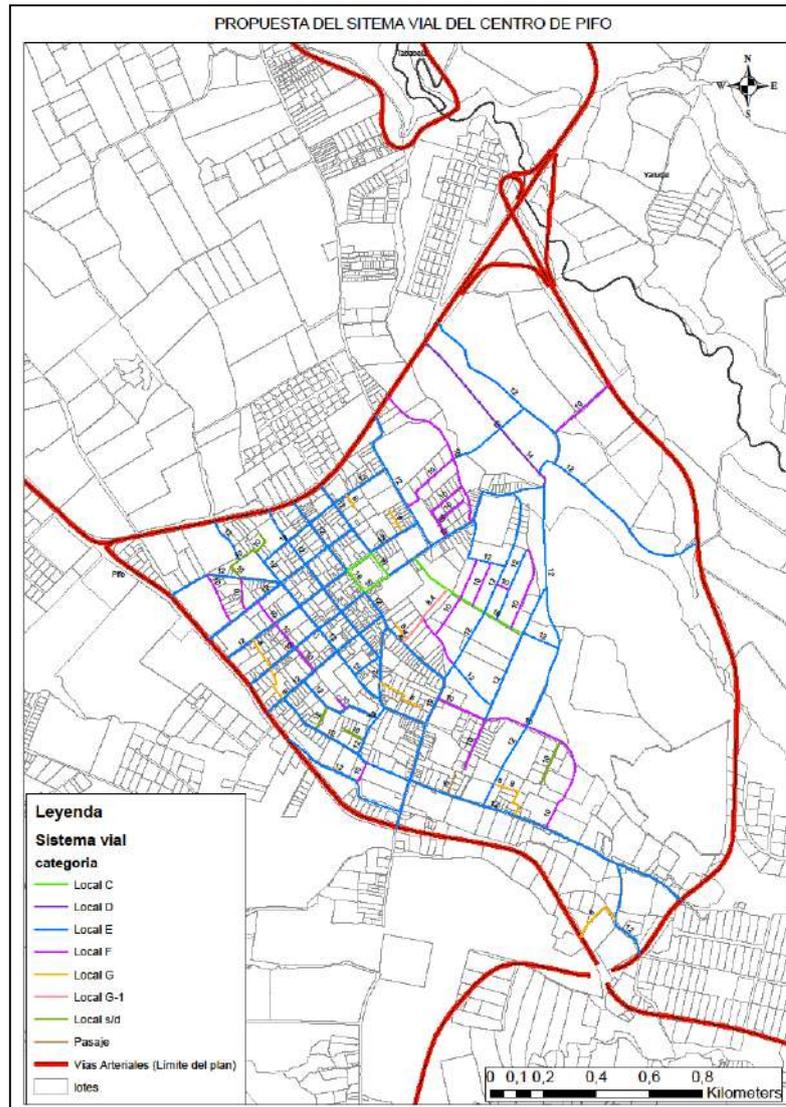


Elaboración: STHV-DMPPS

Sobre la base del diagnóstico del estado vial actual y la jerarquización funcional establecida por las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo 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

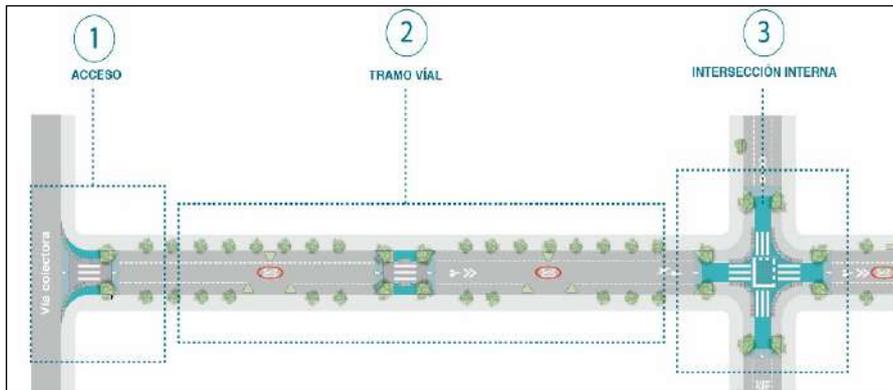


Elaboración: STHV-DMPPS

16.2. 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



16.3. RED VERDE URBANA (RVU)

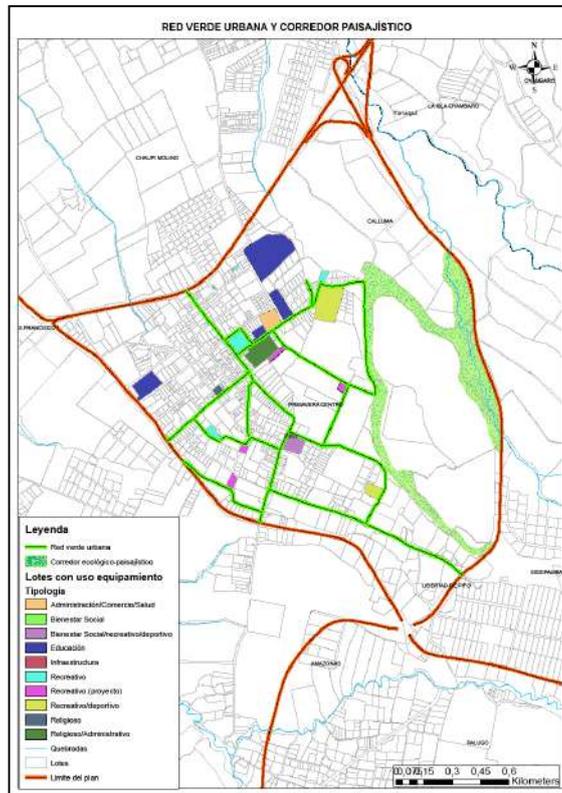
El diagnóstico estratégico del PMDOT relacionado al Eje Ambiental analiza como Red Verde Urbana (RVU):

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:

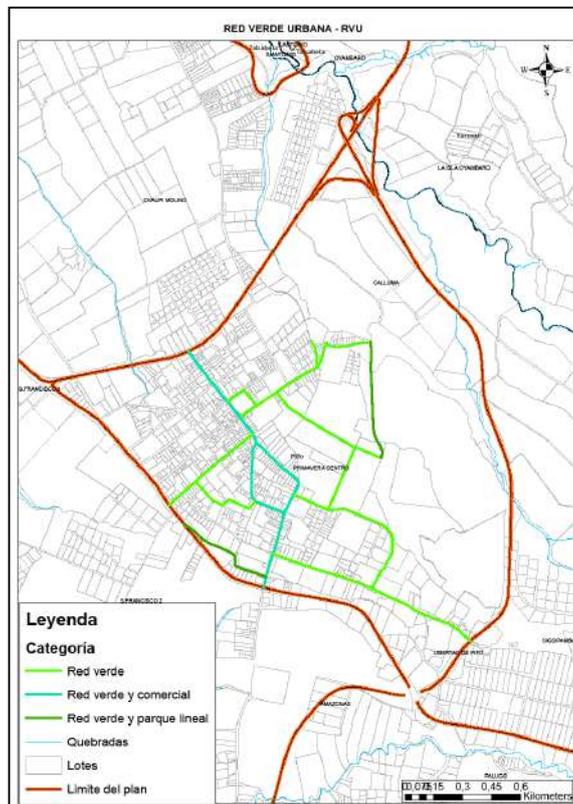
- **Red vial verde**, son vías arboladas conformada por parte del sistema vial central que permiten articular los sectores urbanos comerciales y residenciales consolidados y otros en proceso de consolidación con equipamientos educativos, culturales, recreativos y otros.
- **Sistema de equipamientos abiertos**, 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.
- **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

17. PROGRAMAS Y PROYECTOS

El modelo territorial del Plan 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 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:⁴

Cuadro No. 11 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. 12 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	Determinante para la comunidad

⁴ 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.

		estratégicos	
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:

17.1. PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL PLAN DE LA ZONA CENTRAL DE PIFO

Cuadro No. 13 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; EPMMP	1	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; EPMMP	2	1-5 años
3	Proyecto de construcción de ciclo vía.	STHV; Adm. Zonal; Sec. De Movilidad; EPMMP	1	6-10 años
4	Programa de optimización para el uso de las áreas verdes y equipamientos de propiedad pública.	STHV; Adm. Zonal; EPMMP	1	6-10 años
5	Programa de agricultura urbana (huertos urbanos) y turismo agroecológico.	Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad, CONQUITO-AGRUPAR	1	6-10 años
6	Parque Recreativo Calluma.	Adm. Zonal EPMMP	1	1-5 años

No.	Programa/Proyecto	Responsables	Prioridad técnica y social*	Cronograma estimado de implementación
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. 14 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

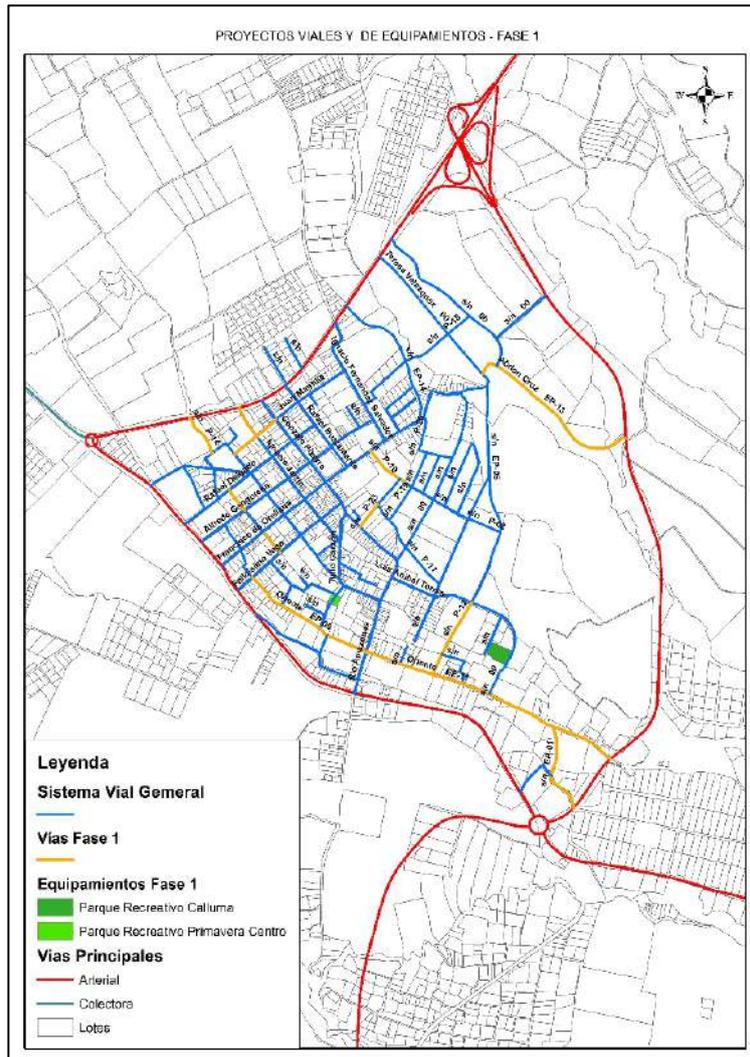
*Prioridad técnica y social (3-4 pts.) prioridad 1

Cuadro No. 15 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 EPMMOP	1	1-5 años
Parque Recreativo Primavera Centro	Administración Zonal Tumbaco y EPMMOP	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

18. MODELO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN

Para una adecuada implementación del plan 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 planes territoriales.

El diagnóstico del plan y su modelo territorial consideran criterios técnicos y sociales para realizar una priorización de los proyectos. 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.

18.1. ESTRUCTURA DEL MODELO DE GESTIÓN

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

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

18.2. DEFINICIÓN DE PROGRAMAS/PROYECTOS, RESPONSABLES Y COSTOS

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. 16 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 EPMMOP	3.600.480,37 5.918.297,31 (Global Fase 1 y 2)
2	Parque Recreativo Calluma.	Adm. Zonal EPMMOP	217.184,48 (Fase 1)
3	Parque Recreativo Primavera Centro.	Adm. Zonal EPMMOP	184.971,26 (Fase 1)
4	Plaza San Javier	Adm. Zonal EPMMOP	234.431,26 (Fase 2)
5	Parque Recreativo Oriente	Adm. Zonal EPMMOP	103.502,48 (Fase 2)

Dentro de la Fase 1 (1-5 años) existen 12 proyectos viales cuyo costo estimado asciende a \$

1530330,87 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.

18.3. 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. 17 Priorización Técnica y Social

Criterio	Descripción/Aspectos	Ponderación ⁵	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. 18 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

⁵ 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.

		estratégicos
Prioridad 3	Medio	Medianamente importante para objetivos estratégicos
Prioridad 4	Bajo	Sin injerencia en objetivos estratégicos

Elaboración: STHV - DMPPS (2018)

Cuadro No. 19 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:

Cuadro No. 20 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)

19. UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

Unidades de actuación urbanística (UAU)

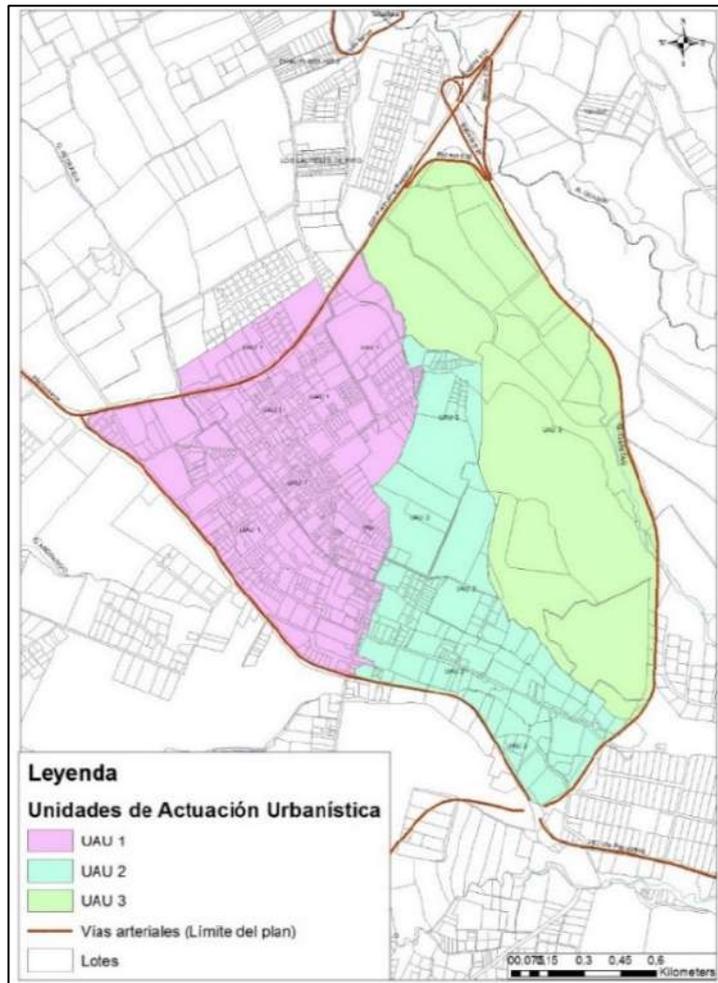
Serán conformadas por uno o varios inmuebles que deben ser transformados, urbanizados o construidos, bajo un único proceso de habilitación, con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas, y proveer las infraestructuras y equipamientos públicos. 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”⁶.

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 beneficios⁷.

Mapa No. 21 Unidades de actuación urbanística



Elaboración: STHV-DMPPS

20. ANÁLISIS DE CARGAS Y BENEFICIOS

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

⁶ LOOTGUS, artículo 49.

⁷ Conforme al artículo 48 de la LOOTUGS.

- **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.⁸

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 el porcentaje que 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 útil⁹, las AIVA e índices de revalorización¹⁰ estimados (por cambios en el uso de suelo)¹¹. 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. 21 Análisis de cargas y beneficios por UAU

⁸ Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS).

⁹ 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.

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

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)

21. ESCENARIOS DE FINANCIAMIENTO POR CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS

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

Este escenario 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 PUAE 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)¹²¹³.

Cuadro No. 22 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%

¹² 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.

¹³ 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.

Cuadro No. 23 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)

22. 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.¹⁴ En caso de no contar con los recursos suficientes para ejecutar los proyectos prioritarios en los primeros 5 años, estos serían los primeros en ejecutarse en segunda fase. Se proyecta la ejecución de los proyectos en el horizonte de 10 años de la siguiente manera:

Cuadro No. 24 Recaudación por Concesión Onerosa de Derechos para financiamiento por años

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

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

Elaboración STHV-DMPPS

1) UNIDAD DE OPERACIÓN DE PLANES

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 para la coordinación y seguimiento de los mismos. 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.

2) 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.

3) GESTIÓN ACTUAL EN EL MDMQ

Conforme a lo estipulado en la Ordenanza del Presupuesto General del Municipio del MDMQ, las Administraciones Zonales (AZ) tienen asignado 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.

4) 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 AZ¹⁵. 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.

23. CONCLUSIONES GENERALES

- La parroquia de Pifo constituye parte de la estructura multimodal de sub centralidades urbanas de escala zonal de la Zona Administrativa Aeropuerto (Pueumbo, 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

¹⁵ 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.

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 cumpliendo las regulaciones y la normativa relativa a estas actividades y obteniendo los respectivos permisos administrativos para su funcionamiento.

- Pifo tiene la tasa de crecimiento más alta entre las 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 que todavía no se han consolidado, 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, en el cual la propuesta ha considerado entre otros aspectos, la revisión del uso de suelo (M) Múltiple en el centro de la cabecera parroquial, sobre todo por la problemática generada por el mal funcionamiento y la excesiva implantación de establecimientos de diversión como discotecas, karaokes y bares, 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 que esté opere y cuente con las competencias para poder coordinar el modelo de gestión del plan.