

**COMISIÓN DE USO DE SUELO
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente informe emitido por la Comisión de Uso de Suelo, con las siguientes consideraciones:

1. ANTECEDENTES:

- 1.1. En sesión extraordinaria de 12 de octubre de 2018, el pleno del Concejo Metropolitano conoció en primer debate el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial – PUAE “San Patricio”.
- 1.2. Mediante oficio No. SG-3292 de 12 de octubre de 2018, que consta a fojas 1209-1210 del expediente, el Abg. Diego Cevallos, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, remitió las observaciones formuladas dentro de la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano en el caso del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial – PUAE “San Patricio”, efectuada la misma fecha al Abg. Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo.
- 1.3. Mediante oficio No. SGC-2018-3332 de 17 de octubre de 2018, a fojas 1299 del expediente, el Abg. Diego Cevallos, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, por disposición del Presidente de la Comisión de Uso de Suelo, Abg. Sergio Garnica Ortiz, remitió el expediente al Arq. Jacobo Herdoiza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- 1.4. En sesión extraordinaria de 26 de diciembre de 2018, el Concejo Metropolitano, resolvió devolver el expediente que contiene el proyecto de Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial “San Patricio”, a la Comisión de Uso de Suelo a fin de que realice un nuevo análisis en mesa de trabajo de las observaciones formuladas por los integrantes del Cuerpo Edilicio; por lo cual, mediante Resolución No. C-406 de 26 de diciembre de



2018, a fojas 1531, el Abg. Diego Cevallos, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, remitió el expediente a la Comisión de Uso de Suelo.

- 1.5. El presidente de la Comisión de Uso de Suelo, en cumplimiento de la Resolución No. C-406 de 26 de diciembre de 2018, invitó a los miembros del Concejo Metropolitano y a los promotores del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial – PUAE “San Patricio”, a fin, de que participen en la mesa de trabajo realizada el 15 de enero de 2019.
- 1.6. La Comisión de Uso de Suelo en sesión ordinaria de 21 de enero de 2019, conoció el proyecto de ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial – PUAE “San Patricio”, remitido por la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda; y, emitió dictamen favorable para conocimiento en segundo debate del Concejo Metropolitano.

2. INFORME TÉCNICO:

2.1 Mediante oficio No. SPA-MEP-2018-5824 de 09 de enero de 2019, a fojas 1551 del expediente la Sra. María Eugenia Pesantez, Secretaria Particular del Despacho de la Alcaldía Metropolitana indica:

“(…)adjunto al presente se servirá encontrar el trámite No. ALC-2018-05569, mediante el cual el señor Maorie Dassum, Promotor del Proyecto Especial San Patricio, remite la Ayuda Memoria del Proyecto “San Patricio” con los cambios realizados para el segundo debate de la Ordenanza Especial ante el Concejo Metropolitano de Quito, que aportará directamente a la consolidación de la subcentralidad, según lo definido en el PMDOT 2015-20025, con servicios urbanos planificados de acuerdo a los lineamientos urbanísticos consagrados en los instrumentos internacionales y locales.”

2.2 Mediante oficio No. STHV-DMPPS-5980 de 7 de enero de 2019, el Arq. Jacobo Herdoiza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda indica:

“En atención a lo dispuesto por la Mesa de Trabajo de la Comisión Uso de Suelo en reunión del día martes 15 de enero de 2019, por medio del presente oficio se remite el proyecto de ordenanza del PUAE San Patricio actualizado, con su respectivo expediente organizado según lo detallado a continuación:

1. Ordenanza última versión,
 - a. Exposición de motivos,
 - b. Considerandos
 - c. Texto actualizado de la ordenanza
 - d. Anexos
 - Planos
 - Cronograma de Obras de Infraestructura
 - Fichas Técnicas
 - Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018
 - Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente
 - Formulario Declarativo
 - Cartas de Compromiso del Promotor.

2. Últimos informes actualizados
 - a. Informes de viabilidad
 - b. Territorio
 - c. Ambiente
 - d. Movilidad
 - e. Catastros
 - f. Servicios “.

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Uso de Suelo, luego de analizar el expediente, en sesión ordinaria de 21 de enero de 2019, con fundamento en los artículos 57 literales a) y d) y 87 literales a) y d), 322 y 326 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y artículo 45 de la Ordenanza Metropolitana No. 003, de 31 de mayo de 2014, acogiendo las observaciones presentadas por los Concejales Metropolitanos, resuelve emitir **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en segundo debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial – PUAE “San Patricio”.

Dictamen que la Comisión pone a su consideración y la del Concejo Metropolitano, salvo su mejor criterio.

Atentamente,



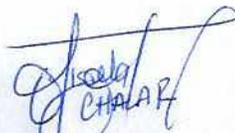
Abg. Sergio Garnica Ortiz
 Presidente de la Comisión de Uso de Suelo



Abg. Eduardo Del Pozo
 Concejale Metropolitano



Sr. Jorge Albán
 Concejale Metropolitano



Sra. Gissela Chalá
 Concejale Metropolitano

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	A. Guala	GC	2018-01-21	
Revisado por:	R. Delgado	PGC	2018-01-21	

(2017-153751)

Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito					
Registro Entrega Expedientes					
Concejale	Fecha entrega			Fecha devolución	
Sergio Garnica Ortiz					
Jorge Albán					
Eduardo del Pozo					

Gissela Chalá		
	Fecha	Recepción
Entrega Alcaldía Metropolitana		

Quito, 21 ENE 2019
Oficio No. STHV-DMPPS-
Ticket: GDOC-2017-159751

0318
[Handwritten signature]
[Handwritten date: 21/01/2019]

Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: PUAE San Patricio

De mi consideración:

En atención a lo dispuesto por la Comisión de Uso de Suelo en la sesión realizada el día 21 de enero de 2019, por medio de la presente se realiza un alcance al oficio No. STHV- DMPPS- 0239 del 17 de enero de 2019, en el cual se han realizado las siguientes modificaciones al texto del proyecto de ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) San Patricio:

1. En el segundo párrafo del artículo 20, se ha remplazado el texto "Plano No.10" por el siguiente "Planos 10.1 y 10.2".
2. Se ha incorporado la disposición transitoria cuarta, que señala lo siguiente:

"Cuarta.- En el plazo de 180 días, la entidad encargada de la movilidad y la Administración Zonal Tumbaco gestionarán los acuerdos institucionales con Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, conducentes a habilitar la via Eloy Alfaro, en el tramo comprendido entre San Francisco de Pinsha y la cabecera parroquial de Cumbayá, con la finalidad de mejorar la conectividad del sector".

3. En la lista de los anexos se ha enumerado correctamente los planos 10.1, 10.2, 12 y 12.1.

Atentamente,

[Handwritten signature]
Arq. Jacobo Herdoiza
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	21.01.2019	<i>[Handwritten mark]</i>
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	21.01.2019	<i>[Handwritten mark]</i>

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 21 ENE 2019 Hora: 10:30

Nº. HOJAS

[Handwritten: VEINTE Y OCHO]

Recibido por:

[Handwritten signature]

Página 1 de 1

SECRETARÍA DE
TERRITORIO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La promulgación de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) en el año 2016 definió los principios rectores para el ejercicio de la competencia de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo por parte de los gobiernos autónomos descentralizados. Entre otros, determinó que el desarrollo del territorio debe acogerse a los principios de sustentabilidad, equidad territorial y justicia social y a la garantía del derecho a la ciudad, recogido en la Constitución del Ecuador.

Para lograr la materialización de un desarrollo territorial en base a tales principios rectores, la LOOTUGS normó los instrumentos de planificación y gestión urbanística y de financiamiento del desarrollo urbano cuyo objeto es promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y asegurar la provisión de las infraestructuras y equipamientos públicos.

La legislación municipal recogió estas directrices de la LOOTUGS vinculando los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales (PUAE) regulados en la Ordenanza Metropolitana No. 172 del año 2011, con sus respectivas reformas, a la concesión onerosa de derechos (COD) regulada en la Ordenanza Metropolitana No. 183 del año 2017.

En este marco, los PUAE constituyen instrumentos complementarios de planificación urbanística arquitectónica, que pueden ser de iniciativa pública o privada, que se desarrollan en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y que pueden contar con determinaciones de clasificación, uso y zonificación de suelo diferentes a las establecidas en el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS), siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad.

La concesión onerosa de derechos, por su parte, constituye una herramienta de financiamiento del desarrollo urbano, en los términos de la LOOTUGS, que permite la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística, mediante la cual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito otorga derechos urbanísticos sujetos a concesión onerosa, diferentes a los establecidos en el PUOS en materia de habilitación de suelo y edificación, en los casos en donde se modifique la clasificación, uso y zonificación del suelo y cuando se permita un mayor aprovechamiento del suelo. La COD se aplica exclusivamente a los derechos urbanísticos adicionales a los establecidos en el PUOS y por tanto, opera como un mecanismo de captura de plusvalía por la revalorización del suelo derivada de su recalificación urbanística, la cual se plasma en la ordenanza metropolitana No. 183, antes señalada.

Con estos antecedentes, se presenta la Ordenanza Metropolitana del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, instrumento normativo que plasma las regulaciones de obligatorio cumplimiento para el promotor del PUAE, que garantiza que éste constituya un proyecto de desarrollo urbano sostenible, que aporte a la equidad territorial y justicia social y cuyas cargas y beneficios se distribuyan de una manera equilibrada y equitativa.

II

El PUAE San Patricio se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá en el Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y la Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Alfonso Lamiña). El proyecto se implanta en tres lotes que en conjunto suman una superficie de 543.149,23 m².

El PUOS vigente asigna a los tres lotes los usos de suelo (M) Múltiple, (RU1) Residencial Urbano de Baja Densidad y Protección Ecológica; y las zonificaciones (ZC) Áreas de Promoción Especial, (A39) A1006-40 y (A38) A1002-35.

La determinación de la zonificación ZC se encuentra vigente, para el área donde se asentará el PUAE San Patricio, desde el Plan de Uso y Ocupación de Suelo constante en la Ordenanza Metropolitana No. 171 del año 2011, en la que se estableció que la zonificación ZC, que regula a las áreas de promoción especial y el desarrollo de proyectos urbanísticos concertados, que se pueden acoger a un régimen normativo específico para la edificación y fraccionamiento, aprobado por el Concejo Metropolitano de Quito.

La clasificación de esta área como una zona de promoción especial y desarrollo urbanístico concertado se ha mantenido en las subsiguientes actualizaciones y en los nuevos planes de uso y ocupación de suelo que se han expedido desde esa fecha, con lo que se ha ratificado expresamente la voluntad del Concejo Metropolitano de Quito de que esta zona se desarrolle de forma concertada con la autoridad competente, considerando, sobretodo, su ubicación estratégica y la alta incidencia que este desarrollo tendrá sobre el futuro de la parroquia de Cumbayá.

Bajo este marco normativo, el propietario de los bienes inmuebles y promotor del proyecto, Urbanizadora Málaga S.A., planteó a la Municipalidad formalmente y por su propia iniciativa, las condiciones de uso de suelo y zonificación requeridas para el desarrollo del PUAE San Patricio en el año 2014. Desde ese momento, el proyecto se sometió al análisis técnico de las áreas competentes en las materias de: suelo, medio ambiente, movilidad entre otras. Como resultado, las Secretarías y Empresas Públicas Metropolitanas competentes, emitieron sus respectivos informes técnicos obligatorios, según lo determinado por la legislación local vigente, los cuales sustentan la aprobación técnica del PUAE y forman parte integrante de la presente ordenanza como anexos.

III

El PUAE San Patricio es un proyecto de uso mixto, que incluye tanto áreas residenciales, como espacios turísticos, comerciales y de oficinas, así como equipamientos públicos y privados localizados alrededor de un nuevo subcentro urbano. Según lo determinado en la normativa aplicable, el proyecto toma en cuenta la dotación de servicios públicos, planificación y dotación de infraestructura de movilidad, áreas verdes de uso público, áreas de recreación y deporte y plazas de atractivo turístico para la ciudad.

El proyecto aporta a la consolidación de la subcentralidad de Cumbayá definida por el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial vigente, contenido en la Ordenanza Metropolitana No. 041 de 2015. La contribución a la consolidación urbana de Cumbayá del PUAE San Patricio se materializará a través del desarrollo de:

- i) infraestructuras de servicios públicos, de movilidad peatonal, ciclista, y de transporte público, y vialidad;
- ii) equipamientos sociales de educación y cultura; y,
- iii) espacios verdes públicos incorporados a la red verde urbana metropolitana;

Adicionalmente, parte del área de propiedad privada del PUAE estará afectada permanentemente al uso y acceso público, universal e incondicional, sin restricciones, en donde se habilitarán áreas verdes adicionales y espacios de comercios y servicios en las plantas bajas.

Entre las áreas públicas y las áreas privadas de acceso público, el 46% del área útil del proyecto es accesible a la ciudadanía sin restricción.

El nuevo centro urbano que propone el PUAE San Patricio, en el cual convergen todas las vías peatonales, ciclo-vías y ejes viales, constituirá un importante atractivo turístico y de entretenimiento, y estará permanentemente abierto para el uso y disfrute público.

Estas características garantizan no solamente el desarrollo urbano de esta zona de la ciudad de una forma planificada y sustentable, sino que permiten la habilitación de servicios urbanos para la ciudadanía que habita en Cumbayá y sus parroquias aledañas, contribuyendo de esta manera a la inclusión social y a la consagración del derecho a la ciudad.

La ubicación del proyecto, disminuirá de manera importante la necesidad imperante de los habitantes de los valles orientales, de trasladarse hacia la zona céntrica de la ciudad para realizar sus actividades laborales y acceder a distintos servicios. Consecuentemente, el proyecto tendrá una incidencia importante en la reducción de viajes y tráfico vehicular en las vías de ingreso a la ciudad de Quito, aportando a la productividad y calidad de vida de los habitantes a través de la generación de una nueva oferta inmobiliaria para empresas que necesitan estar cerca de nuevos polos de desarrollo como el nuevo aeropuerto internacional de Quito.

IV

Para dar paso al desarrollo del PUAE San Patricio en los términos descritos, el promotor solicitó cambios de uso de suelo e incremento de edificabilidad según las características de cada uno de los sectores de planificación del proyecto.

La autorización de estos derechos urbanísticos específicos, diferentes a los establecidos en el PUOS, se sujeta a la concesión onerosa normada en la Ordenanza Metropolitana No. 183 del año 2017, para la cual se aplican las fórmulas de cálculo constantes en el artículo 9 del citado cuerpo normativo.

En virtud de que los dos lotes que actualmente cuentan con la zonificación (ZC) Área de Promoción Especial en el área del proyecto son esquineros y tienen dos o más zonificaciones, se acogen a lo dispuesto por el artículo 65, literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 de 2011, que determina: *“En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales”*. En tal sentido, la línea base de asignación urbanística de los dos lotes para el cálculo de la concesión onerosa es la zonificación (A39) A1006-40.

Con esta línea base, y en cumplimiento del artículo 12 de la misma Ordenanza Metropolitana, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda aplicó el método de cálculo y determinó los valores y montos a pagar por concepto de concesión onerosa de derechos. De igual forma, la Secretaría de Territorio estableció motivadamente que el pago se realizará parcialmente en dinero y parcialmente en especie, lo cual fue previamente acordado con los promotor del PUAE.

Si bien, el PUAE San Patricio plantea la modificación de usos de suelo de (R1) y (M) a (R2) en algunas áreas del proyecto y solicita el incremento de edificabilidad en algunos de los sectores de planificación del proyecto, el área útil total de construcción que se autoriza al PUAE San Patricio (800,000 m²) es menor al área útil total de construcción que se podría desarrollar en los tres lotes con las condiciones urbanísticas actuales (1'200,000 m²). La planificación propuesta persigue una distribución más adecuada de la ocupación y densidad del sector, que permita liberar áreas en planta baja y proteger la permeabilidad del suelo con el objetivo de disminuir el riesgo de la escorrentía urbana.

La presente ordenanza aprueba 8 sectores de planificación y genera 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos públicos y privados y áreas verdes públicas.

V

La aprobación del PUAE San Patricio impone obligaciones para el promotor del proyecto, derivadas del mandato normativo y de la exigencia legal de mitigación que tienen los proyectos, por los impactos producidos por su desarrollo. Adicionalmente, en este caso, el promotor asume la obligación de pagar el monto resultante de la concesión onerosa de derechos tanto en dinero como en especie, desarrollando infraestructuras y equipamientos que contribuyen a dotar de mayores y mejores condiciones urbanísticas a la parroquia.

El proyecto se ejecutará por etapas. La primera priorizará las obras de infraestructura y servicios básicos, que incluirán la construcción de las redes de alcantarillado, abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de aguas; la construcción de ductos, canalización de red de energía eléctrica y telecomunicaciones y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto y la instalación de red de alumbrado público. Todas estas obras constituyen una obligación del promotor del proyecto por disposición normativa y se realizarán a su propio costo.

El PUAE San Patricio prevé la entrega al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de áreas verdes públicas, una superficie que corresponde al 16,27% del área útil del proyecto, distribuidas de la siguiente manera:

- a. Área Verde Norte: ubicada en el extremo norte del proyecto, colindante con el intercambiador de la Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.
- b. Parque Ecológico: área de 3.9 hectáreas ubicadas en la zona más alta del proyecto, en la cual existe actualmente un bosque de eucalipto donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para la recreación pasiva y observación de vida silvestre. Este será el primer parque de escala zonal en la parroquia de Cumbayá.
- c. Área Verde Lineal – a lo largo de la Av. Alfonso Lamiña: Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamiña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan manifestar diversas expresiones culturales, las cuales generen un paseo atractivo para la ciudadanía.
- d. Parque Lineal – Colindante al Borde de Quebrada El Auqui: Ubicado a lo largo del área colindante al borde de la quebrada El Auqui, acondicionado y equipado para circulación peatonal y ciclista, las cuales tendrán relación

directa y accesos hacia equipamientos públicos adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.

Adicionalmente entregará una superficie del 2,37% del área útil del proyecto, para equipamientos públicos, de bienestar social y de cultura, cuya construcción a nivel de estructura y envolventes arquitectónicas serán responsabilidad del promotor bajo las directrices de la Administración Zonal Tumbaco.

Todas las áreas verdes y de equipamiento están destinadas al disfrute y servicio de la ciudadanía en general y en particular a los habitantes de la zona de Cumbayá y sus parroquias aledañas. Estas áreas son abiertas, de acceso público, incondicional e irrestricto y buscan aportar a la disminución del déficit de áreas verdes públicas del valle de Cumbayá y Tumbaco. El sistema de áreas verdes del PUAE San Patricio se incorpora a la red verde urbana, dando continuidad a los corredores ecológicos de las quebradas que estructuran la trama biofísica de este sector y por tanto incrementando la conectividad ambiental de las laderas de San Francisco de Pincha con el valle de Lumbisí.

En total por concepto de áreas verdes, el PUAE San Patricio cederá gratuitamente a la ciudad el 18.64% de área útil urbanizable, con lo que se satisface y sobrepasa la obligación contenida en el artículo 424 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD) sobre las áreas verdes y comunitarias en subdivisiones y fraccionamientos.

La habilitación de las áreas verdes y de los equipamientos formará parte de la primera etapa del proyecto. Las inversiones requeridas para esta habilitación se consideran, por una parte, no imputables a la concesión onerosa de derechos, por constituir una obligación normativa del promotor. Las inversiones no imputables a la COD son la cesión del suelo correspondiente a las áreas verdes y de equipamiento, así como su ajardinamiento básico.

Por otro lado, el equipamiento adicional de las áreas verdes, que incluye iluminación, mobiliario urbano, señalización y sistemas de seguridad, así como la construcción de los equipamientos sociales públicos de bienestar social y de cultura, sí se imputan a la concesión onerosa de derechos aplicable al proyecto y se consideran parte del pago en especie de la misma.

El PUAE San Patricio prioriza las inversiones para garantizar la movilidad sostenible. En tal sentido, se construirá un sistema de aceras que fomentará la movilidad peatonal y salvaguardará la seguridad de los peatones, personas con discapacidad y con movilidad reducida. El diseño cumplirá con las normas técnicas de arquitectura y urbanismo vigentes, debiendo incluir un diseño con arbolado endémico, materiales antideslizantes, condiciones de accesibilidad universal con señalización podotáctil, mobiliario urbano e iluminación. Al constituir una obligación normativa, toda la inversión en el sistema de aceras correrá por cuenta del promotor.

El PUAE prevé también la construcción de 4 kilómetros lineales de ciclovía, compartidas o exclusivas, que se integran al sistema de ciclovías existentes en la parroquia de Cumbayá, particularmente con la ruta de ciclismo El Chaquíñán. La ciclovía recorre las principales áreas verdes del proyecto, por lo que su equipamiento incluirá un tratamiento paisajístico acorde a las características medioambientales de la zona. Todas las inversiones correspondientes a la ciclovía corren por cuenta del promotor.

De igual manera, el proyecto ha previsto inversiones para garantizar la provisión del servicio de transporte público para todos los usuarios permanentes y ocasionales del PUAE. Se planifica la habilitación de carriles de servicio para el embarque y desembarque de pasajeros y paradas de transporte público que aseguren condiciones dignas y de seguridad para la ciudadanía. Las inversiones correspondientes al equipamiento para el transporte público correrán por cuenta del promotor.

Para la aprobación del PUAE San Patricio se ha estudiado minuciosamente las condiciones de vialidad y tráfico de la zona y se ha determinado el desarrollo de un sistema vial que, por una parte, ejecute las obras que se encuentran previstas en el PUOS para la zona, previo al análisis y aprobación de este proyecto; y por otra parte, mitigue el impacto que el proyecto generará directamente. Es así que el proyecto:

- a. Ampliará la calle Alfonso Lamiña (Escalón Lumbisí) a 3 carriles por sentido y un parterre central, cuyo diseño y construcción cumplirán las características previstas para una vía colectora; prevista como una infraestructura metropolitana por parte de la municipalidad.
- b. Ampliará la calle Río Santiago a 3 carriles por sentido en el primer tramo y 2 carriles por sentido para el segundo tramo, según las directrices técnicas dictadas por la Secretaría de Movilidad para esta vía local;
- c. Diseñará y construirá una rotonda en el extremo sur del área del proyecto (Rotonda Sur) como medida de facilitación del tráfico vehicular;

La inversión correspondiente a la construcción de las calles Alfonso Lamiña y Río Santiago, con su correspondiente ensanchamiento que ya se encontraba determinada por el PUOS previo a la aprobación de este proyecto, y que constituyen obras que beneficiarán a los sectores de Lumbisí, San Patricio y San Juan, se imputa a la concesión onerosa y forma parte del pago en especie de la misma.

Por otro lado, la inversión correspondiente a la ampliación de las calles Alfonso Lamiña y Río Santiago, así como el diseño y construcción de la Rotonda Sur, que se califica como medida de mitigación a los impactos directos producidos por el PUAE por parte de la Secretaría de Movilidad, no se imputa a la concesión onerosa de derechos y constituye una obligación para el promotor, por lo que corre por su propia cuenta.

Como parte del pago en especie de la concesión onerosa de derechos del PUAE San Patricio se toma en cuenta el valor de las áreas de propiedad del promotor que no

fueron incluidas en el proceso de expropiación de la Ruta Viva y que se encuentran irregularmente ocupadas por esta vía. Con la aprobación de la presente ordenanza se regulariza dicha ocupación reconociendo al promotor como pago en especie el valor de las áreas no expropiadas, con el precio por metro cuadrado que fue determinado en la sentencia del juicio de expropiación No. 17113-2014-3914 emitida por la Corte Provincial de Justicia de Pichincha.

El PUAE San Patricio cumplirá con las medidas de mitigación determinadas por la Secretaría de Ambiente, que incluyen la protección y restauración del entorno natural y urbano, sistemas efectivos de utilización de recurso agua, sistemas de ahorro de consumo de energía para edificaciones, utilización de materiales locales, implementación de un sistema de gestión y manejo de residuos y la medición de huella de carbono producida por el proyecto. Todas las inversiones para cumplir con estas obligaciones correrán por cuenta del promotor.

VI

Adicionalmente, los promotores del PUAE San Patricio proponen voluntariamente el desarrollo de dos aportes urbanísticos que buscan contribuir al objetivo de la inclusión social y la equidad territorial.

El primero, es el desarrollo a su costo y riesgo de un proyecto combinado de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés público (VIP), de al menos cien (100) unidades de vivienda, que se ubicará en las parroquias de Cumbayá o Tumbaco. La ubicación del proyecto combinado de VIS y VIP se prevé en las parroquias citadas con la finalidad de que las familias beneficiarias accedan a las áreas y equipamientos habilitados por el proyecto y disfruten de los servicios urbanos ofertados en éste. Adicionalmente, el desarrollo de vivienda VIS y VIP en esta zona busca aportar a la disminución del déficit de vivienda asequible en el Distrito Metropolitano de Quito.

El segundo aporte urbanístico voluntario son las obras de adecentamiento de la vía férrea (calle Eloy Alfaro) en el tramo del frente del Parque Ecológico del PUAE San Patricio. El alcance de las obras de adecentamiento incluirá el mejoramiento de las superficies para garantizar una adecuada caminabilidad, iluminación pública, implementación de al menos 3 (tres) puntos seguros (según los parámetros de diseño e instalación previstos por la secretaría encargada de la seguridad en el Distrito Metropolitano de Quito) y señalización vial.

VII

Por la magnitud del proyecto, el PUAE San Patricio se considera un agente detonador del desarrollo económico local. El ámbito de mayor relevancia es su capacidad de generación de empleo directo en los sectores de la construcción, servicios, turismo, entre otros.

El PUAE San Patricio plantea un enfoque turístico que busca aportar a la consolidación de Quito como un destino turístico de clase mundial y habilitar

servicios turísticos en una zona de alta demanda pero con una oferta nula. En tal sentido, propone el desarrollo de dos hoteles, espacios gastronómicos que brinden oportunidades a nuevos chefs y fomenten la cultura gastronómica del Ecuador, un mercado de productos locales que beneficie a las comunidades aledañas y a emprendedores de la zona, espacios de esparcimiento para niños y adolescentes, oferta de comercios y servicios para familias, centro de convenciones para el desarrollo de eventos internacionales, entre otros. Adicionalmente, el PUAE contempla la construcción de un hospital de servicios médicos de primer nivel que buscará abrir el segmento de turismo médico en la ciudad.

ORDENANZA ESPECIAL N°

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No _____ del ___ de enero de 2019, de la Comisión de Uso de Suelo del Concejo Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

- Que, el numeral 1 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el artículo 266 del mismo cuerpo normativo determinan que: *"Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la Ley: "1. 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; y, 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón";*
- Que, el literal f) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en concordancia con el literal f) del artículo 84 del mismo cuerpo normativo, establece que es función del gobierno autónomo descentralizado municipal entre otras: *"... f) 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 b) del artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal la de *"ejercer el control sobre uso y ocupación del suelo en el cantón"*.
- Que, los literales a) y x) del artículo 57 del COOTAD en concordancia con los literales a) y v) del artículo 87 del COOTAD establecen que son competencias del Concejo Metropolitano entre otras: *"...a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...); x) "Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra...";*
- Que, el artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá, entre otras, con las finalidades de regular el uso y la adecuada ocupación del suelo;
- Que, de acuerdo al numeral 4 de la Disposición Reformatoria Primera de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), publicada en el suplemento registro oficial No. 790 del 5 de julio de 2016, se reforma el artículo 424 del COOTAD, estableciendo que se entregará como mínimo el quince por ciento (15%) calculado del área útil urbanizable del terreno o predio a urbanizar en calidad de áreas verdes y equipamiento comunitario, de acuerdo a lo establecido por la planificación

municipal, destinando exclusivamente para áreas verdes al menos el 50% de la superficie entregada.

Que, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece en su artículo 8 que “el derecho a edificar es de carácter público y consiste en la capacidad de utilizar y construir en un suelo determinado de acuerdo con las normas urbanísticas y la edificabilidad asignada por el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano.”

Que, el artículo 71 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (R.O. No. 790 de 5 de julio de 2016) establece que los instrumentos de financiamiento del desarrollo urbano son mecanismos que permiten la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, particularmente cuando:

1. Se transforma el suelo rural en urbano.
2. Se transforma el suelo rural en suelo rural de expansión urbana.
3. Se modifican los usos del suelo.
4. Se autoriza un mayor aprovechamiento del suelo.

Que, el artículo 72 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (R.O. No. 790 de 5 de julio de 2016) establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos para garantizar la participación de la sociedad en los beneficios económicos producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, utilizarán la concesión onerosa de derechos por la transformación de suelo rural a suelo rural de expansión urbana o suelo urbano; la modificación de usos del suelo; o, la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo y exigirán a los solicitantes de los permisos respectivos una participación justa del Estado en el beneficio económico que estos derechos adicionales significan. Y señala que, con la finalidad de incentivar la construcción de vivienda de interés social o de renovación urbana, el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano podrá exonerar o rebajar el pago por la concesión onerosa de los derechos.

Que, el artículo 73 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo establece que los pagos por concepto de concesión onerosa de derechos al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano se realizarán en dinero o en especie como: suelo urbanizado, vivienda de interés social, equipamientos comunitarios o infraestructuras.

Que, el artículo 85 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo establece que “la vivienda de interés social es la vivienda adecuada y digna destinada a los grupos de atención prioritaria y a la población en situación de pobreza o vulnerabilidad, en especial la que pertenece a los pueblos indígenas, afroecuatorianos y montubios. La definición de la población beneficiaria de vivienda de interés social, así como los parámetros y procedimientos que regulen su acceso, financiamiento y construcción serán determinados en base a lo establecido por el órgano rector nacional en materia de hábitat y vivienda en coordinación con el ente rector de inclusión económica y social”.

Que, el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No.172 sancionada el 30 de diciembre de 2011, modificada por la ordenanza 183 sancionada el 13 de septiembre de 2017, que establece el régimen administrativo del suelo para el Distrito Metropolitano de Quito, define a los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales como "instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en lotes que reúnan las siguientes características:

- a) Superficie a partir de 10.000 m² en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m².
- b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

Estos proyectos se desarrollarán en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y podrán contar con determinaciones de clasificación, uso, y zonificación de suelo diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, contribuyan a la sostenibilidad ambiental, así como a la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad..."

Que, el artículo No. 65 de la Ordenanza Metropolitana No.172 sancionada el 30 de diciembre de 2011 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, literal f), señala que: *En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales.*

Que, el artículo 5 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *Cuando el lote donde se prevea desarrollar un PUAE cuente con asignación de zonificación especial (ZC), la línea base de asignación urbanística que servirá para calcular los excedentes o cambios demandados por el proyecto, será aquella de las asignaciones de la zonificación de los lotes circundantes al proyecto, prevaleciendo aquella que contenga el mayor coeficiente de ocupación del suelo total. En caso de que los predios circundantes inmediatos no posean datos de asignación de zonificación y uso de suelo, se utilizará como zonificación base aquella localizada a la distancia más cercana al predio;*

Que, el artículo 9 de la ordenanza metropolitana 183 establece que: *La determinación del monto a pagar, correspondiente a la concesión onerosa de derechos de clasificación, uso y zonificación, que los propietarios, apoderados y/o promotores del PUAE deberán realizar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, corresponderá a la aplicación secuencial de las siguientes fórmulas, según corresponda, en función de los requerimientos de cada PUAE: (...)*

a) *Cambio en la clasificación y/o uso de suelo. - La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de área útil vendible (AUV), sujeto a cambio en la clasificación y/o el uso de suelo, según lo requerido por el proyecto.*

El cambio en las asignaciones de clasificación y/o uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo

establecido en el Anexo No. 3 Asignación de zonificaciones en base al uso de suelo, de la presente ordenanza.

La determinación de los valores a pagarse, correspondientes al cambio en la clasificación y/o uso suelo, se realizará a través de la aplicación de la siguiente fórmula:

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

b) Venta de edificabilidad. - La cuantía del valor a pagar por la concesión onerosa se determinará por cada m² de Área Neta de construcción Excedente (ANE), requerida por el PUAE, sobre el COS Total asignado en el PUOS. Este excedente podrá operar tanto en aumento del COS PB como en el COS TOTAL pudiéndose incrementar la huella del edificio como el número de pisos.

Cuando un PUAE requiera de cambios en la clasificación y/o uso de suelo, el incremento de edificabilidad operará únicamente sobre el excedente de coeficientes requeridos por el PUAE que no hayan sido Satisfechos por el cambio del uso de suelo previsto en el literal a) del presente artículo.

Fórmula: $CODE = [(valor\ del\ terreno\ de\ llegada - valor\ del\ terreno\ de\ partida) \times porcentaje\ de\ participación\ por\ edificabilidad]$ Donde: CODE = Concesión onerosa de derechos por incrementos de edificabilidad.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7;

Que, en virtud del artículo 12 de la Ordenanza Metropolitana 183 que establece que la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda es la entidad responsable del cálculo para determinar el valor de la concesión onerosa de derechos (COD) y de la disposición transitoria segunda de la misma Ordenanza que establece que la STHV incorporará los formularios declarativos requeridos para el cálculo de la concesión onerosa de derechos, el promotor ha completado y presentado el formulario declarativo para el cálculo de la COD para el PUAE San Patricio.

Que, la asignación de datos de uso y ocupación del suelo para los lotes con predio No. 3672119 y 3672121, donde se realizan cambios de uso y ocupación de suelo que generan cobro por concesión onerosa de derechos, no se han modificado desde el año 2011.

Que, el literal c) del artículo No. 3 de la resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No. 012 del 18 de diciembre de 2017, permite la implantación de un Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial en lotes individuales o agrupados con o sin integración parcelaria, que cumplan independientemente con la superficie mínima establecida, o; en predios que sin ser Colindantes, se presenten bajo un esquema integrado de planificación urbana y de gestión, siempre y cuando cada lote cumpla con la superficie mínima referida en el literal a del presente artículo.

Que, la Av. Alfonso Lamiña en el tramo que une la Ruta Viva con el sector de la Comuna de Lumbisí, tiene una línea de intención aprobada mediante el mapa PUOS V2 de la ordenanza metropolitana No. 127 sancionada el 25 de julio de 2016, con una tipología de colectora principal y una sección total de 27,6 metros.

- Que, el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio cumple con todas las condiciones y requisitos establecidos en el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito y en las Resolución de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda No.012 del 18 de diciembre de 2017.
- Que, la norma técnica de valoración de los bienes inmuebles urbanos y rurales del Distrito Metropolitano de Quito, señala que *para determinar el valor base del terreno se definirán áreas homogéneas que se denominan polígonos o áreas de intervención valorativas (AIVA) de acuerdo a la delimitación del suelo urbano, para lo cual se utilizaran los criterios y consideraciones señalados en esta norma:*
- Que, el PUAE San Patricio, objeto de regulación a través de la presente Ordenanza, aporta a la consolidación del Distrito Metropolitano de Quito, mediante la ocupación de lotes vacantes, fortaleciendo el modelo territorial de centralidades urbanas con proyectos que contienen usos mixtos y la provisión de espacios públicos para la ciudadanía, en los que se promoverán los encuentros y la interacción social;
- Que, el proyecto objeto de la presente Ordenanza constituye un innovador aporte al Distrito Metropolitano de Quito generando una subcentralidad de 54 hectáreas aproximadamente, constituyéndose en un proyecto moderno, autosustentable y pionero en el desarrollo de conceptos urbanísticos, y que promoverá el desarrollo económico en el sector de los valles de Cumbayá y Tumbaco como zonas de influencia del nuevo Aeropuerto de Quito y de la ciudad;
- Que, siguiendo el lineamiento de cambio de matriz productiva, reactivación y desarrollo turístico en el país, temas en los que está empeñado el Gobierno Nacional así como el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la implementación del proyecto San Patricio es fundamental para la ciudad y el país, incrementando la capacidad hotelera, infraestructura turística, residencial con parques lineales y de recreación, lo que permitirá a la ciudad aumentar la oferta de servicios turísticos, creando nuevas fuentes de trabajo, generando desarrollo económico y productivo;
- Que, mediante oficio No. SM-00678 del 21 de abril del 2014 y SM-00817 del 14 de mayo del 2014, la Secretaría de Movilidad emitió informe técnico, de aprobación del proyecto especial a nivel de urbanización y plan masa; y mediante oficio No. SM-0667 del 19 de abril del 2018, la Secretaría de Movilidad emitió el Informe técnico favorable a la actualización al Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación;
- Que, mediante oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015, la Secretaria de Ambiente emite el Informe Técnico de Viabilidad para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, cumpliendo con todos los requerimientos establecidos por la Secretaria de Ambiente.
- Que, la Mesa Técnica conformada por las Secretarías Generales de Planificación y Coordinación Territorial y Participación Ciudadana; Secretarías de Territorio, Hábitat y Vivienda, Ambiente, Desarrollo Productivo y Movilidad en sesión del día 07 de octubre del 2014 resolvió emitir **criterio técnico viable** para el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio; la cual consta en el oficio No. STHV-DMPPS-4739 del 10 de noviembre del mismo año;

Que, el promotor incorporó las observaciones realizadas por la Mesa Técnica del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio. Estas observaciones fueron aceptadas mediante oficio expediente No. STHV-DMPPS 004739 del 10 de noviembre del 2014;

Que, mediante oficio No. STHV-DMPPS- 2905 del 15 de junio de 2018, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda emitió informe técnico favorable para que el Proyecto Especial San Patricio.

Que, mediante oficio No. DMC-CE-09210 del 07 de agosto de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro, remite el informe de cabida de lotes del PUAE San Patricio, y de las áreas y linderos de los lotes a ser entregados al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas y equipamientos públicos en base a la normativa vigente.

Que, mediante oficio No. SA-POL- 2018- 3901 con fecha 11 de septiembre del 2018, la Secretaria de Ambiente se ratifica en lo expuesto en el informe No. SA-POL-4475 del 25 de junio del 2015.

Que, mediante oficio No. DMC-CE-11777 del 21 de septiembre de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro, en relación al oficio No. DMC-CE-09210 del 07 de agosto de 2018, informa respecto al error en el tipeo del área del lote con predio No. 3672121, actualizando el área de este lote la cual es de 302.952,37 m2.

Que, mediante expediente PRO-2018-02745 del 19 de julio de 2018 la Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para que se continúe con el trámite de aprobación de la propuesta de la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio.

Que, en la sesión de Concejo Metropolitano del 12 de octubre de 2018, se realizó el primer debate del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio.

Que, mediante oficio No. SGC-2018-3332 del 17 de octubre de 2018, la Secretaría General del Concejo, remite a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el expediente identificado con el GDOC No. 2017-159751, relacionado con la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, el cual contiene las observaciones del primer debate del proyecto, realizadas por los señores ediles en sesión de Concejo del 12 de octubre de 2018; así como el oficio No. 687-LMM-CMQ.2018, suscrito por la concejala Luisa Maldonado.

Que, en la Mesa de Trabajo del 15 de enero de 2019, convocada por la Comisión de Uso de Suelo y con la presencia de varios concejales y asesores de concejales, se analizaron y procesaron las observaciones formuladas, al PUAE San Patricio, en la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito del 26 de diciembre de 2018.

Que, mediante oficio S/N del 27 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 27 de noviembre de 2018, firmado por el Arq. José Luis Romero, Gerente del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, en cual presenta el compromiso de desarrollar un proyecto de aproximadamente 100 viviendas bajo los parámetros de vivienda de interés social y pública, además propone que se excluya a la

rotonda como pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos y que se incluya como aporte del PUAE San Patricio a la ciudad.

Que, mediante memorándum S/N del 22 de noviembre, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el 29 de noviembre de 2018, con Gdoc No. 2018-183024, firmado por el Dr. Nelson Olmedo Cisneros, Procurador de la Urbanización Málaga S.A. mediante el cual se determinan los valores que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito adeuda a la Urbanizadora Málaga por concepto de las expropiaciones de suelo realizadas para la ejecución de la Ruta Viva.

Que, mediante oficio S/N del 15 de enero de 2019, ingresado a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, firmado por el Sr. Morice Dassum, Promotor del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, en el cual presenta el compromiso de desarrollar, como aporte voluntario, un proyecto combinado de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Pública (VIP), de al menos 100 (cien) unidades de vivienda, mismo que se desarrollará en un plazo de 36 meses desde la notificación del inicio de las obras de infraestructura de la primera etapa del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, este proyecto se implantará en un lote ubicado en la zona de influencia del proyecto, es decir, en las parroquias de Cumbayá o Tumbaco, de tal manera que los habitantes del proyecto VIS – VIP puedan beneficiarse de los aportes urbanísticos del PUAE.

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

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA QUE APRUEBA EL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL – PUAE SAN PATRICIO

CAPÍTULO I CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto. - Establecer las regulaciones aplicables en materia de uso de suelo y zonificación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial - PUAE San Patricio, que contempla la generación de un proyecto especial con uso de suelo múltiple, que incluye áreas residenciales, espacios turísticos, comerciales y de oficinas, así como equipamientos públicos y privados localizados alrededor de un nuevo subcentro urbano. El proyecto contempla igualmente la dotación de servicios públicos, planificación y dotación de infraestructura de movilidad, áreas verdes de uso público, áreas de recreación y deporte y plazas de atractivo turístico para la ciudad.

Artículo 2.- Ubicación, áreas, estado de propiedad y linderos. - Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (Av. Alfonso Lamiña).

El PUAE San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie de 543.149,23 m², y cuyo cuadro de linderos se detalla en el Cuadro No. 1, adicionalmente el proyecto plantea la generación de un equipamiento público en una sección del lote con predio No. 3672118.

Cuadro No. 1.- Linderos

		Orientación	Descripción	Distancia	Superficie (m2)
PREDIO	3672119	NORTE	Av. Ruta Viva	428,9	228.647,41
Clave	10013-04-002	SUR	Quebrada	351,66	
Área	228.647,41 m2	ESTE	Quebrada	692,37	
		OESTE	Av. Alfonso Lamíña	713,96	
PREDIO	3672121	NORTE	Av. Ruta Viva	260,33	302.952,37
Clave	10112-04-005		Calle Río Santiago	480,44	
Área	302.952,37 m2		Calle General Eloy Alfaro (Vía Férrea).	449,46	
		Calle Río Taura		360,11	
		SUR	Calle Río Naranjal	365,7	
			Quebrada	474,03	
ESTE	Av. Alfonso Lamíña	522,26			
	Propiedad de Morillo Batlle Jaime Andrés y Quebrada	438,08			
	OESTE	Propiedad de Sociedad Salesiana en el Ecuador	309,2		
Calle Río Cayapas		180,16			
Calle General Eloy Alfaro (Vía Férrea)		354,04			
PREDIO	3672120	NORTE	Quebrada	215,71	11.549,45
Clave	10213-04-003		Propiedad Horizontal Bosque San Antonio	125,06	
Área	11.549,45 m2	SUR	Av. Ruta Viva	315,5	
		ESTE	Termina en vértice		
		OESTE	Termina en vértice		
		TOTAL			

FUENTE: DM CATASTROS

La conformación y ubicación de los lotes se encuentran en el **Plano N ° 1. Plano de Conformación** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 3.- Asignación de zonificación en el área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, en los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la zonificación con área de promoción es A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio.

Artículo 4.- Objetivo General. - El objetivo del PUAE San Patricio, es aportar a la consolidación de la subcentralidad de Cumbayá, según lo definido en Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial sancionado mediante Ordenanza Metropolitana No. 041, de 22 de febrero del 2015.

El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo

centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. **De igual manera, contempla el desarrollo de la red de infraestructura de servicios básicos y el desarrollo complementario de la red verde urbana metropolitana, requeridos por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE San Patricio.**

Artículo 5.- Objetivos Específicos. -

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;
2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;
3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;
4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,
5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire del valle.

Artículo 6.- Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones específicas:

- a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) y usos complementarios según lo definido en la presente Ordenanza;
- b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto. La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el **Plano N° 2. Plano de Composición** del Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 7.- Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

- a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
- b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente de acuerdo con el **Plano N° 3.**

Equipamientos y Áreas verdes públicas contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

- c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso establecidos en la presente Ordenanza de acuerdo con el **Plano N° 4. Áreas privadas afectadas al uso público** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será irrestricta, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;
- d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
- e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

Artículo 8.- Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 (ocho) sectores que se encuentran detallados en el **Plano N° 05. Sectores de Planificación**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Artículo 9.- Descripción de Sectores de Planificación. - Los ocho sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

Sector A.- Ubicado en el extremo norte del Proyecto, destinado como área verde pública. Accesible mediante la Av. Alfonso Lamiña, se genera una ciclovía que conecta la Av. Alfonso Lamiña con la Vía Férrea. Esta zona también abarca la generación de la parada de transporte público ubicado en el lote con predio No. 3672118.

Sector B.- Ubicado en la zona nor-occidental de Proyecto, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamiña.

Sector C.- Zona central del PUAE San Patricio, destinada para la implantación de edificaciones de uso Múltiple, entre las cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta zona se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.

Sector D.- Ubicado al extremo sur del Proyecto, destinada a uso Múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamiña de manera directa.

Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamiña, destinada para uso Múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.

Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del Proyecto, destinada a uso Residencial unifamiliar, Colindante con el entorno Residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamiña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.

Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del Proyecto, destinado a uso Residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro (Vía Férrea).

Artículo 10.- División general del Suelo y Área útil. – El área de los tres lotes originales que conforman el PUAE San Patricio se dividen de manera general según lo detallado en el cuadro No. 2 División general de los lotes originales, en el cual también se detalla el área útil total del proyecto.

Cuadro No. 2 División General de los Lotes Originales

Lote con predio No. 3672119, Sectores C-D		superficie m2
	Área bruta	228.647,41
1	LOTES DE VENTA	160.310,87
2	ÁREA VERDE -CICLOVIA	4.792,46
3	AV4	1.652,96
4	AV7	1.539,21
5	EQ1	3.637,03
6	EQ2	2.491,29
7	EQ3	2.622,02
8	BSQ	10.656,10
9	EQ4	927,56
A	SUBTOTAL (1+2+3+4+5+6+7+8+9)	188.629,50
10	VIAS C+D	29.599,70
11	COLECTORA	13.452,00
12	EXISTENTE	3.033,79
B	TOTAL VIAS (10+11-12)	40.017,91
	TOTAL (A+B)	228.647,41

Lote con predio No. 3672121, sectores(E,F,G,H)		superficie m2
	Área bruta	302.952,37
13	LOTES DE VENTA	186.653,75
14	AV2	15.529,83
15	AV3	7.506,03
16	AV5	16.905,33
17	AV6	11.041,69
18	QUEBRADA OCCIDENTAL	12.751,71
19	BORDE DE QUEBRADA OCC	4.108,57
20	RESERVA 1	6.607,10
21	RESERVA 2	1.399,08
C	SUBTOTAL (13+14+15+16+17+18+19+20+21)	262.503,09
22	VIAS F+G+H	35.330,60
23	VIA EXISTENTE	5.118,68
D	TOTAL VIAS (22 +23)	40.449,28

	TOTAL (C+D)	302.952,37

	Lote con predio No. 3672120 , sector (A)	superficie m2
	Área bruta	11.549,45
24	AV1	10.551,94
25	Borde de quebrada	997,51
	TOTAL (24+25)	11.549,45

Total Área Útil (1+2+3+4+5+6+7+9+13+14+15+16+17+24+25)	427.159,48 m2
---	----------------------

Artículo 11.- Fraccionamiento de los lotes. - El PUAE San Patricio, genera 106 (ciento seis) lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 3 Área de Lotes, Superficies y Linderos y a lo detallado en el **Plano N° 06. Fraccionamiento**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Cuadro No. 3 Superficies y Lindero de lotes

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vértice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vértice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Río Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405,43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356,95 m	24.874,00
B2	Vértice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vértice formado por la calle Río Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356,95m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182,78 luego continua por la vereda de la calle Río Santiago una distancia de 159,43 m.	23.800,00
C1-C2	Acera del carril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131,95m	Lote privado C9-C10 en 74,17m y con lote privado C11-C12 en 51,44m	Vértice formado por la acera del carril de servicio de Rita Viva en sentido oeste - este y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49,87 m.	4.881,04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90,57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74,46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50,93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49,87 m	3.882,54

C5	Vértice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	Vértice formado por el lote privado C14 y el lote privado C6-C7	Colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78,92 m, continua con el lote privado C6-C7 en 71,25 m.	Colindante con el lote privado C3-C4 en 50,93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 59,58 m	4.247,41
C6-C7	Vértice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	Vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	Colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - oeste una distancia de 61,27 m, continua con el lote privado C8 en 96,06 m, continua	Colindante con el lote privado C5 en 71,25 m, continua con el lote privado C14 en 44,61 m	4.062,20
C8	Vértice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C2	Vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	Colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 66,15 m, continua con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de 129,79 m.	Colindante con el lote privado C6-C7 en 96,06 m, continua con el lote privado C14 en 27,31 m	4.643,36
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 74,17 m	Colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116,26 m	Colindante con el lote privado C11-C12 en 42,18 m	Colindante con la acera de la vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82,88 m	5.265,26
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51,45 m, continua con el lote privado C3-C4 en 74,46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105,10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42,24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42,18 m	4.737,46
C13	Vértice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	Vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C14	Colindante con el lote privado C5 en 53,63 m, continua con el lote privado C14 en 57,15 m.	Colindante con el lote privado C11-C12 en 42,24 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 45,65 m	2.341,96
C14	Vértice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	Colindante con la acera de la vía C2.1 sentido este - oeste una distancia de 79,19 m	Colindante con el lote privado C5 en 5,93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 44,61 m, y luego con el lote privado C8 en 27,31 m	Colindante con el lote privado C13 en 57,15 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 29,68 m	3.900,81
C14-C15	Vértice formado por la acera de la vía C1 y la acera de la vía C4	Colindante con el lote privado C16-C17 en	Colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una	Colindante con la acera de la vía C4 en sentido norte - sur una	7.656,77

		110,32 m	distancia de 158,30 m	distancia de 80,32 m	
C16-C17	Colindante con el lote privado C14-C15 en 110,32 m	Vértice formado por con la acera de la vía C4 y con la acera de la vía C1	Colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146,82 m	Colindante con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 72,73 m	6.339,11
C18	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 56,06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75,34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34,84 m, continua con el lote privado C20 en 42,25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 109,88 m	5.435,97
C19	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65,33 m	Colinda con el lote privado C20 en 64,09 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 34,60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34,84 m	2.243,56
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64,09 m	Colinda con el lote privado C22 en 57,03 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 84,95 m	Colinda con el lote privado C18 en 42,25 m, continua con el lote privado C21 en 42,55 m	5.315,83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75,34m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65,62 m	Colinda con el lote privado C20 en 42,55 m, continua con el lote privado C22 en 36,61 m	Colinda con la acera de la vía calle Alfonso Lamiña una distancia de 81,64m	6.003,07
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57,03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 59,79 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 35,04 m	Colinda con el lote privado C21 en 36,61 m	2.177,12
C23	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 110,53 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 123,40 m	Colinda con el lote privado C24 en 79,61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70,88 m	8.871,19
C24	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 64,32 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 90,13 m	Colinda con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 76,87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79,61 m	6.217,47
C25	Vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C26	Vértice formado por con la acera de la vía C6 y con la acera de la vía C2	Colindante con el lote privado C26 en 65,71 m, continua con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87,21 m	Colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44,91 m, continua con la acera de la vía C6 sentido norte	4.536,80

				- sur una distancia de 72,85 m	
C26	Colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 73,95 m	vértice formado por con el lote privado C25 y con la acera de la vía C2	Colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87,82 m	Colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42,66 m, continua con el lote privado C6 en 64,71 m	4.590,28
C27	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 76,25 m	Colinda con el lote privado D2 en 86,75 m	Colinda con el área verde publica AV4 en 50,42 m	Colinda con el lote privado C28 en 36,44 m	3.827,56
C28	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 122,80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137,63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36,44 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40,79 m	3.846,55
C29	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 26,44 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 44,06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70,88 m	Colinda con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 70,50 m	2.709,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20,50 m	Colinda con lote privado D2 en 19,83m	Colinda con área verde pública AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1.057,40
D1A	Vértice formado por la acera de la vía Alfonso Lamiña y la acera de la vía C2	Vértice formado por el lote privado D2 y el lote privado D1-B	Colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 50,66 m, continua con el lote privado C28 en 40,79 m, continua con el lote privado D2 en 17,57 m	Colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 48,93 m, continua con el lote privado D1-B en 50,61 m	2.714,70
D1B	Vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-A	Vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	Colindante con el lote privado D1-A en 50,61 m, continua con el lote privado D2 en 50,42 m.	Colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47,50 m, continua con el lote privado D1-C en 50,93 m	2.409,45
D1C	Vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-B	Vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	Colindante con el lote privado D1-B en 50.93 m, continua con el lote privado D2 en 47,46 m.	Colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47,46 m continua con el lote privado D1-D en 51,25 m	2.424,46

D1D	Vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con la acera de la vía C5	Vértice formado por con la acera de la vía D1 y con el lote privado D1-D	Colindante con el lote privado D1-C en 51,25 m, continua con el lote privado D2 en 45,45 m.	Colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 45,04 m, continua con la acera de la vía D1 sentido este - oeste una distancia de 51,55 m	2.366,11
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137,63 m, continua con el lote privado C27 en 86,75 m, luego con el lote privado AV4 en 19,28 m	Colinda con la ciclovía una distancia de 193,86 m, continua con el lote privado EQ2 en 56,28 m.	Colinda con el lote privado ciclovía en 221,26 m.	Colinda con el lote privado D1-A en 58,36 m, continua con el lote privado D1-B en 47,42 m, luego con el lote privado D1-C en 47,46 m, continua con el lote privado D1-D en 45,45 m, luego con la acera de la vía D1 una distancia de 14,30 m	41.605,48
E1	Colinda con el lote privado E8 en 40,80 m, luego con el lote privado E3 en 74,25 m, continua con el lote privado E2 en 48,46 m	Colinda con el lote privado F6 en 12,47 m, continua con el lote privado F7 en 14,19 m, luego con el lote privado F8 en 25,53 m, continua con el lote privado F9 en 23,52 m y finalmente con el lote privado E4 en 78,62m	Colinda con Área verde publica AV6 en 65,76 m	Colinda con el lote privado F1 en 20,20 m, continua con el lote privado F2 en 15,20 m, luego con el lote privado F3 en 14,31 m, continua con el lote privado F4 en 13,94 m, luego con el lote privado F5 en 13,34 m	11.965,79
E2	Acera de la Calle Río Santiago en sentido Este-Oeste en 52,59m	Colinda con lote privado E1 en 48,46 m	Colinda con área verde pública AV6 en 66,15 m	Colinda con lote privado E3 en 68,75 m	3.377,11
E3	Acera de la Calle Río Santiago en sentido Este - Oeste en 82,16 m	Colinda con lote privado E1 en 74,25 m	Colinda con lote privado E2 en 68,75 m	Colinda con lote privado E8 en 70,50 m	5.228,88
E4	Colinda con lote privado E1 en 78,62 m	Colinda con lote privado E5 en 75,81 m	Colinda con el área verde pública AV6 en 47,92 m	Colinda con lote privado F9 en 43,14 m	3.503,29
E5	Colinda con lote privado E4 en 75,81 m	Colinda con lote privado E6-E7 en 47,28 m	Colinda con Área verde publica AV6 en 72,18 m	Colinda con la acera de la vía G1 en sentido norte-sur en 59,65 m	3.493,73

E6-E7	Con lote privado E5 en 47,28 m	con la acera de la vía G3 en sentido Este - Oeste en 82,47 m	Con Área verde publica AV6 en 80,46	Con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99,51 m	5.942,00
E8	Con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 59,99 m	Colinda con el lote privado E1 en 40,80 m	Colinda con el lote privado E3 en 70,50 m	Colinda con el lote privado F42 en 34,04 m, continua con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42,19 m, luego con el lote privado F1 en 42,19 m	4.303,46
F1	Colinda con el vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado E8	Vértice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	Con el lote privado E8 en 42,19 m, continua con el lote privado E1 en 20,20 m	Con la acera de la vía G1 sentido norte - sur una distancia de 46,86 m, continua con el lote privado F2 en 43,04 m	1.491,20
F2	Con el lote privado F1 en 43,04 m	Con el lote privado F3 en 43,09 m	Con el lote privado E1 en 15,20 m	Con la acera de la vía G1 una distancia de 29,61 m	963,86
F3	Con el lote privado F2 en 43,09 m	Con el lote privado F4 en 43,19 m	Con el lote privado E1 en 14,31 m	Con la acera de la vía G1 una distancia de 27,90 m	909,81
F4	Vértice formado por el lote F3 y el lote privado E1	Vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F5	Con el lote privado E1 en 13,94 m, continua con el lote privado F5 en 43,25 m	Con el lote privado F3 en 43,19 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 27,44 m	1.000,00
F5	Vértice formado por el lote F4 y el lote privado E1	Vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F6	Con el lote privado E1 en 13,34 m, continua con el lote privado F6 en 43,23 m	Con el lote privado F4 en 43,25 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 26,77 m	857,45
F6	Con el lote privado E1 en 12,47 m	Con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25,82 m	Con el lote privado F7 en 43,33 m	Con el lote privado F5 en 43,23 m	814,40
F7	Con el lote privado E1 en 14,29 m	Con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 27,55 m	Con el lote privado F8 en 43,12 m	Con el lote privado F6 en 43,33 m	901,58
F8	Con el lote privado E1 en 25,53 m	con la acera de la vía G1	con el lote privado F9 en 42,44 m	con el lote privado F7 en	1.105,41

		sentido este - oeste una distancia de 25,96 m		43,12 m	
F9	Con el lote privado E1 en 23,33 m	Con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 23,52 m	Con el lote privado E4 en 43,14 m	Con el lote privado F8 en 42,44 m	1.005,99
F10	Co, la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25,76 m	Con el lote privado F25 en 25,91 m	Con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 22,08 m	Con el lote privado F11 en 22,98 m	578,75
F11	Con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25,73 m	Con el lote privado F24 en 25,84 m	Con el lote privado F10 en 22,98 m	Con el lote privado F12 en 25,90 m	625,01
F12	Con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22,83 m	Con el lote privado F23 en 28,40 m	Con el lote privado F11 en 25,90 m	Con el lote privado F13 en 27,32 m	674,51
F13	Vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F14	Vértice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	Colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 17,27 m, continua con el lote privado F12 en 27,32 m	Colindante con el lote privado F14 en 27,45 m, continua con el lote privado F22 en 25,47 m	619,35
F14	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con el lote privado F15	Vértice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	Colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20,69 m, continua con el lote privado F13 en 27,45 m	Colindante con el lote privado F15 en 27,85 m, continua con el lote privado F21 en 20,42 m	558,93
F15	Vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	Vértice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	Colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20,72 m, continua con el lote privado F14 en 27,85 m	Colindante con el lote privado F16 en 30,90 m, continua con el lote privado F20 en 20,02 m	574,09
F16	Vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F17	Vértice formado por el lote privado F17 y el lote privado F19	Colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 21,39 m, continua con el lote privado F14 en 30,90 m	Colindante con el lote privado F17 en 34,39 m, continua con el lote privado F19 en 21,09 m	656,17
F17	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44,40	Vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado	Colindante con el lote privado F16 en 34,39 m	Colindante con el lote privado F18 en 29,26 m	720,65

	m	F16			
F18	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F17	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F19	Colindante con el lote privado F17 en 29,26 m, continua con el lote privado F19 en 32,74 m	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 55,69 m	859,80
F19	Vértice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F20	Colindante con el lote privado F16 en 21,09 m, continua con el lote privado F20 en 29,81 m	Colindante con el lote privado F19 en 32,74 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21,55 m	654,75
F20	Vértice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	Vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F21	Colindante con el lote privado F15 en 20,02 m, continua con el lote privado F19 en 29,81 m	Colindante con el lote privado F21 en 28,00 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19,85 m	575,91
F21	Vértice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	Vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F22	Colindante con el lote privado F14 en 20,42 m, continua con el lote privado F22 en 27,84 m	Colindante con el lote privado F20 en 28,00 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,19 m	567,36
F22	Colindante con el lote privado F13 en 25,47 m	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30,68 m	Colindante con el lote privado F21 en 27,84 m	Colindante con el lote privado F23 en 27,58 m	792,57
F23	Colindante con el lote privado F12 en 28,40 m	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34,11 m	Colindante con el lote privado F24 en 25,97 m	Colindante con el lote privado F22 en 27,58 m	844,29
F24	Colindante con el lote privado F11 en 25,84 m	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26,18 m	Colindante con el lote privado F25 en 23,82 m	Colindante con el lote privado F23 en 25,97 m	652,17
F25	Colindante con el lote privado F10 en 25,91 m	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,39 m	Colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 20,57 m	Colindante con el lote privado F24 en 23,82 m	574,92

F26	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G1 Este	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con la acera de la vía G3	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19,19 m, continua por la acera de la vía G1 Este una distancia de 37,64 m	Colindante con el lote privado F27 en 33,06 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714,88
F27	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F28	Vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continua con el lote privado F26 en 33.06 m	Colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.97 m	620,60
F28	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F27	Vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,02 m, continua con el lote privado F27 en 29,57 m	Colindante con el lote privado F29 en 29,20 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20,03 m	583,04
F29	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F28	Vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,10 m continua por el lote privado F28 en 29.20 m	Colindante con el lote privado F30 en 31,03 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19,98 m	601,18
F30	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F29	Vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,15 m, continua con el lote privado F29 en 31,03 m	Colindante con el lote privado F31 en 33,28 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20,00 m	640,71
F31	Vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F30	Vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,39 m, continua con el lote privado F30 en 33,28 m	Colindante con el lote privado F32 en 37,09 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20,03 m	703,74
F32	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,30 m, continua con el	Colindante con el lote privado F32 en 45,01 m, continua con la acera de la vía	994,04

		vía y con el lote privado F31	lote privado F30 en 37,09 m	derecho de vía una distancia de 30,05 m	
F33	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F34	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F32	Colindante con el lote privado F34 en 34,02 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,18 m, continua con el lote privado F32 en 45,01 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 83,46 m	2.267,32
F34	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F35	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	Colindante con el lote privado F35 en 26,22 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 23,23 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 28,93 m, continua con el lote privado F33 en 34,30 m	775,40
F35	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F36	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F34	Colindante con el lote privado F36 en 32,90 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,48 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,85 m, continua con el lote privado F34 en 28,22 m	653,48
F36	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F37	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F35	Colindante con el lote privado F37 en 43,87 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 24,58 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,84 m, continua con el lote privado F35 en 32,90 m	844,60
F37	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F38	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F36	Colindante con el lote privado F38 en 47,09 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,16 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,84 m, continua con el lote privado F36 en 43,87 m	1.003,36
F38	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F39	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F37	Colindante con el lote privado F39 en 42,47 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,03 m	Colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 23,67 m, continua con el lote privado F37 en 47,09 m	997,76
F39	Vértice formado por con la acera de la vía G5 y con el lote privado F40	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F38	Colindante con el lote privado F40 en 39,59 m continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21,29 m	Colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 21,82 m, continua con el lote privado F38 en 42,47 m	879,42

F40	Colindante con la acera de la vía G5 sentido este - oeste una distancia de 26,31 m	Colindante con el lote privado F39 en 39,59 m	Colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 41,46 m	Colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20,86 m	1.088,49
F41	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28,28 m	Colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 30,44 m	Colindante con el lote privado F42 en 47,69 m	Colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37,01 m	1.252,34
F42	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 24,24 m	Colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33,63 m	Colindante con el lote privado E8 en 34,04 m	Colindante con el lote privado F41 en 47,69 m	1.127,36
G1	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G20	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	Colindante con la acera de la vía Río Santiago en sentido este-oeste una distancia de 25,55 m, continua con el lote privado G2 en 68,81 m	Colindante con el lote privado F41 en 57,90 m continua con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27,77 m	1.624,97
G2	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G1	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25,30 m, continua con el lote privado G3 en 70,38 m	Colindante con el lote privado G1 en 68,81 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,08 m	1.746,43
G3	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G2	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25,14 m, continua con el lote privado G4 en 68,42 m	Colindante con el lote privado G2 en 70,38 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,01 m	1.742,64
G4	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G3	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26,18 m, continua con el lote privado G5 en 62,92 m	Colindante con el lote privado G3 en 68,42 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,10 m	1.646,79
G5	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G4	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26,56 m, continua con el lote privado G6 en 58,19 m	Colindante con el lote privado G4 en 62,92 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,36 m	1.509,46

G6	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G5	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,96 m, continua con el lote privado G7 en 54,77 m	Colindante con el lote privado G5 en 58,19 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25,61 m	1.411,93
G7	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G6	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,15 m, continua con el lote privado G8 en 50,99 m	Colindante con el lote privado G6 en 54,77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25,53 m	1.324,88
G8	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G7	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,16 m, continua con el lote privado G9 en 46,50 m	Colindante con el lote privado G7 en 50,99 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25,21 m	1.216,39
G9	Vértice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G8	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G5	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28,78 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40,76 m	Colindante con el lote privado G8 en 46,50 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1.382,00
G10	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G11	Vértice formado por con la acera de la vía G5 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41,05 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 44,56 m	Colindante con el lote privado G11 en 50,22 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 43,18 m	2.088,27
G11	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G12	Vértice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,19 m, continua con el lote privado G10 en 50,22 m	Colindante con el lote privado G12 en 53,15 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,07 m	1.282,43
G12	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G13	Vértice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,52 m, continua con el	Colindante con el lote privado G13 en 58,10 m, continua con la acera de la vía derecho de vía	1.379,63

		derecho de vía	lote privado G11 en 53,15 m	sentido este - oeste una distancia de 25,06 m	
G13	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G14	Vértice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,26 m, continua con el lote privado G12 en 58,10 m	Colindante con el lote privado G14 en 63,44 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,04 m	1.500,90
G14	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G15	Vértice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,69 m, continua con el lote privado G13 en 63,44 m	Colindante con el lote privado G15 en 67,80 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,07 m	1.649,70
G15	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G16	Vértice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,18 m, continua con el lote privado G14 en 67,80 m	Colindante con el lote privado G16 en 69,91 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,09 m	1.726,70
G16	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G17	Vértice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,10 m, continua con el lote privado G15 en 69,91 m	Colindante con el lote privado G17 en 69,87 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,09 m	1.756,37
G17	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G18	Vértice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,12 m, continua con el lote privado G16 en 69,87 m	Colindante con el lote privado G18 en 67,69 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25,25 m	1.730,00
G18	Vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G19	Vértice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la vía derecho de vía	Colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29,47 m, continua con el lote privado G17 en 67,69 m	Colindante con el lote privado G19 en 53,07 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de	1.532,45

				25,25 m	
G19	Vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con el lote privado G20	Vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado G18	Colindante con el lote privado G20 en 19,77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26,32 m, continua con el lote privado G18 en 53,07 m	Colindante con el lote privado Área de reserva en 63,20 m, continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 37,62 m	2.266,09
G20	Vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con la acera de la vía Río Santiago	Vértice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la vía G1 Oeste	Colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 49,14 m, continua con el lote privado G1 en 67,69 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32,34 m	Colindante con el lote privado Área de reserva en 72,32 m, continua con la acera de la vía G19 una distancia de 19,77 m	2.909,02
H1-H5	Colinda con el área verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el Retiro de la quebrada Auqui Grande en 99,11 m	Colinda con la acera de la vía H1 sentido norte - sur una distancia de 121,42 m	Colinda con el retiro de la Vía del Tren en 141,04 m	11.902,58
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61,73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38,02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100,98 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103,59 m	6.747,69
H9-H10	Vértice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	Colindante con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116,16 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91,94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25,15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162,71 m.	5.475,20
H11	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde publica AV2 con el lote privado H6-H8	Vértice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Colíndate con el borde de la quebrada a largo del borde una distancia de 119,62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66,86 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38,02 m, continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91,94 m.	4.126,77

H12	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde pública AV2 y el lote H11	Vértice formado por el área de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	Colindante con la quebrada contenida en el área verde pública AV2 en 38,67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65,72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25,15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50,86 m.	3.159,55
					346.964,62

Artículo 12.- Ejecución de infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el Anexo II de la presente Ordenanza, siendo la siguiente:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público.
- Canalización de red de telecomunicaciones.
- Vías públicas, Avenida Alfonso Lamiña y Calle Río Santiago.
- Paradas de transporte público.
- Habilitación de áreas verdes.
- Construcción de equipamientos.

Se exceptúa de esta intervención la vía G3 en el tramo desde el acceso a la zona residencial unifamiliar F hasta la franja de reserva de la Troncal Metropolitana en el sector Residencial unifamiliar G.

CAPÍTULO II EQUIPAMIENTO, ÁREAS VERDES Y RED VERDE URBANA

Artículo 13.- Red de Áreas Verdes. - El Proyecto entregará al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas una superficie total de 69.519,45 m², cuya composición se muestra en el cuadro No.4. **Estas áreas verdes, se conectarán con el sistema de la Red Verde Urbana dando continuidad a los ejes naturales existentes del entorno. La incorporación de las áreas verdes del proyecto a la Red Verde Urbana se detalla en el plano No. 14 del Anexo No. 1 de la presente ordenanza**

El total de esta superficie corresponde al 16,27% del área útil del proyecto. Adicionalmente entregará una superficie de 10.125,37 m² que corresponde al 2,37% del área útil del proyecto,

para equipamientos públicos. La selección y dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona, mientras que el diseño arquitectónico y de ingenierías, la construcción y el acondicionamiento estarán a cargo del promotor y parte de estas intervenciones serán consideradas como pago en especie de la **Concesión Onerosa de Derechos**, en base a lo detallado en las fichas técnicas contenidas en el Anexo 3 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 04 Áreas verdes públicas

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
AV1	Área verde Norte	10.551,94
AV2	Área Verde Occidental 1(parque ecológico)	15.529,83
AV3	Área Verde Occidental 2 (parque ecológico)	7.506,03
AV4	Área Verde Oriental 1 (parque lineal –colindante al retiro de quebrada El Auqui)	1.652,96
AV5	Área Verde Occidental 3 (parque ecológico)	16.905,33
AV6	Parque Lineal Central (Av. Alfonso Lamiña)	11.041,69
AV7	Área Verde Oriental 2 (parque lineal – colindante al retiro de quebrada El Auqui)	1.539,21
CV	Área Verde (Ciclovía) (parque lineal – colindante al retiro de quebrada El Auqui)	4.792,46
	TOTAL ÁREAS VERDES PÚBLICAS	69.519,45

Cuadro No. 05 Linderos de las áreas verdes públicas

	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
AV1	Quebrada Colindante con predios particulares en 304.41 m	Carril de acceso a Ruta Viva sentido este-oeste en 282.50 metros	Vértice Avenida Alfonso Lamiña – Cumbayá	Vértice Quebrada Colindante con predios particulares
AV2	Vía de antiguo ferrocarril-Ciclovía en 388.50 m	Vértice Vía proyectada H - Quebrada Interna	Vía pública proyectada de acceso a Lote privado H en 201.36 m	Quebrada interna en 297.28 m
AV3 cuerpo 1	Vértice formado por la vía proyectada H1	Quebrada natural Q1 en 42.73	Quebrada natural Colindante en 44.33 m	Vía proyectada H1 en 25.44 m
AV3 cuerpo 2	Vía proyectada H1 en 43.05 m	Quebrada natural Colindante en 71.21 m	Quebrada natural Q1 en 38.50 m	Quebrada natural Q2 en 77.78 m
AV3 cuerpo 3	Lote privado H12 en 76.15 m	Vía proyectada Troncal metropolitana en 25.54 m y quebrada natural Colindante en 60.39 m	Quebrada natural Q2 en 50.39 m	Quebrada natural Colindante en 73.99 m

AV3 cuerpo 4	Vía proyectada Troncal metropolitana en 14.56 m	Quebrada natural Colindante en 5.57 m	Quebrada natural Colindante en 36.34 m	Quebrada natural Colindante en 30.31 m
AV4	Vía interna C2 sur en 13,89 m	Ciclovia en 47.60 metros	Equipamiento Público EQ3 en 51,37 metros	Lote privado C27 en 56,04 metros
AV5	Vértice formado por la quebrada natural Q1 y la vía del antiguo ferrocarril.	Colinda con lote H1-H5 en 24.03 m, quebrada natural Q2 en 297.82 m, Vía proyectada H sentido este oeste en 42.73 m	Quebrada natural Q1 en 311.11m	Vía de antiguo ferrocarril en 165.71 m,
AV6 Cuerpo 1	Calle Río Santiago en 34.88 m	colinda con vía proyectada E1 en 39.52 m	Vía Alfonso Lamiña en 55.95 m	con lotes E2 y E1 en 80.09 m
AV6 Cuerpo 2	Vía proyectada E1 en 39.85 m	Vía proyectada E3 en 15.96 m	Vía Alfonso Lamiña en 112.60 m	Lotes E4 y E1 en 83.76 m
AV6 Cuerpo 3	Vía proyectada E3 en 14.04 m	Vía proyectada G3 en 36.19 m	Vía Alfonso Lamiña en 162.52 m	Lotes privados E5, E6-E7 en 147.14 m
AV7	Vía interna C2 salida hacia Ruta Viva en 142.61 metros	Ciclovia en 119.21 metros	Ciclovia en 20.48 metros	Equipamiento público EQ1 en 23.89 m
AREA VERDE CICLO VIA	Equipamiento público EQ2 en 106.04 m, con lote privado D2 en 415.12 m, con área verde pública AV4 en 47,60 m, Equipamiento público EQ3 en 62.66 y equipamiento público EQ1 en 163.94 m y con área verde publica AV7 en 139.69, con vía publica C2 en 17.90 m	Retiro del borde de quebrada el Auqui en 970.00 m	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y retiro de borde de quebrada el Auqui	Avenida Alfonso Lamiña en 6,17 m

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el **Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza.

Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará a su costo las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos y de las áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno, así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 14.- Área Verde Pública. - Se habilitarán y construirán de conformidad con el **Plano No. 03 - Equipamientos y Áreas Verdes Públicas** contenido en el Anexo I de la presente ordenanza, mismos que forman parte del pago en especie por Concesión Onerosa de Derechos por Edificabilidad.

Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

a) Área Verde Norte (AV1)

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, Colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 001 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

b) Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5)

El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del Proyecto, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 002 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

c) Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamiña (AV6)

Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamiña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes Colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 003 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

d) Parque lineal – Colindante con el borde de quebrada El Auqui (AV4, AV7, CV)

Ubicado a lo largo del área colindante al borde de la quebrada El Auqui, acondicionado y equipado como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovía del proyecto.

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del área colindante al borde de la quebrada El Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado

de la ciclovia con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión. Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales. Las intervenciones específicas se detallan en la ficha técnica No. 004 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Artículo 15.- Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderán con lo establecido en el Cuadro No. 6 y según lo definido en el **Plano No. 03 Equipamientos y Áreas Verdes Públicas** que consta en el Anexo 1 de la presente ordenanza. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 005 contenida en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Cuadro No. 06 Áreas para Equipamientos Públicos

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
EQ1	Equipamiento Público	3.637,03
EQ2	Equipamiento Público	2.491,29
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02
EQ4	Equipamiento Público	927,56
EQ5	Equipamiento Público	447,47
TOTAL ÁREAS DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO		10.125,37

Cuadro No. 07 Linderos de las áreas para Equipamientos Públicos

	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
EQ1	Vía pública proyectada C2 en 147,75 m	Ciclovia en 163,94 m	Área verde pública AV7 en 23,89 m	Equipamiento público EQ3 en 33,87 m
EQ2	Lote privado D1 en 51,41 m y lote privado D2 en 47,76 m	Ciclovia en 106,04 m	Lote privado D2 en 22,61 m	Avenida Alfonso Lamiña en 47,36 m
EQ3	Vía pública C2 en 60,31 m	Ciclovia en 62,66 m	Equipamiento público EQ1 en 33,87 m	Área verde pública AV4 en 51,37 m
EQ4	Carril de servicio de Ruta Viva en 111,23 m	Acera peatonal de Lotes privados C3-C4 y C5 en 112,09 m	Acera peatonal frente a lote privado C5 en 1,30 m	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y acera peatonal frente a lote privado C3-C4
EQ5	Vértice entre Av. Alfonso Lamiña y lote privado A	Vértice entre carril de servicio de Ruta Viva y lote privado A	Lote privado A en 96,37 m	Carril de servicio de Ruta Viva en 94,37 m

Artículo 16.- Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponden a lo establecido en el Cuadro No. 8, según el **Plano No. 07 Equipamientos Privados** que consta en el Anexo 1 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 08 Áreas para Equipamientos Privados

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Medico	8.871,19	m2
	Total Areas de Equipamiento Privado	51.534,07	m2

CAPÍTULO II DE LOS USOS DE SUELO, OCUPACIÓN Y EDIFICABILIDAD

Artículo 17.- Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE) según el **Plano N° 08. Usos de Suelo**, contenido en el Anexo I de la presente ordenanza. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Artículo 18.- Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del PUAE San Patricio se sujetarán a las condiciones establecidas en el **Cuadro No. 9 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad**. Estas condiciones específicas de implantación y ocupación prevalecerán por sobre la zonificación general vigente y señalada en el artículo 3 de la presente ordenanza.

Cuadro No. 9 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad

Ocupación y Edificabilidad													
ZONA	USO DE SUELO	LOTE	FORMA DE OCUPACIÓN	N. PISOS	M	RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO
						F	P	L					
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40

C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C4	MEDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C6	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	15
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

CAPÍTULO III DE LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

Artículo 19.- Sistemas Colectivos de Soporte. - Los Sistemas Colectivos de Soporte se componen por: sistema vial, las redes de servicios básicos, el sistema de espacio público y la red de áreas verdes.

Los Sistemas Colectivos de Soporte cumplirán las siguientes determinaciones:

- a) Adecuar la capacidad de carga de las redes y servicios básicos para soportar la demanda del proyecto;
- b) Integrar el proyecto a los sistemas generales de servicios básicos, movilidad, espacio público y red verde urbana de la zona;
- c) Mejorar la funcionalidad y calidad de los sistemas locales de movilidad, espacio público y áreas verdes.

Artículo 20.- Sistema Vial Público. – La red vial prevé soluciones al tráfico peatonal, de bicicletas y vehicular **que se conecta y permite una continuidad con la red vial del entorno, según lo detallado en el Plano No. 15 "Red de accesibilidad" que consta en el Anexo No. 1 de la presente ordenanza**, y cuenta con soluciones a los cruces peatonales y vehiculares en intersecciones, que estarán provistos de señalización horizontal y vertical, semaforización y equipamiento urbano.

Los tipos y características de las vías vehiculares, peatonales y ciclovías del proyecto se encuentran contenidos a continuación y en el **Cuadro No. 10 de Características y Tipos de Vías** y en el **Cuadro No.11 Características y Tipos de Ciclovías** y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en los gráficos que muestran las secciones viales de los **Planos No. 9 Diseño Vial General** y **en los Planos 10.1 y 10.2 Diseño Vial Secciones Típicas**, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Tipos y características de las vías:

Vía Colectora:

La Avenida Alfonso Lamiña se proyecta hacia el sur, desde el intercambiador entre Ruta Viva y Escalón Lumbisí con una sección de calzada de 23.60 m, con 3 carriles por sentido de 3.50m cada uno y un parterre central de 2 m. Se proyecta con una longitud de 570 m hasta el redondel a emplazarse en el extremo sur de la vía, con una velocidad máxima de diseño de 50km/h.

Vía Local D:

Calle Río Santiago, se proyecta como vía de acceso hacia el área occidental del proyecto y equipamiento educativos existentes, proyectando una sección de calzada de 19.40m en el tramo desde la Avenida Alfonso Lamiña, hasta el Colegio Spellman, con 2 carriles en sentido este-oeste y un carril en sentido oeste-este. Todos los carriles de 3.50m de ancho y parterre de 5.00m, en una longitud de 315.00m

La prolongación de la Calle Río Santiago desde el Colegio Spellman hacia la Calle Eloy Alfaro (vía del ferrocarril) se proyecta con una sección de calzada de 11.30m con dos carriles de 3.50 m y un carril incorporado para bicicleta de 1.30m. Se proyecta con una longitud total de 375.00

m. Velocidad de diseño 50km/h, velocidad de operación de 30 km/h. Los dos segmentos de esta vía suman una longitud total de 690.00m.

Cuadro No. 10 Características y Tipos de Vías Públicas.

ZONA	NOMBRE	TIPO	# CARRILES POR SENTIDO	ANCHO CARRIL (m)	PARTERRE (m)	ANCHO ACERA (m)	ESPALDON		# CARRIL ESTACION.	ANCHO CARRIL ESTACION.	ANCHO TOTAL VIA (m)	LONG. VIA (m)	VELOC. PROYECTO Km/h	VELOCIDAD OPERACION Km/h	AREA (m2)
							INTERNO (m)	EXTERNO (m)							
							B	B1							
	B2	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	320,00	50	30	3.520,00
	C1	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	355,00	50	30	5.680,00
	C2	LOCAL C	2	3,00	-	2,00	-	-	-	-	16,00	540,00	50	30	8.640,00
	C3	LOCAL D	1	3,25	-	2,00	-	-	2	2,50	16,00	253,00	50	30	4.048,00
	C4	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	11,50	168,00	50	30	1.932,00
	C5	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,30	283,00	50	30	3.480,90
	C6	LOCAL D	1	3,50	-	2,00	-	0,50	2	2,50	19,50	95,00	50	30	1.852,50
	C7	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	89,00	50	30	1.005,70
D	D1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	262,00	50	30	2.960,60
E	E1	LOCAL F	1	3,50	-	2,00	-	-	-	-	11,00	206,00	50	30	2.266,00
	E2	LOCAL G	1	3,50	-	2,00	-	0,25	-	-	8,00	189,00	50	30	1.512,00
	F1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	433,00	50	30	4.892,90
	F2	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	329,00	50	30	3.717,70
	F3	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	42,00	50	30	474,60
	F4	LOCAL D	2	3,50	1,00	2,00	0,15	0,15	-	-	19,60	41,00	50	30	803,60
G	G1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	323,00	50	30	3.649,90
H	H1	LOCAL E	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	683,00	50	30	7.717,90
	AV. ALFONSO LAMIÑA	COLECTORA	2	3,50	2,00	2,00	0,50	1,00	-	-	23,60	570,00	50	30	13.452,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL D	1	3,50	5,00	2,00	0,50	0,50	-	-	19,40	315,00	50	30	6.111,00
	CALLE RIO SANTIAGO	LOCAL C	1	3,50	-	2,00	-	0,15	-	-	11,30	375,00	50	30	4.237,50
	G3	LOCALE	1	3,50	-	2,00	-	0,50	-	-	12,00	858,00	50	30	10.296,00

Artículo 21.- Zonas 30.- El proyecto contempla un sistema de movilidad compartido entre peatones, ciclistas y vehículos los cuales podrán circular a una velocidad máxima de 30 km por hora. Estas zonas se desarrollarán en las vías secundarias al interior del proyecto, como se presenta en el **Plano No. 11 "Zona 30"** que consta en el Anexo 1.

Todas las vías públicas proyectadas en el sistema vial interno del proyecto mantendrán una restricción de velocidad máxima de 30km/h. Se incorporará señalización horizontal y vertical indicando la velocidad máxima. En los sectores donde se prevean cruces peatonales, se elevará el nivel de la calzada a nivel de acera para pacificar la velocidad de los vehículos y brindar protección al peatón y ciclista. Todas las vías de zona 30 compartirán el carril con la bicicleta.

Artículo 22.- Red de ciclovías. - La red de ciclovías, descrita en el **Cuadro No.11 Características y Tipos de Ciclovías**, permite la circulación de bicicletas dentro del Proyecto, integrando su accesibilidad hacia todas sus áreas. Los tipos y características de las ciclovías del proyecto se encuentran contenidos en el **Cuadro No.11 Características y Tipos de Ciclovías** y se desarrollarán de acuerdo con las especificaciones técnicas contenidas en el **Plano No. 12 Plano de Ciclovías**, contenidos en el Anexo I de la presente ordenanza.

Cuadro No.11 de Características y tipos de Ciclovías

CARACTERISTICAS Y TIPOS DE CICLOVIAS		
TIPO	LONGITUD	ANCHO
CICLOVIA DENTRO DE LA CALZADA	992,27	3
CICLOVÍA EN ACERAS FRENTE A VIAS	1082,72	4
CICLOVÍA EN PARQUE LINEAL	957,39	8
CICLOVIA COMPARTIDA CON VEHICULOS ZONA 30	1266,92	1,5
CICLOVIA COMPARTIDA EN BULEVARD	308,00	3,5

Artículo 23.- Aceras. - En el desarrollo del Proyecto las aceras deberán cumplir las normas técnicas de arquitectura y urbanismo vigentes debiendo incluir un diseño con arbolado endémico, materiales antideslizantes, condiciones de accesibilidad universal con señalización podotáctil, mobiliario urbano e iluminación, de acuerdo al **Plano No. 13 Sistema de Aceras**, contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.

Para facilitar el flujo peatonal e integrar la circulación entre las áreas de mayor actividad, el promotor podrá construir pasos peatonales sobre la vía pública que conecten los diferentes espacios públicos de dominio público del Proyecto, incrementando la seguridad peatonal y la calidad del espacio urbano, preferentemente sobre la Av. Alfonso Lamiña y la Calle Río Santiago

Artículo 24.- Estacionamientos. - En la dotación de estacionamientos el Proyecto observará lo dispuesto en la normativa metropolitana vigente.

Los estacionamientos subterráneos se podrán integrar entre lotes de propiedad privada para facilitar tanto el flujo vehicular y optimizar el uso de los espacios de estacionamiento, así como el flujo peatonal hacia los accesos y entre niveles.

Artículo 25.- Redes y Servicios Básicos. - Los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, red eléctrica, y telecomunicaciones se habilitarán y serán construidos por el promotor a su costo, según las regulaciones y especificaciones técnicas de la municipalidad y/o empresas de servicios.

El alumbrado público, la red eléctrica y de telecomunicaciones se realizarán con el soterramiento de todos los cables, conforme a la normativa vigente y obteniendo todas las autorizaciones de las entidades competentes.

La dotación de servicios públicos se realizará cumpliendo las siguientes determinaciones:

- 1. Red de agua potable:** El promotor construirá a su costo el sistema de provisión de agua potable. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS). El sistema de agua potable contará con accesorios para el ahorro en el consumo de agua y mecanismos de identificación de fugas. La red de hidrantes será incorporada a las vías y espacios públicos del proyecto para el acceso adecuado del Cuerpo de Bomberos. Una vez construida la red, los costos del servicio de agua potable para áreas públicas y de equipamiento público serán asumidas por la municipalidad.
- 2. Red de Alcantarillado y Tratamiento:** El promotor construirá a su costo un sistema separado de aguas lluvias y aguas servidas con los sistemas de tratamiento necesarios. El sistema contará con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento.
- 3. Red eléctrica:** El promotor construirá a su costo la red para proveer la energía necesaria para el desarrollo del proyecto. La provisión del servicio será responsabilidad de la Empresa Eléctrica Quito como parte del servicio eléctrico para el sector. El sistema contará con la aprobación de la EEQ. Una vez construida la red, el costo del consumo de energía eléctrica en áreas públicas será asumido por la municipalidad.
- 4. Alumbrado Público:** El promotor construirá a su costo la red de alumbrado público, la cual contará con lámparas LED de ahorro energético y larga durabilidad.

5. **Telecomunicaciones:** El promotor a su costo dotará del sistema de telecomunicación necesario para el proyecto a nivel de red primaria y acometidas generales. El sistema contará con la aprobación de la entidad competente.
6. **Recolección de basura y Plan de Residuos Sólidos:** El Proyecto implementará un sistema especial de clasificación y recolección de basura de fácil acceso para los usuarios y carros recolectores. Para la implementación de este sistema se deberá contar con la aprobación de la Empresa Pública Metropolitana de Aseo. El Proyecto contará con un plan de manejo de residuos sólidos que incluirá un programa de reciclaje inclusivo en coordinación con gestores comunitarios y la Secretaría de Ambiente.
7. **Mobiliario Urbano.** - La provisión y ubicación de mobiliario urbano se realizará a costo del promotor y cumplirá con lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y adicionalmente cumplirá con las siguientes características: diseños eficientes, uso de materiales amigables con el medio ambiente y colocación de receptores de papeles o de basura en la zona blanda de las aceras, para clasificación de desechos con el propósito de ser reciclados. **Se instalarán 6 paradas de transporte público, según lo establezcan los lineamientos técnicos de las entidades públicas competentes, en lugares específicos sobre la Ruta Viva y Av. Alfonso Lamíña según lo establecido en los Planos No. 12 y 12.1 "Sistema de aceras" que constan en el Anexo No. 1 de la presente ordenanza.**

Artículo 26.- Accesibilidad y Movilidad. - El Proyecto será accesible mediante las siguientes modalidades:

- a) **Acceso peatonal a través de los sistemas de conectividad del proyecto como: la red vial, el sistema de aceras, espacio público y red verde urbana,** detallados en los **Planos No. 12 y 12.1 del "Sistema de aceras"** que constan en el Anexo No.1 de la presente ordenanza.
- b) Acceso para bicicletas: asegurando un sistema de ciclovías, compartidas o exclusivas detallados en el **Plano No. 13 Plano de Ciclovías.**
- c) Transporte público: asegurando el embarque y desembarque de personas mediante los carriles de servicios y desembarque de personas y paradas de transporte público previstas sobre la vía arterial y colectora de acceso, las cuales contarán con sus respectivas bahías de embarque y desembarque de pasajeros. Las ubicaciones de las paradas se describen en el **Plano No. 12.1 Sistema de Aceras,** contenido en el **Anexo I** de esta ordenanza.
- d) Transporte institucional: asegurando un cómodo y seguro embarque y desembarque de personas mediante paradas de embarque y desembarque previsto sobre las vías secundarias;
- e) Transporte privado: mediante un sistema vial que garantice el adecuado flujo vehicular y carriles de acceso que permitan el ingreso a los estacionamientos de manera directa desde la red vial pública.

CAPÍTULO IV DE LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Artículo 27.- Medidas de mitigación.

- a) Los promotores del proyecto deberán ejecutar en la fase inicial de obras y a su costo las medidas de mitigación establecidas en el informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018 Anexo No. IV de la presente Ordenanza.
- b) Los promotores del proyecto deberán ejecutar a su costo las medidas de mitigación establecidas en el oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente, Anexo No. V de la presente Ordenanza.

CAPÍTULO V DE LOS APORTES URBANÍSTICOS

Artículo 28.- Aporte urbanístico de Proyecto de Vivienda de Interés Social y Vivienda de Interés Público.- El promotor del PUAE San Patricio, desarrollará a su costo y riesgo, conforme al compromiso expresado por el promotor (anexo VII), un proyecto combinado de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Público (VIP), de al menos 100 (cien) unidades de vivienda, mismo que se desarrollará en un plazo de 36 meses desde la notificación del inicio de las obras de infraestructura de la primera etapa del PUAE San Patricio. Este proyecto se implantará en un lote ubicado en las parroquias de Cumbayá y Tumbaco.

Con la finalidad de dar oportuno seguimiento a la ejecución de este proyecto, el Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría encargada del territorio, hábitat y vivienda, suscribirá un convenio de cooperación interinstitucional con el promotor del PUAE San Patricio, en el cual se precise el alcance, las condiciones, los plazos y características específicas de este compromiso. Para efecto del seguimiento técnico y de comercialización de las viviendas, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito podrá solicitar la asistencia técnica de la Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda la cual constará igualmente en el convenio.

Artículo 29.- Adecentamiento urbanístico de la vía Férrea. - El promotor realizará a su costo, las obras de adecentamiento urbanístico en la calle Eloy Alfaro (vía férrea), en el tramo que comprende el frente del área verde pública (AV2) del PUAE San Patricio, las cuales contribuirán a mejorar la accesibilidad y la seguridad a dicha área verde. El alcance de las obras de adecentamiento incluirá el mejoramiento de las superficies para garantizar una adecuada caminabilidad, iluminación pública, implementación de al menos 3 (tres) puntos seguros (según los parámetros de diseño e instalación previstos por la secretaria encargada de la seguridad en el Distrito Metropolitano de Quito) y señalización vial. Las obras aquí descritas serán realizadas durante la primera fase de ejecución del proyecto y a la par de los trabajos de habilitación de las áreas verdes públicas.

CAPÍTULO VI

CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

Artículo 30.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por cambio de uso de suelo. - En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el Anexo VI de la presente ordenanza, el PUAE San Patricio requiere los siguientes cambios de uso de suelo:

1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.

2. Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

En aplicación del literal a) del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al cambio de uso de suelo que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 12.

Cuadro No. 12.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por cambio de uso de suelo del PUAE San Patricio

LOTE	tipo de cambio	SUPERFICIE (AUV)	AIVA	Índice de revalorización	Valor terreno de llegada	Valor terreno de Partida	Diferencia	Porcentaje 20%	Valor final
F1	RU1 a RU2	1.491,20	160	1	238.592,00	238.592,00	0	-	0
F2	RU1 a RU2	963,86	160	1	154.217,60	154.217,60	0	-	0
F3	RU1 a RU2	909,81	160	1	145.569,60	145.569,60	0	-	0
F4	RU1 a RU2	1.000,00	160	1	160.000,00	160.000,00	0	-	0
F5	Ma a RU2	857,45	160	1	137.192,00	137.192,00	0	-	0
F6	Ma a RU2	814,40	160	1	130.304,00	130.304,00	0	-	0
F7	Ma a RU2	901,58	160	1	144.252,80	144.252,80	0	-	0
F8	Ma a RU2	1.105,41	160	1	176.865,60	176.865,60	0	-	0
F9	Ma a RU2	1.005,99	160	1	160.958,40	160.958,40	0	-	0
F10	Ma a RU2	578,75	160	1	92.600,00	92.600,00	0	-	0
F11	Ma a RU2	625,01	160	1	100.001,60	100.001,60	0	-	0
F12	Ma a RU2	674,51	160	1	107.921,60	107.921,60	0	-	0
F13	Ma a RU2	619,35	160	1	99.096,00	99.096,00	0	-	0
F14	Ma a RU2	558,93	160	1	89.428,80	89.428,80	0	-	0
F15	RU1 a RU2	574,09	160	1	91.854,40	91.854,40	0	-	0
F16	RU1 a RU2	656,17	160	1	104.987,20	104.987,20	0	-	0
F17	RU1 a RU2	720,65	160	1	115.304,00	115.304,00	0	-	0
F18	RU1 a RU2	859,80	160	1	137.568,00	137.568,00	0	-	0
F19	RU1 a RU2	654,75	160	1	104.760,00	104.760,00	0	-	0
F20	RU1 a RU2	575,91	160	1	92.145,60	92.145,60	0	-	0

F2 1	Ma RU2	567,36	160	1	90.777,60	90.777,60	0	-	0
F2 2	Ma RU2	792,57	160	1	126.811,20	126.811,20	0	-	0
F2 3	Ma RU2	844,29	160	1	135.086,40	135.086,40	0	-	0
F2 4	Ma RU2	652,17	160	1	104.347,20	104.347,20	0	-	0
F2 5	Ma RU2	574,92	160	1	91.987,20	91.987,20	0	-	0
F2 6	Ma RU2	714,88	160	1	114.380,80	114.380,80	0	-	0
F2 7	Ma RU2	620,60	160	1	99.296,00	99.296,00	0	-	0
F2 8	Ma RU2	583,04	160	1	93.286,40	93.286,40	0	-	0
F2 9	Ma RU2	601,18	160	1	96.188,80	96.188,80	0	-	0
F3 0	RU1 a RU2	640,71	160	1	102.513,60	102.513,60	0	-	0
F3 1	RU1 a RU2	703,74	160	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
F3 2	RU1 a RU2	994,04	160	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
F3 3	RU1 a RU2	2.267,32	160	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0
F3 4	RU1 a RU2	775,40	160	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
F3 5	RU1 a RU2	653,48	160	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
F3 6	RU1 a RU2	844,60	160	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
F3 7	RU1 a RU2	1.003,36	160	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
F3 8	RU1 a RU2	997,76	160	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
F3 9	RU1 a RU2	879,42	160	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0
F4 0	RU1 a RU2	1.088,49	160	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
F4 1	RU1 a RU2	1.252,34	160	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
F4 2	RU1 a RU2	1.127,36	160	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
G6	RU1 a RU2	1.411,93	160	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
G7	RU1 a RU2	1.324,88	160	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
G8	RU1 a RU2	1.216,39	160	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
G9	RU1 a RU2	1.382,00	160	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
G1 1	RU1 a RU2	1.282,43	160	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
G1 2	RU1 a RU2	1.379,63	160	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
Pago de CODu									0

El valor que el PUAE San Patricio debe cancelar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por cambio de uso de suelo es de cero dólares y cero centavos.

Artículo 31.- Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad. -

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo contenido en el **Anexo V** de la presente ordenanza y en aplicación del literal b del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 13 y se detalla en el **Anexo VI** de la presente Ordenanza:

Cuadro No. 013.- Resumen de aplicación de la fórmula de la concesión onerosa por compra de edificabilidad del PUAE San Patricio

Cálculo del Valor del terreno de llegada

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCIÓN ILEGADA	Valor m2 construcción neutro	Factor de uso	Valor m2 por uso	Valor de la construcción cd+ci	Valor del terreno de llegada (Peso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	35,00	1.708,36	13	7	455	22.208,73	1262	1,72	2170,64	48.207.162,03	5.784.859,44
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	35,00	1.358,89	13	7	455	17.665,56	1262	1,72	2170,64	38.345.564,65	4.601.467,76
C5	OFICINAS	4.247,41	40,00	1.698,96	8	2	320	13.591,71	1112	1,72	1912,64	25.996.052,04	3.119.526,24
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77	8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18	8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.867.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84	13	7	455	23.956,93	1262	1,72	2170,64	52.001.877,05	6.240.225,25
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11	12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,69	13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.130.161,85	2.775.619,42
C14	OFICINAS	3.900,81	35,00	1.365,28	13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.526.006,69	4.623.120,80
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.828,39	10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56	10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	50,00	1.121,78	7	1	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20
C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33	8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43

C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56	7	1	350	7.619,92	1112	1,37	1523,44	11.608.490,92	1.393.018,91
C23	Medicina ambulatoria (clinica)	8.871,19	45,00	3.992,04	6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2268,48	54.335.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86	9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.997,89	3.360.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56	10	4	450	20.415,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46
C26	Residencia	4.590,28	45,00	2.065,63	10	4	450	20.656,26	1262	1	1262	26.068.200,12	3.128.184,01
E2	Residencia	3.377,11	40,00	1.350,84	12	6	480	16.210,13	1262	1	1262	20.457.181,54	2.454.861,78
E5	Residencia	3.493,73	30,00	1.048,12	12	6	360	12.577,43	1262	1	1262	15.872.714,14	1.904.725,70
E4	Residencia	3.503,29	30,00	1.050,99	12	6	360	12.611,84	1262	1	1262	15.916.147,13	1.909.937,66
E6-E7	Residencia	5.942,36	40,00	2.376,94	12	6	480	28.523,33	1262	1	1262	35.996.439,94	4.319.572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

PARTIDA											Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)
PROYECTO	USO	AREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m2	Factor de uso	Valor m2 uso	Valor de la construcción cd+ci			Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	6,00	11.714,50	1112	1,72	1912,64	22.405.613,63			2.688.673,64
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	6,00	9.318,10	1112	1,72	1912,64	17.822.163,13			2.138.659,58
C5	OFICINAS	4.247,41	6,00	10.193,78	1112	1,72	1912,64	19.497.039,03			2.339.644,68

C6-C7	OFICINAS	4.062,20	6,00	9.749,28	1112	1,72	1912,64	18.646.862,90	2.237.623,55
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	6,00	11.144,06	1112	1,72	1912,64	21.314.582,57	2.557.749,91
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6,00	12.636,62	1112	1,72	1912,64	24.169.312,53	2.900.317,50
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	11.369,90	1112	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,98
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	5.620,70	1112	1,72	1912,64	10.750.383,30	1.290.046,00
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	9.361,94	1112	1,72	1912,64	17.906.028,57	2.148.723,43
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	18.376,25	1112	1,37	1523,44	27.995.111,25	3.359.413,35
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	15.213,86	1112	1,37	1523,44	23.177.408,97	2.781.289,08
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	5.384,54	1112	1,37	1523,44	8.203.029,71	984.363,57
C20	HOTEL	5.315,83	6,00	12.757,99	1368	2,07	2831,76	36.127.571,43	4.335.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	5.225,09	1112	1,37	1523,44	7.960.108,06	955.212,97
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6,00	21.290,86	1112	2,04	2268,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	14.921,93	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
C25	Residencia	4.536,80	6,00	10.888,32	1112	1	1112	12.107.811,84	1.452.937,42
C26	Residencia	4.590,28	6,00	11.016,67	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.064,71
E2	Residencia	3.377,11	6,00	8.105,06	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74
E5	Residencia	3.493,73	6,00	8.384,95	1112	1	1112	9.324.066,62	1.118.887,99
E4	Residencia	3.503,29	6,00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
E6-E7	Residencia	5.942,36	6,00	14.261,66	1112	1	1112	15.858.970,37	1.903.076,44

Diferencia y Cálculo de COD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de llegada al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividades x ciclo económico	Valor final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.784.859,44	2.688.673,64	3.096.185,81	557.313,45		\$ 557.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	4.601.457,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		\$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.526,24	2.339.644,68	779.881,56	140.378,68		\$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.560,81	2.237.623,55	372.937,26	67.128,71		\$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	2.984.041,56	2.557.749,91	426.291,65	76.732,50		\$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,25	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		\$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.793,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		\$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,42	1.290.046,00	1.485.573,43	267.403,22		\$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.148.723,43	2.474.397,37	445.391,53		\$ 445.391,53
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.359.413,35	4.583.444,20	825.019,96		\$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.575.964,51	2.781.289,08	3.794.675,43	683.041,58		\$ 683.041,58
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	984.363,57	451.166,63	81.209,99		\$ 81.209,99
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	70%	\$ 182.082,96

C22	COMERCIO Y OFINAS	2.177,12	1.393.018,91	955.212,97	437.805,94	78.805,07	\$	78.805,07
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.795.745,72	724.468,22	130.404,28	70%	\$ 91.283,00
C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78		\$ 246.408,78
C25	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.452.937,42	1.638.801,04	294.984,19		\$ 294.984,19
C26	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.064,71	1.658.119,30	298.461,47		\$ 298.461,47
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97		\$ 247.197,97
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,99	785.837,70	141.450,79		\$ 141.450,79
E4	Residencia	3.503,29	1.909.937,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84		\$ 141.837,84
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.903.076,44	2.416.496,35	434.969,34		\$ 434.969,34
Valor por concepto de COD por edificabilidad								\$ 6.808.767,57

El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos (\$6.808.767,57).

Artículo 32.- Del pago de la concesión onerosa. - En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, las formas de pago que el PUAE San Patricio realizará a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos resultante serán en forma monetaria y en especie según lo detallado a continuación:

1. Pago monetario por cronograma de pago, en un monto de (\$ 370.147,87):

El pago monetario que el PUAE San Patricio deberá cancelar al Municipio de Quito será de trescientos setenta mil ciento cuarenta y siete dólares con ochenta y siete centavos (\$370.147,87), de los cuales el promotor deberá cancelar el 10% cuyo valor corresponde a treinta y siete mil catorce dólares con setenta y nueve centavos (\$37.014,79) previo la obtención de la primera LMU 20 que se desarrolle en este proyecto, y la diferencia del 90% restante será exigible después de 24 meses contados a partir de la obtención de la primera LMU 20, con un plazo máximo adicional de 12 meses, saldo a pagarse con cuotas mensuales iguales a partir del mes 25.

2. Pago en especie, en un monto de (\$6.438.619,71)

El pago en especie que el PUAE San Patricio deberá cancelar al Municipio de Quito será por la suma de seis millones cuatrocientos treinta y ocho mil seiscientos diecinueve dólares con setenta y un centavos (\$6.438.619,71) la cual será invertida en la ejecución de equipamientos e infraestructura vial según lo detallado a continuación:

- a) Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según las tipologías previstas en el PUOS vigente:

Cuadro No. 14.- Pago en equipamientos públicos de servicios sociales o servicios públicos

Descripción	Área de construcción	Área a cielo abierto (m2)	Inversión en construcción (\$)	Inversión en cielo abierto (\$)	Sub Total
Equipamiento de áreas verdes públicas	-	69519,45	-	15	1.042.791,75
Equipamiento de bienestar social	761,62	1511,00	868,25	50	736.826,57
Equipamiento Cultural	213,91	1473,00	667,00	50	216.327,97
TOTAL					1'995.946,29

- b) Beneficios a favor de la comunidad, derivados de las obras o acciones de mitigación de impactos a la movilidad, al ambiente, al urbanismo o al tejido social, que exceden objetivamente los requerimientos de mitigación a los impactos directos producidos por los PUAE, técnicamente sustentados y económicamente valorados por la entidad responsable de evaluar las medidas de mitigación correspondientes:

Cuadro No. 15.- Pago en especie en Obras de Infraestructura.

	Rubro		Valor Imputable a COD	
	Av. ALFONSO Lamiña	Área	Valor	Subtotal
Infraestructura	Suelo	8.252,61	160*	1.320.417,60
	Diseño y Construcción	14.575,88	51,23	746.722,33
	Calle Río Santiago			
	Suelo	5.787,79	110**	636.656,90
	Diseño y Construcción	8.418,60	43,51	366.293,29
	Áreas Adicionales ocupadas por la Obra Vial de la Ruta Viva			
	Suelo	12478,03	110 **	1.372.583,30
	Total			\$4,442,673.42

*Valor del suelo en base al AIVA actual del lote.

**Valor del suelo en base a la sentencia No.17113-2014-3914 por la expropiación para la construcción de la Ruta Viva.

Del cuadro No.15 se desprende que el pago en especie en obras de infraestructura conllevará:

- La construcción del ensanchamiento de la Vía Alfonso Lamiña.
- Ampliación de la Calle Río Santiago (Acceso Colegio Spellman) generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman.
- Superficie ocupada por la obra vial Ruta Viva no pagada aún al promotor.
- Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos.

c) Áreas de Reserva

El área afectada por el trazado de la Troncal Metropolitana, que atraviesa el Proyecto en sentido sur –norte, con una superficie de 6.607 m², podrá ser cedida, a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como parte de pago en especie de Concesión Onerosa de Derechos de edificabilidad, en el momento que se requiera este terreno para la construcción de dicha vía. El valor correspondiente a esta área de terreno será determinado de acuerdo con el valor catastral vigente al momento de la suscripción de la presente ordenanza.

Artículo 33.-Valores imputables y no imputables de la Concesión Onerosa. - Con base en el literal b) del artículo 14 de la Ordenanza Metropolitana No. 183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, se establece en los cuadros No. 16 y No. 17, donde se justifica, valora y evalúa la pertinencia de los valores imputables y no imputables de la Concesión Onerosa:

Cuadro No. 16.- Valores Imputables y No Imputables a la Concesión Onerosa de Derechos

Propuesta de Pago Concesión Onerosa de Derechos	Valores no imputables	Valores imputables
	<ul style="list-style-type: none"> Las obras que beneficien directa o exclusivamente al PUAE 	<ul style="list-style-type: none"> Obras imputables al pago de la concesión onerosa conllevan un beneficio urbano, ambiental, social, económico o de movilidad cuyo alcance es mayor al del PUAE y contribuyen a disminuir los déficits prioritarios de la ciudad o a mejorar las condiciones urbanísticas del entorno o sector de implantación del PUAE.
Av. Alfonso Lamiña	<ul style="list-style-type: none"> Los dos carriles adicionales, uno en cada sentido de circulación, producto de la mitigación al impacto de tráfico, los cuales son adicionales a los previstos inicialmente en el diseño vial generado por la EPMMOP. Cuya sección original era de 27,6 m (en base al informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. 153/14 del 17 de diciembre de 2014). 	<ul style="list-style-type: none"> La sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6m, en el tramo No.1 (sector donde se desarrolla el PUAE San Patricio), el cual inicialmente se proponía por parte de la EPMMOP y cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad y movilidad al sector de Lumbisí.
Calle Río Santiago	<ul style="list-style-type: none"> La ampliación de dos carriles, uno en cada sentido de circulación, en el tramo que comprende desde el Escalón Lumbisí hasta la Vía denominada G-5 (tramo 1), generada en el proyecto. El objetivo de este ensanchamiento se debe a la mitigación del impacto al tráfico, cuyo principal generador son los buses escolares de la Unidad Educativa Cardenal Spellman. En el tramo 2 el cual comprende desde la Vía G-5 hasta Vía Férrea, se amplía la acera en 1m para la circulación peatonal en una longitud de 340 m. 	<ul style="list-style-type: none"> La calle Río Santiago que conecta la Av. Alfonso Lamiña hasta la Vía Férrea, en una sección promedio de 11,30m y una longitud de 690m. La cual mejora la accesibilidad y conectividad hacia los sectores de San Patricio y San Juan.
La Rotonda Sur	<ul style="list-style-type: none"> Como parte de las medidas de mitigación del PUAE San Patricio, se incorpora el costo de diseño y construcción de esta obra como obra de mitigación directa del PUAE San Patricio, considerando que la vía debe contar con un facilitador que permita el flujo de 6 carriles (norte-sur) a 4 carriles (este-oeste). Área de intervención: 4.842 m² Costo de la obra: \$ 296.669,34 Terreno: Sujeto a proceso de expropiación (fuera del PUAE San Patricio) 	<ul style="list-style-type: none">
Áreas adicionales por ocupación de la obra vial de la Ruta Viva		<ul style="list-style-type: none"> Son áreas adicionales ocupadas por la obra vial, las cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación para la construcción de la Ruta Viva, este valor es de \$1'372.583,30 en base a lo determinado en la sentencia del Juicio No. 17113-2014-3914, suscrita por la Corte Provincial de Justicia de Pichincha.

Equipamiento de las áreas verdes	<ul style="list-style-type: none"> La línea base para la habilitación de las áreas verdes a favor del Municipio, la cual para urbanizaciones convencionales corresponde al 15% del valor de las obras de infraestructura. Para el PUAE San Patricio, el valor por metro cuadrado de obras de infraestructura es de 60,09 (información proporcionada por el promotor). Por lo tanto, su valor inicial sería de \$ 9,01 dólares por metro cuadrado. Debido a las características de las áreas verdes a ser entregadas el promotor se compromete a incrementar esta línea base hasta un valor de \$ 15 dólares por metro cuadrado de área verde útil. 	<ul style="list-style-type: none"> Los obras de equipamiento en las áreas verdes públicas generadas por el proyecto, hasta por un valor de \$ 15 dólares, los cuales son adicionales a la línea base, esto incluye iluminación, mobiliario urbano, señalización, sistemas de seguridad según lo detallado en la fichas, en base a lo determinado en el Anexo No.3 de la presente ordenanza.
Equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos		El promotor diseñará y construirá, con cargo a la Concesión Onerosa de Derechos, los siguientes equipamientos públicos: 1) Equipamiento Cultural y 2) Centro de Bienestar Social, los cuales se implantarán en los lotes destinados para Equipamiento Público del PUAE. La Administración Zonal Tumbaco deberá definir el programa de los equipamientos públicos a instalarse, en virtud de las necesidades y déficits de la parroquia.

El detalle de los valores imputables y no imputables a la Concesión Onerosa de Derechos se detalla en el cuadro No. 17 Detalle de Pago en especie en Obras de Infraestructura.

Cuadro No. 17.- Detalle de Pago en especie en Obras de Infraestructura.

	Rubro	Valor Imputable a COD			Valor no Imputable a COD		
		Área	Valor	Subtotal	Área	Valor	Subtotal
Infraestructura	Av. Alfonso Lamiña						
	Suelo	8.252,61	160 *	1.320.417,60	5.436,61	160	869.857,60
	Diseño y Construcción	14.575,88	51,23	746.722,33	5.436,61	51,23	278.517,53
	Calle Río Santiago						
	Suelo	5.787,79	110 **	636.656,90	1.944,65	110	213.911,50
	Diseño y Construcción	8.418,60	43,51	366.293,29	1.944,65	43,51	84.611,72
	Áreas Adicionales ocupadas por la Obra Vial de la Ruta Viva						
	Suelo	12478,03	110 **	1.372.583,30			
	Construcción de la Rotonda Sur						
	Diseño y Construcción (no incluye suelo)				4.842,00	61,27	296.669,34
Equipamiento	Equipamiento de áreas verdes						
	Construcción	69.519,45	15	1.042.791,75	69.519,45	15	1.042.791,75
Equipamiento Social	Centro de Bienestar Social						
	Construcción			\$661.276,57			

	761,62 m2	
Exteriores	1511 m2	\$75,550.00
Centro Cultural		
Construcción	213,91m2	\$142,677.97
Exteriores	1473 m2	\$73,650.00
		\$953,154.54
		\$ 6,438,619.71
		\$2.786.359,44

*Valor del suelo en base al AIVA actual del lote.

**Valor del suelo en base a la sentencia por la expropiación para la construcción de la Ruta Viva.

Artículo 34.- Alcance del pago en especie - El alcance de las obras definidas en el cuadro No.15 se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del Convenio de pago en especie.

Los costos objeto de estas obras serán considerados como parte de pago en especie de las concesiones onerosas por edificabilidad.

- a) La construcción del ensanchamiento de la Vía Alfonso Lamiña.
Esta vía será construida por el promotor en el tramo comprendido entre la calle Río Santiago (calle colegio Spellman) y el lindero sur de la propiedad. El diseño de la Vía Alfonso Lamiña en el tramo que atraviesa el Proyecto San Patricio será de responsabilidad del Promotor y la Fiscalización de las obras a cargo de la EPMMOP.
- b) Calle Río Santiago (Acceso Colegio Spellman)
Esta calle será ampliada por el Promotor, generando una sección de 4 carriles con parterre desde la Av. Alfonso Lamiña hasta el ingreso al Colegio Spellman, como facilitador de tráfico para el tránsito de buses escolares. El tramo de la Calle Río Santiago, desde el Colegio Spellman hasta el lindero occidental, Colindante con el proyecto, será ensanchado de acuerdo con los parámetros técnicos aplicables para ofrecer espacio de aceras y carriles compartidos con ciclovías.

Artículo 35.- Alcance del pago en especie en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, según la tipología prevista en el PUOS vigente. - El alcance del pago en especie en equipamientos públicos de servicios sociales o de servicios públicos, se sujetará a las siguientes características, las cuales también formarán parte del convenio de pago en especie.

Los costos objeto de estas obras serán considerados como parte de pago en especie de las concesiones onerosas por edificabilidad.

- a) Equipamiento de las áreas verdes públicas:
Será construido por el promotor únicamente en las áreas correspondientes al proyecto San Patricio y de acuerdo con los estudios y diseños que constan en el proyecto arquitectónico, en el que se incluye: paisajismo, caminerías, jardines, iluminación, cerramientos, entre otros.
- b) Diseño y construcción de Equipamiento Público:

De acuerdo a los requerimientos de la Administración Zonal Tumbaco, el promotor diseñará y construirá las estructuras de equipamiento público: Equipamiento Cultural ubicado en el lote y Centro de Bienestar Social a ser instalados en los lotes destinados para Equipamiento Público identificados en el PUAE San Patricio. La Administración Municipal deberá definir los equipamientos públicos a instalarse, en virtud de las necesidades y déficits de la zona. Las estructuras del equipamiento público serán construidas a nivel de estructura y envolventes arquitectónicas, que permitan la adecuación interna por parte del usuario final.

Los plazos de entrega de las estructuras de equipamientos públicos estarán definidos en coordinación con la Administración Zonal, una vez finalizados los trabajos de urbanización en la primera etapa. Los estándares de construcción de los equipamientos observarán las normas de construcción INEN y NEC y las normas de arquitectura establecidas en la Ordenanza Municipal 172.

DISPOSICIONES GENERALES. -

PRIMERA. - Los aspectos técnicos no previstos en esta ordenanza serán resueltos por la entidad competente de acuerdo con la normativa metropolitana vigente. El texto de la presente ordenanza prevalecerá por sobre los Anexos.

SEGUNDA. - El promotor, previo a la obtención de la primera LMU20 deberá suscribir un convenio con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en el cual se establezcan las condiciones específicas para la forma de pago en especie de la Concesión Onerosa de Derechos.

TERCERA. - Una vez iniciados los trabajos de ejecución de las obras de infraestructura pública previstos, se llevará a cabo un proceso de seguimiento y fiscalización de las obras descritas, en coordinación con las empresas públicas y dependencias municipales competentes para asegurar que los procesos constructivos se efectúen de conformidad con la normativa y estándares vigentes para asegurar la instalación de acuerdo con los diseños de detalle.

CUARTA. - El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de las dependencias competentes, determinará los montos por Contribución Especial por Mejoras derivados de las obras de infraestructura y de Equipamientos, financiados por medio de la Concesión Onerosa de Derechos del PUAE San Patricio.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS. -

Primera. - Una vez aprobada la presente ordenanza, la Dirección Metropolitana Financiera contará con un plazo de treinta (30) días para suscribir el convenio de pago en especie con el promotor.

Segunda. - Una vez aprobada la presente ordenanza, el promotor iniciará con las inversiones de los estudios de detalle y especificaciones de los equipamientos e infraestructura pública, para presentar los mismos para su aprobación en un período de 90 días. El monto establecido para el efecto en el artículo 27 de la presente Ordenanza, representa la inversión total propuesta por el promotor para dichos equipamientos.

Tercera. - La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Administración Zonal Tumbaco, en el ámbito de sus competencias, tendrán un plazo de 30 días para emitir sus

respectivos informes de todos trazados viales proyectados por el PUAE San Patricio y de la rotonda ubicada al extremo sur de la propiedad, así como el ensanchamiento de la Avenida Alfonso Lamiña y la Calle Río Santiago, para la aprobación del Concejo Metropolitano. Asimismo, tendrán un plazo de 30 días a partir de la aprobación de los trazados viales para ejecutar las declaratorias de interés público requeridas para implementar las obras aprobadas.

Cuarta.- En el plazo de 180 días, la entidad encargada de la movilidad y la Administración Zonal Tumbaco gestionarán los acuerdos institucionales con Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública, conducentes a habilitar la vía Eloy Alfaro, en el tramo comprendido entre San Francisco de Pinsha y la cabecera parroquial de Cumbayá, con la finalidad de mejorar la conectividad del sector.

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

- a) La Avenida Alfonso Lamiña. - En el tramo comprendido desde la Ruta Viva hasta el extremo sur del actual lote con predio No. 3672119 (del PUAE San Patricio) en una sección de 33,80 metros.
- b) La Calle Río Santiago. -
 - En el tramo comprendido desde la Avenida Alfonso Lamiña hasta la calle Río Cayapas (vía G-5 del PUAE San Patricio) en una sección de 19,40 m.
 - En el tramo comprendido desde la calle Río Cayapas (vía G-5 del PUAE San Patricio) hasta la calle Eloy Alfaro (vía Férrea) en una sección de 11,30 m.

Disposición Final. - Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su respectiva sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y página Web Institucional del Municipio.

Dada en la Sala del Concejo Metropolitano, el día ___ de ___ del año 2019.

ANEXO I. PLANOS

- 1. Plano de conformación**
- 2. Plano de composición**
- 3. Equipamientos y Áreas Verdes Públicas**
- 4. Áreas privadas afectadas al uso público**
- 5. Sectores de Planificación**
- 6. Fraccionamiento**
- 7. Equipamientos Privados**
- 8. Usos de Suelo y Zonificación**
- 9. Diseño Vial General**
- 10.1 y 10.2 Diseño Vial Secciones Típicas**
- 11. Zona 30**
- 12 y 12.1 Sistema de Aceras y Paradas de Autobus**
- 13. Plano de Ciclovías**
- 14. Conexión Red Verde**
- 15. Red de Accesibilidad**

Anexo II

Cronograma de Obras de Infraestructura

Anexo III

Fichas Técnicas

Anexo IV

Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

Anexo V

Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

Anexo VI

Formulario Declarativo

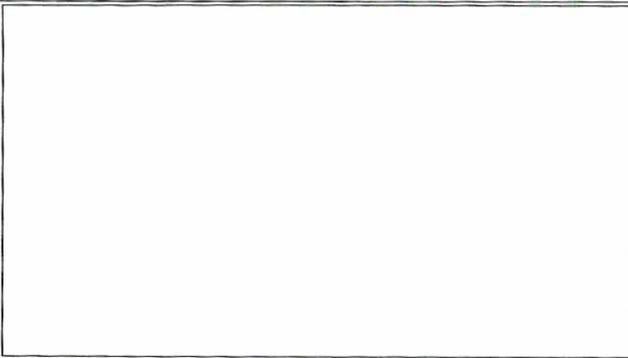
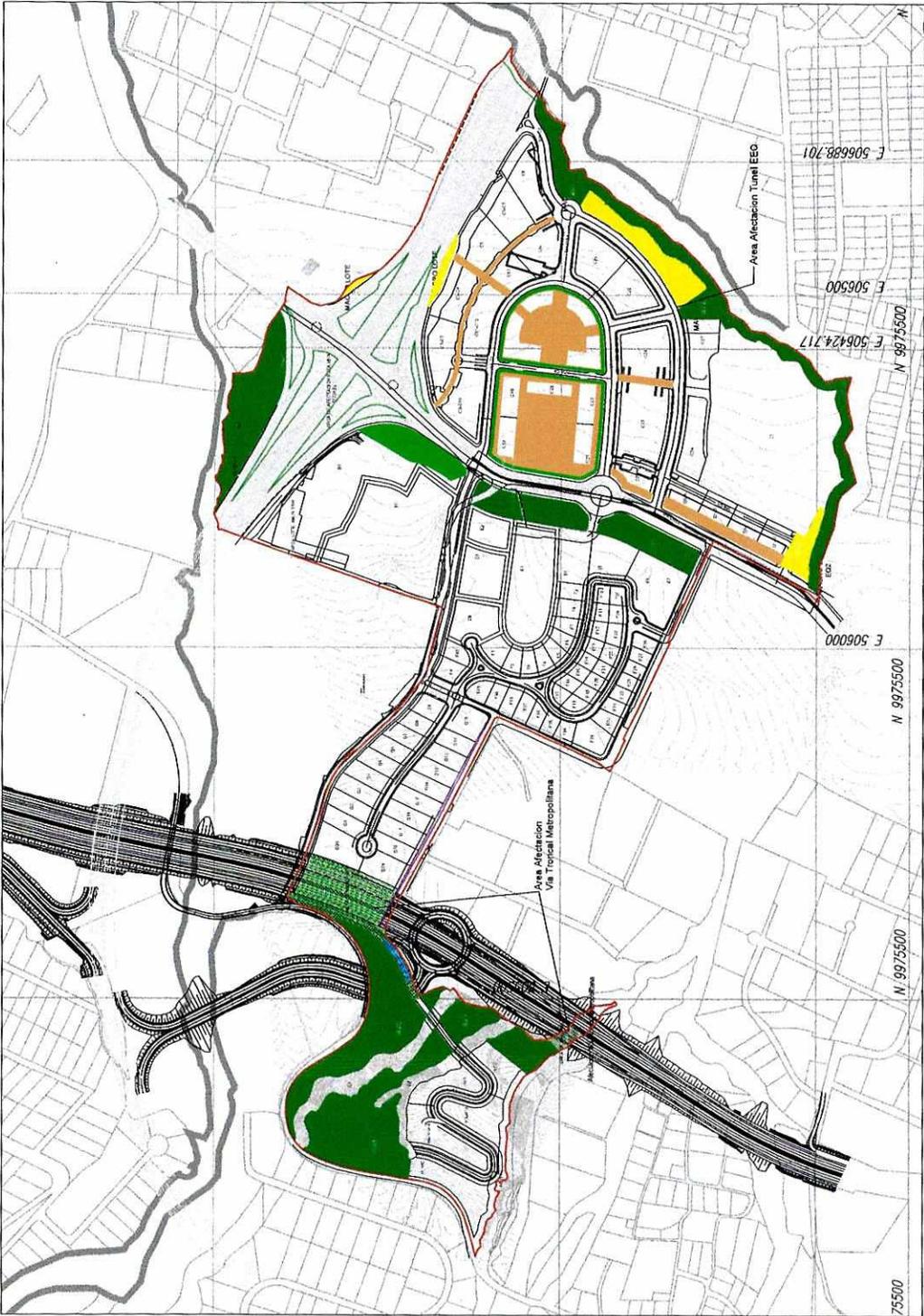
Anexo VII

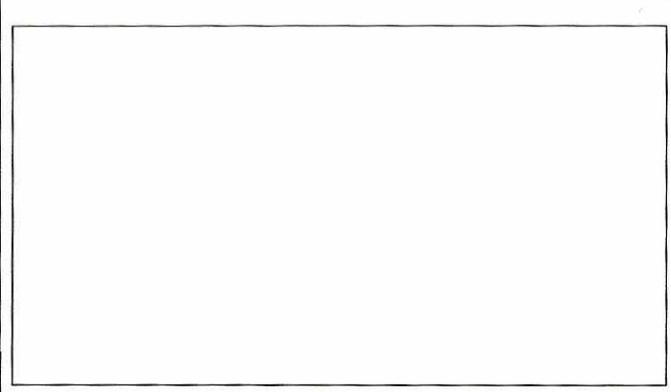
Cartas de Compromiso del Promotor.

PROYECTO SAN PATRICK SANTAFÉ DE BOGOTÁ		Escala: 1:1000		Fecha: 2018/03	
Autor: SANTIAGO PARRIS		Proyecto: TUNELADO		Hoja: 02	
Vigencia: 2018		Código: 10000		Escala: 1:1000	
Elaborado por: SANTIAGO PARRIS		Aprobado por: SANTIAGO PARRIS		Fecha: 2018/03	

Simbología

- Áreas Verdes Públicas
- Áreas Verdes Privadas Aterradas al Uso Público
- Áreas Verdes Privadas Aterradas al Uso Privado
- Área de Reserva

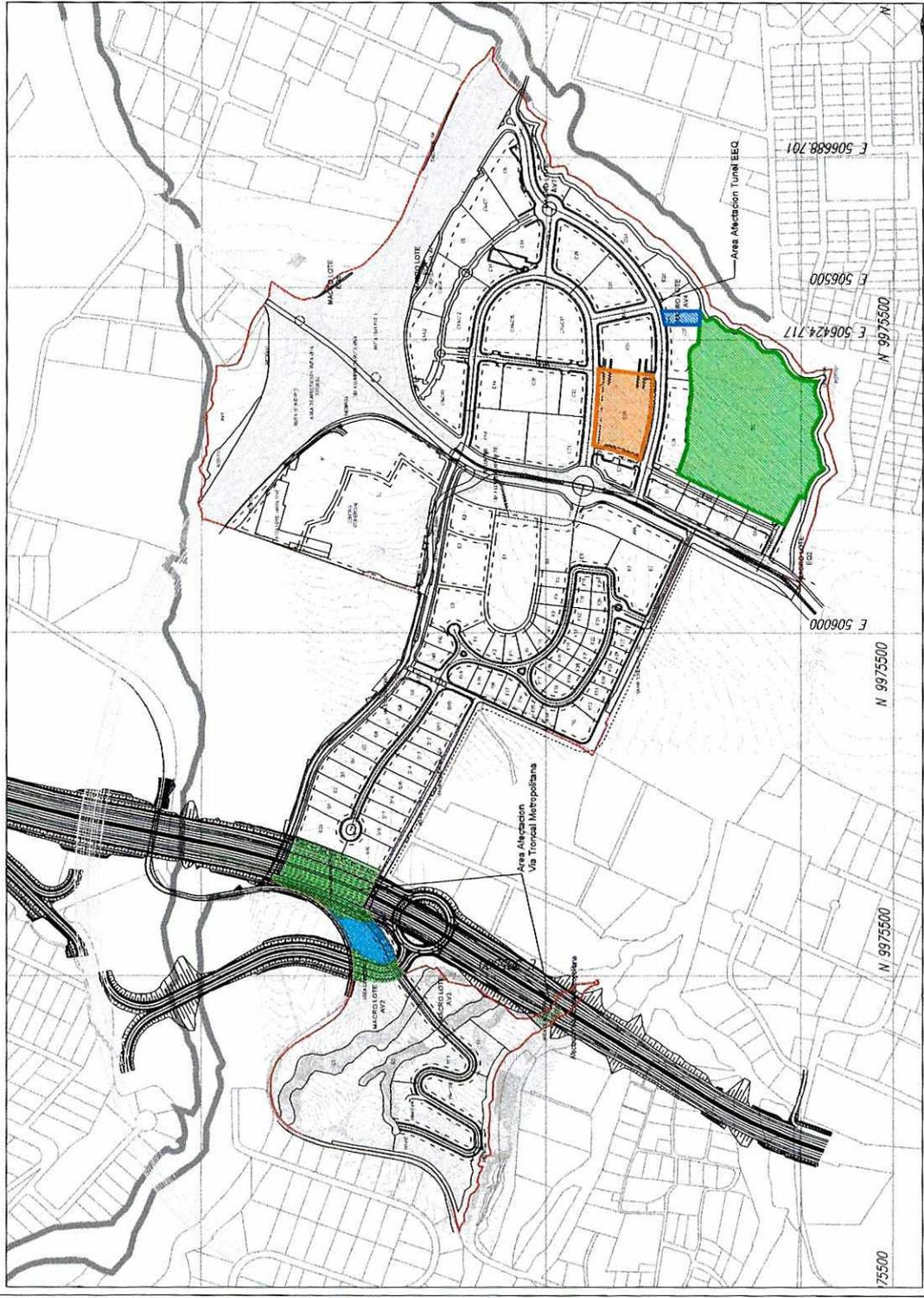




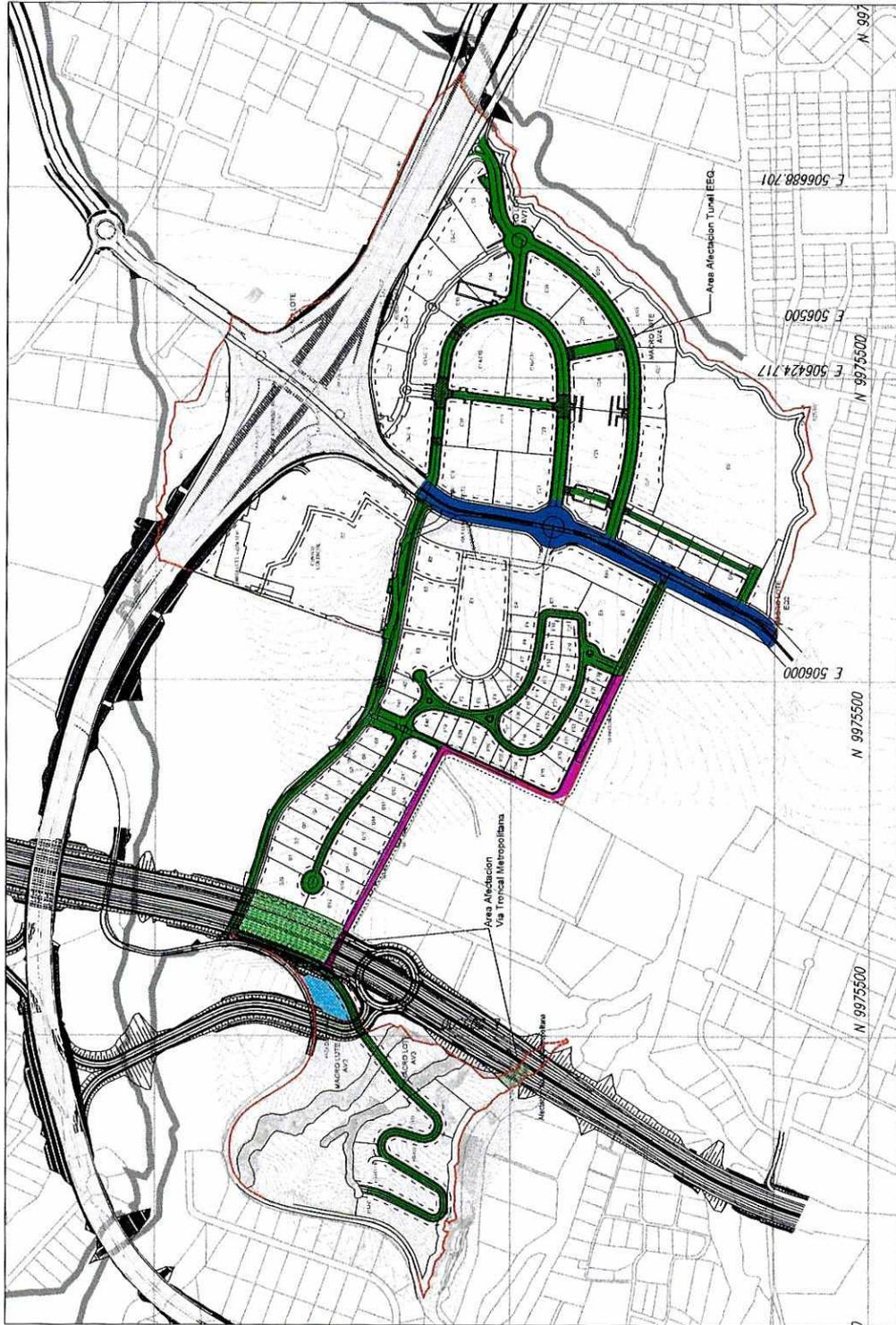
SIMBOLOGIA

- Deposito (Green hatched box)
- Salud (Orange hatched box)
- Relevo (Blue hatched box)

PROYECTO SAN FAYVEDO		San FAYVEDO	
OBRA NUEVA		TUMBAGO	
DISEÑO: D. G. GARCIA		DISEÑO: D. G. GARCIA	
PLAN: 02. Unidad de Equipamiento Primario		PLAN: 02. Unidad de Equipamiento Primario	
Escala: 1:1000		Escala: 1:1000	
FECHA: 2014		FECHA: 2014	
DISEÑADOR: D. G. GARCIA		DISEÑADOR: D. G. GARCIA	
PROYECTISTA: D. G. GARCIA		PROYECTISTA: D. G. GARCIA	
BOY: 07		BOY: 07	



NORTE

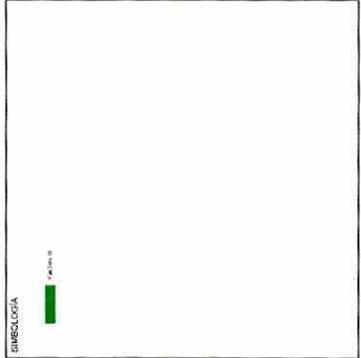
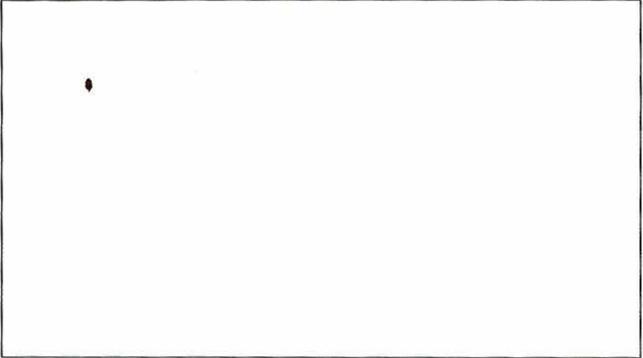


SIMBOLOGIA

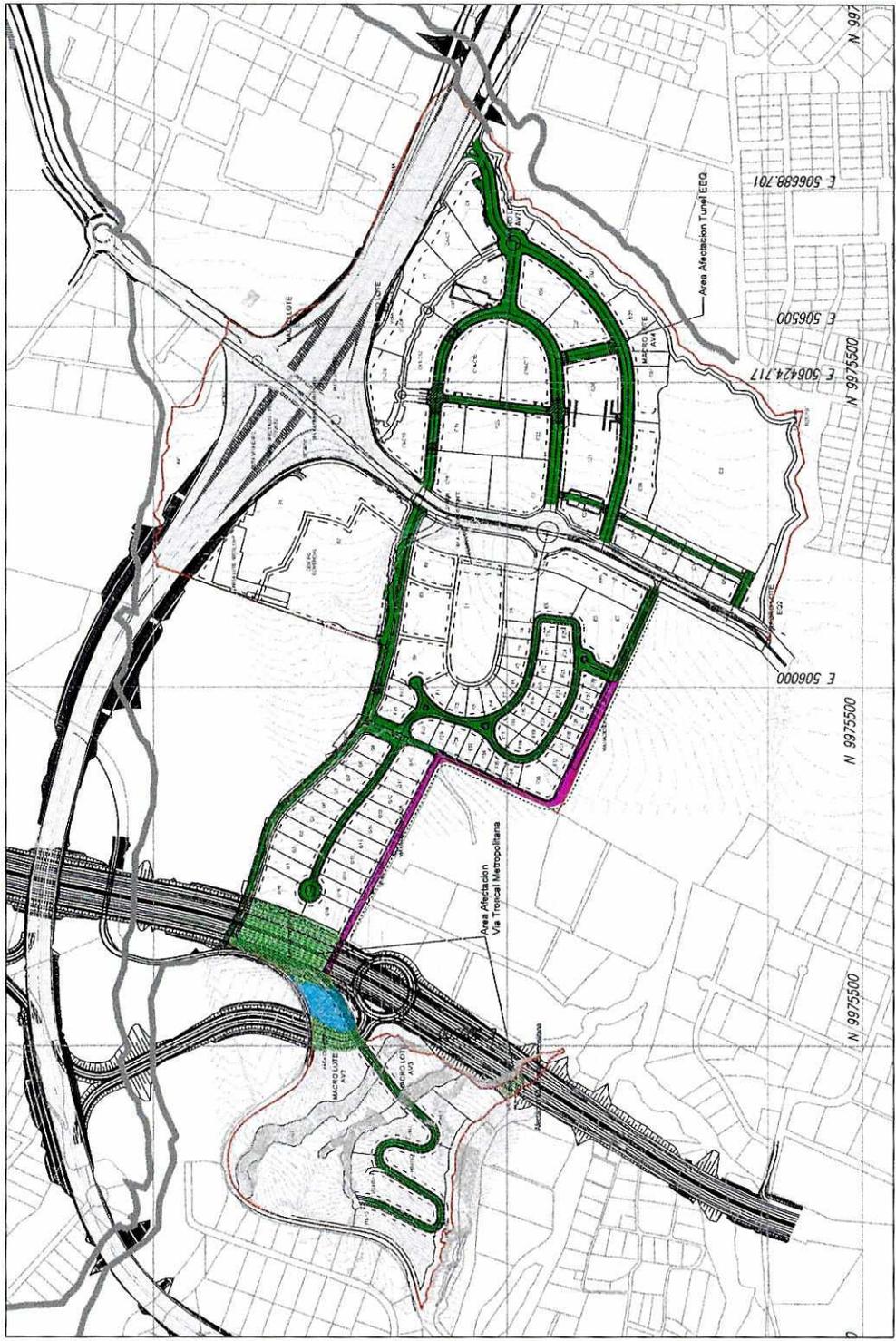
- █ Vias Publicas Zona 30
- █ Via Publica e Lumbel
- █ Derecho de via (privado)

PROYECTO: OBRAS NUEVAS	UBICACION: TUMBACO
PROYECTADO POR: SANCHEZ, OCHOA, SUAREZ	FECHA: 1998
PROYECTADO POR: BARRERA, OCHOA, SUAREZ	FECHA: 2009
PROYECTADO POR: SANCHEZ, OCHOA, SUAREZ	FECHA: 2009

REVISION	REVISADO POR:	FECHA:
REVISION 1	REVISADO	FECHA
REVISION 2	REVISADO	FECHA
REVISION 3	REVISADO	FECHA
REVISION 4	REVISADO	FECHA



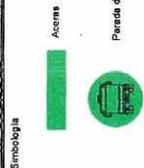
PROYECTO SAN PATRICIO	
INTEGRANTES	ING. JUAN CARLOS...
PROYECTANTE	SAINT PATRICIO
CLIENTE	CONSEJO LOCAL DE SAN PATRICIO
FECHA	2018/06/01
ESCALA	1:1000
HOJA	11
TOTAL	15





149

NORTE



San Patricio

MASTER PLAN SAN PATRICIO
Quito-Ecuador

Mapa

P.U.A.E. SAN PATRICIO

Sistema de Aceras y Paradas de Autobus

Marzo 2018

Plano 12

Escala 1:5000



Elaboración:

PLAN SAN PATRICIO

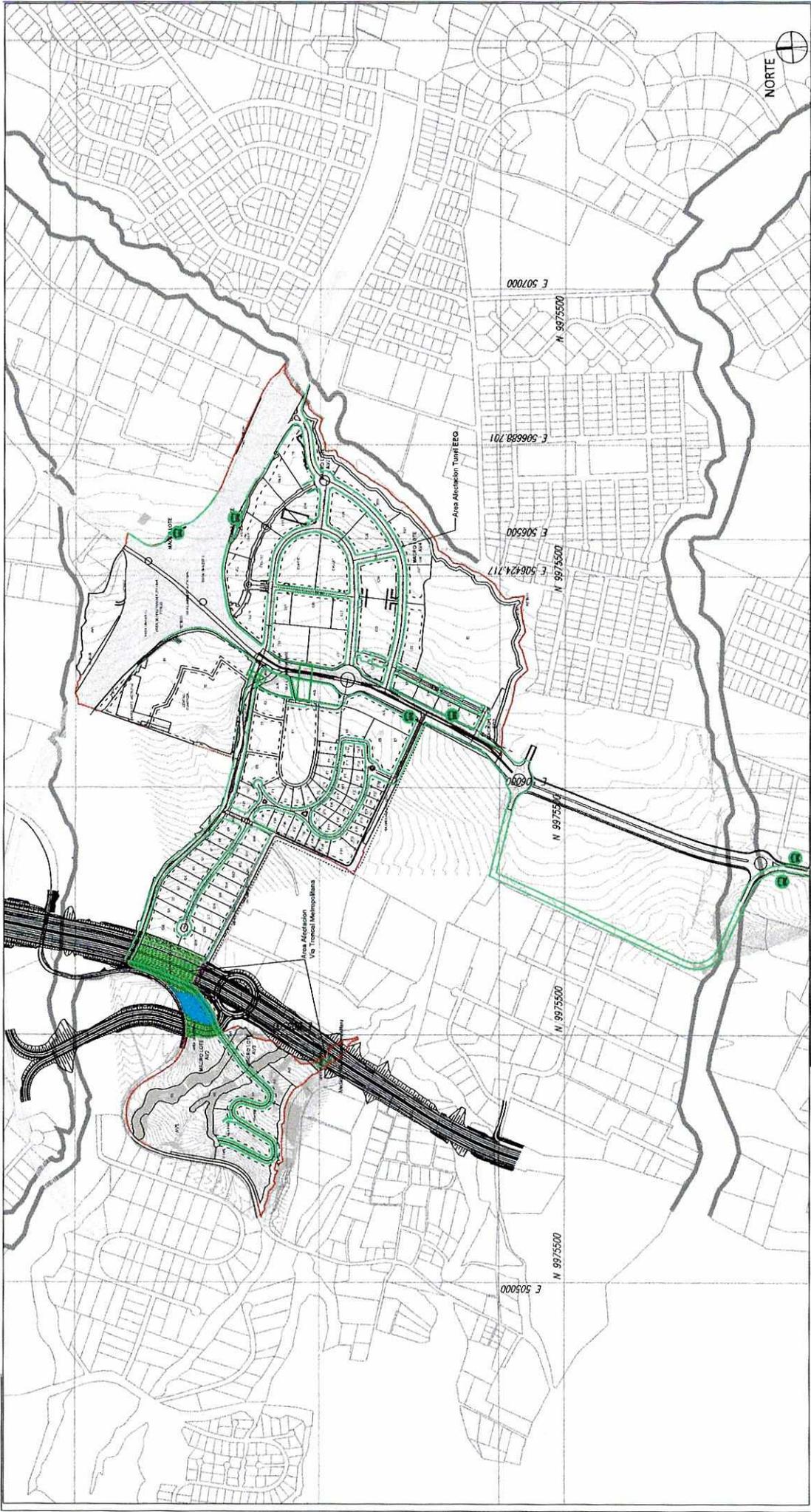
ELABORADO POR: [Logo]

E 505000

E 506424.717

E 506500

E 506688.701



148

Simbología

- Aceras
- Parada de Autobus

MASTER PLAN SAN PATRICIO
Quito-Ecuador

San Patricio

Sistema de Aceras y Paradas de Autobus

Elaboración: FUAE SAN PATRICIO

Enero 2019

Plano 12.1

Escala 1:7500

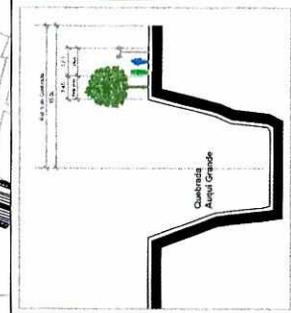
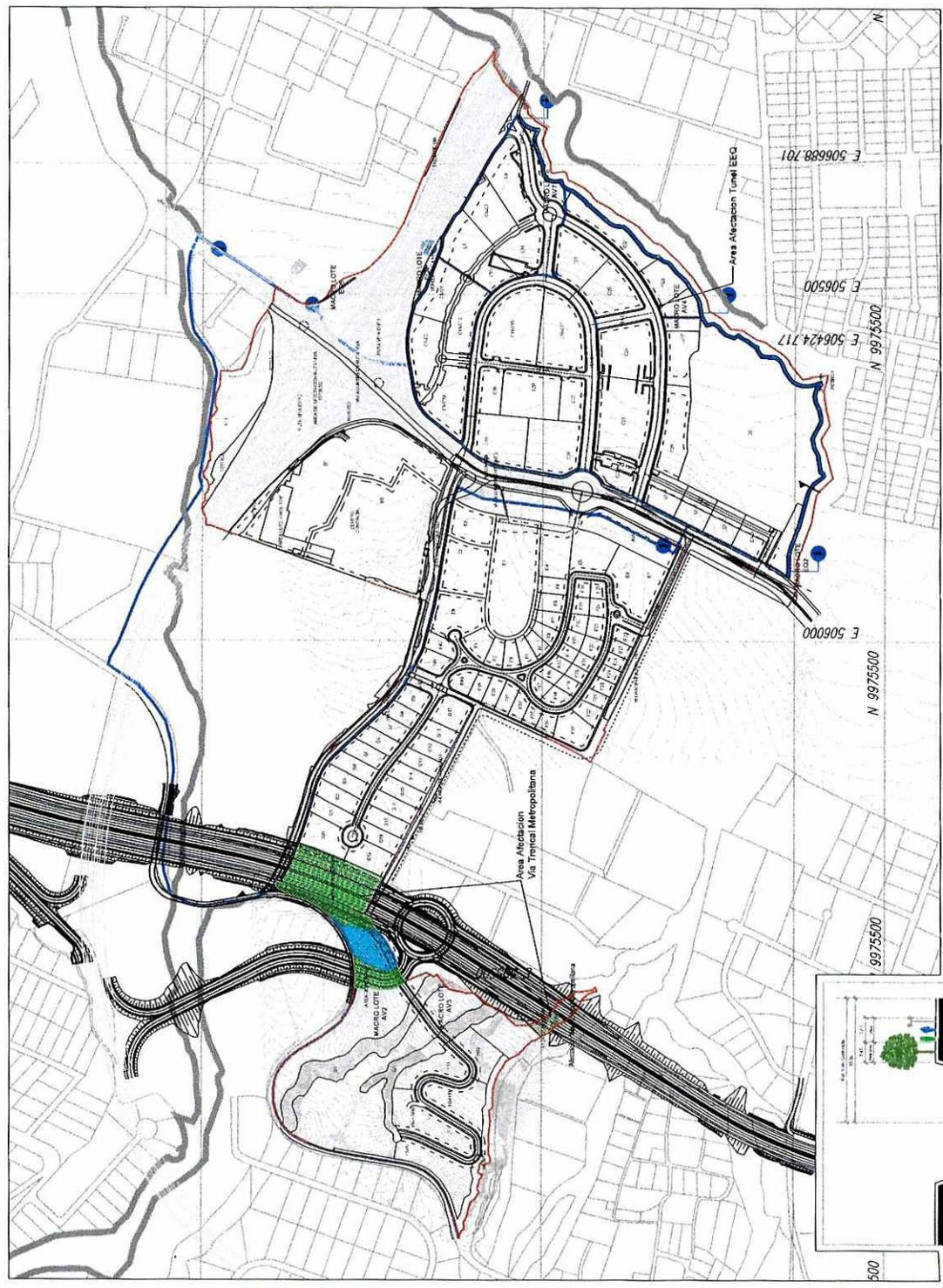
Mapa

FUAE SAN PATRICIO

PROYECTO SAN PATRICK OBRA NUEVA		SANTO PATRICK	
PROYECTO	PROYECTO	PROYECTO	PROYECTO
FECHA	FECHA	FECHA	FECHA
13	13	13	13

SIMBOLOGIA

- Obra
- Emision de Emission



CORTE EN BORDE DE QUEBRADA
esc 1:250

500



Simbología

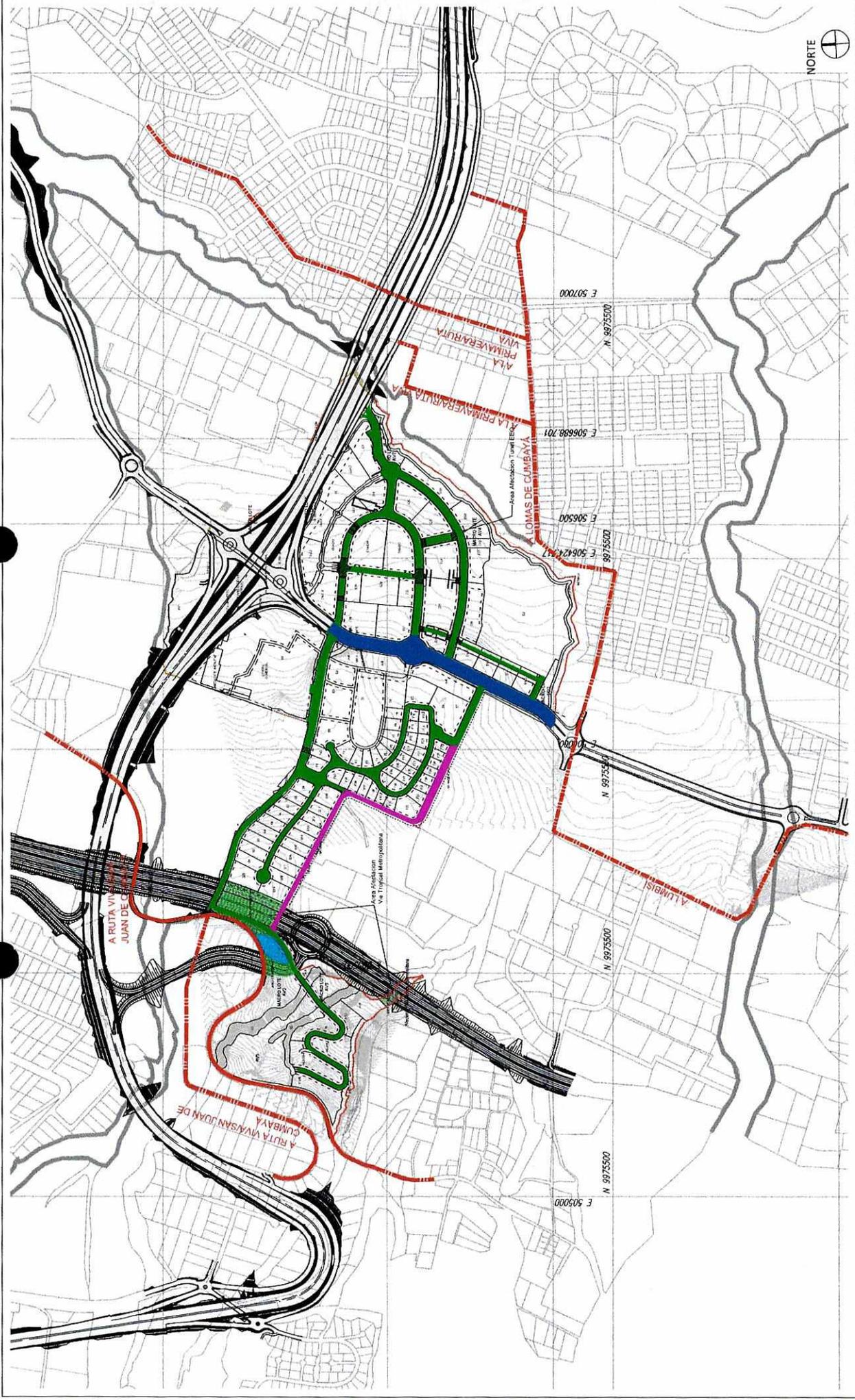
-  Bosque
-  Corredores verdes
-  Áreas Verdes Públicas
-  Cerca Viva
-  Equipamiento

PUAE SAN PATRICIO
 Quito-Ecuador
 San Patricio

Conexión Red Verde	Enero 2019	Plano 14
Escala 1:7500		

Elaboración:  URBANIZADORA VALCOSA S.A.
 PUAE SAN PATRICIO

Mapa
 PUAE SAN PATRICIO



Simbología

-  Vias de Acceso hacia y desde el proyecto.
-  Vias publicas del proyecto
-  Derecho de vía (privado)

PUAE SAN PATRICIO
Quito-Ecuador

Mesa
PUAE SAN PATRICIO



Red de Accesibilidad	Enero 2019	Plano 15
Escala 1:7500		



Elaboración:


Elaboración:


Anexo II
Cronograma de Obras de Infraestructura

Anexo III
Fichas Técnicas

**AREAS VERDES
PUAE SAN PATRICIO**



RESUMEN COD / MITIGACION

191

LINEA BASE		CONCESIÓN ONEROSA
AREA VERDE NORTE AV1	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Camineras y paisajismo Mobiliario urbano - senderos

AREA: 10.551,94

\$ 156.418,76

\$ 156.418,76

LINEA BASE		CONCESIÓN ONEROSA
AREA DE CONSERVACIÓN AV2 +AV3+AV5	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Camineras y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Señalización Hidrantes contra incendios

AV2	15.529,83
AV3	7.506,03
AV5	16.905,33
AREA	39.941,19

\$ 208.558,35

\$ 208.558,35

LINEA BASE		CONCESIÓN ONEROSA
BULEVAR ALFONSO LAMIÑA (ESCALON LUMBISÍ)	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Camineras y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Fuentes de agua Cámaras de vigilancia y monitoreo

AREA: 11.041,67

\$ 469.256,29

\$ 469.256,29

LINEA BASE		CONCESIÓN ONEROSA
CICLOVÍA +AV4+AV7	Movimiento de tierras Limpieza de vegetación excesiva y poda general Adecuación para accesibilidad y circulación peatonal Cerramientos con lotes vecinos	Sistemas de drenajes de aguas lluvias Sistema de iluminación Camineras y paisajismo Mobiliario urbano - senderos Fuentes de agua Cámaras de vigilancia y monitoreo

CICLOVIA	4.792,46
AV 4	1.652,96
AV 7	1.539,21
AREA	7.984,63

\$ 208.558,35

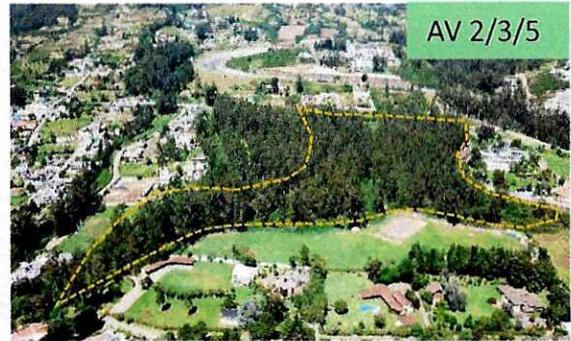
\$ 208.558,35

LINEA BASE : 1'042.791,75

COD: 1'042.791,75



AV 1



AV 2/3/5



AV 6



AV 4/7/CICLOVIA

DETALLE DE COSTOS COD

LINEA BASE DE AREAS VERDES A CARGO DEL PROMOTOR: 1'042.791,75

		LINEA BASE (PROMOTOR)			INCREMENTO LB (X LOCALIZACION)	
		COSTO	AREA	TOTAL 1	COSTO	TOTAL 2
		\$ 9,00			\$ 6,00	
AREAS VERDES PUAE	DISEÑO	\$ 0,45	69.519,45	\$ 31.283,75	\$ 0,30	\$ 20.855,84
AREA	MOV. TIERRAS	\$ 1,35	69.519,45	\$ 93.851,26	\$ 0,90	\$ 62.567,51
69.519,45	AJARDINAMIENTO	\$ 1,80	69.519,45	\$ 125.135,01	\$ 1,20	\$ 83.423,34
	MOBILIARIO URBANO	\$ 4,05	69.519,45	\$ 281.553,77	\$ 2,70	\$ 187.702,52
	SEÑALIZACIÓN	\$ 0,45	69.519,45	\$ 31.283,75	\$ 0,30	\$ 20.855,84
	ILUMINACION	\$ 0,90	69.519,45	\$ 62.567,51	\$ 0,60	\$ 41.711,67
	FISCALIZACION	\$ -	-	\$ -	\$ -	\$ -
				\$ 625.675,05		\$ 417.116,70
				TOTAL LINEA BASE	\$ 1.042.791,75	

EQUIPAMIENTO DE AREAS VERDES POR PARTE DEL PUAE SUJETAS A CONCESION ONEROSA DE DERECHOS: **1'042.791,75**

		EQUIPAMIENTO PUAE	EXCEDE LB (COD)
		\$ 15,00	
EQUIPAMIENTO AREAS VERD	DISEÑO	\$ 0,75	\$ 52.139,59
AREA	MOV. TIERRAS	\$ 2,25	\$ 156.418,76
69.519,45	AJARDINAMIENTO	\$ 3,00	\$ 208.558,35
	MOBILIARIO URBANO	\$ 6,75	\$ 469.256,29
	SEÑALIZACIÓN	\$ 0,75	\$ 52.139,59
	ILUMINACION	\$ 1,50	\$ 104.279,18
	FISCALIZACION	\$ -	\$ -
			\$ 1.042.791,75

Se calcula la línea base de Areas Verdes, considerando el 15% del costo por m2 de urbanización del proyecto (costo de urbanización: 60 usd Línea base 9usd). Debido a la localización y accesibilidad de las Areas Verdes, se incrementa la línea base a un valor de 15 usd **asumida por el promotor**. El costo de equipamiento adicional presupuestado por el PUAE es de 15 usd/m2, dando un total de 30usd de inversión en Areas Verdes Publicas

INFRAESTRUCTURA VIAL PUAE SAN PATRICIO

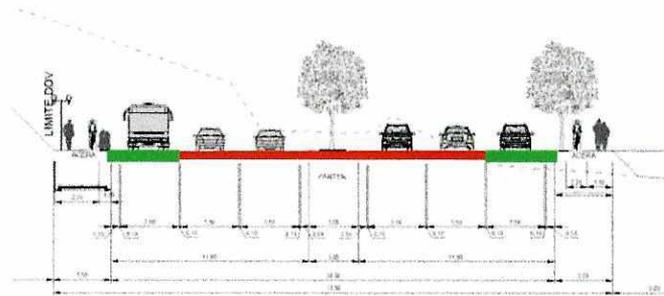


RESUMEN COD / MITIGACION

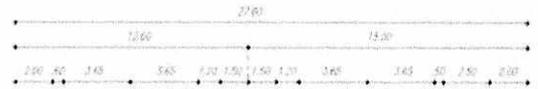
	MITIGACIÓN	CONCESIÓN ONEROSA
AVENIDA ALFONSO LAMIÑA (ESCALON LUMBISI)	Los dos carriles adicionales, uno en cada sentido de circulación, producto de la mitigación al impacto de tráfico, los cuales son adicionales a los previstos inicialmente en el diseño vial generado por la EPMMOP. Cuya sección original era de 27,6 m (en base al informe técnico de la Secretaría de Movilidad No. 153/14 del 17 de diciembre de 2014).	La sección vial de la calle Alfonso Lamiña de 27,6m, en el tramo No.1 (sector donde se desarrolla el PUAE San Patricio), el cual inicialmente se proponía y cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad y movilidad al sector de Lumbisi.

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	8.252,61	\$ 160,00	\$ 1.320.417,60
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	14.575,88	\$ 51,23	746.722,33
			\$ 2.067.139,93

SECCIÓN TÍPICA PUAE – ALFONSO LAMIÑA



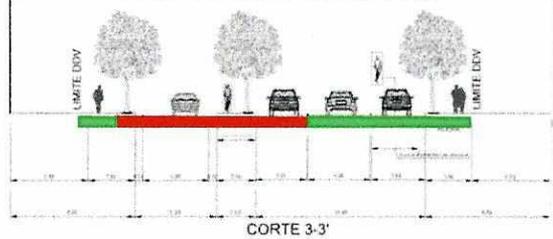
CORTE 1-1' (VIA LUMBISI)



SECCIÓN TÍPICA EPMMOP – ALFONSO LAMIÑA

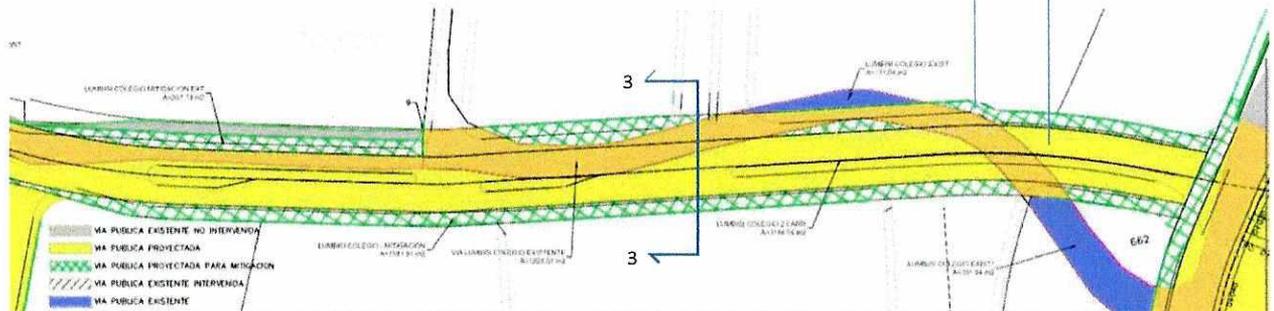
	MITIGACIÓN	CONCESIÓN ONEROSA
CALLE RIO SANTIAGO (COLEGIOSPELLMAN)	La ampliación de dos carriles, uno en cada sentido de circulación, en el tramo que comprende desde el Escalón Lumbisi hasta la Via denominada G-5 (tramo 1), generada en el proyecto. El objetivo de este ensanchamiento se debe a la mitigación del impacto al tráfico, cuyo principal generador son los buses escolares de dicha institución. En el tramo 2 el cual comprende desde la Via G-5 hasta Via Férrea, se amplía la acera en 1m para la circulación peatonal en una longitud de 340 m.	Ensanchamiento de la sección vial en el tramo existente que actualmente recibe alto tráfico vehicular por parte de buses escolares y corresponde a la vialidad pública de acceso al colegio y barrios vecinos

SECCIÓN TÍPICA PUAE – CALLE RIO SANTIAGO



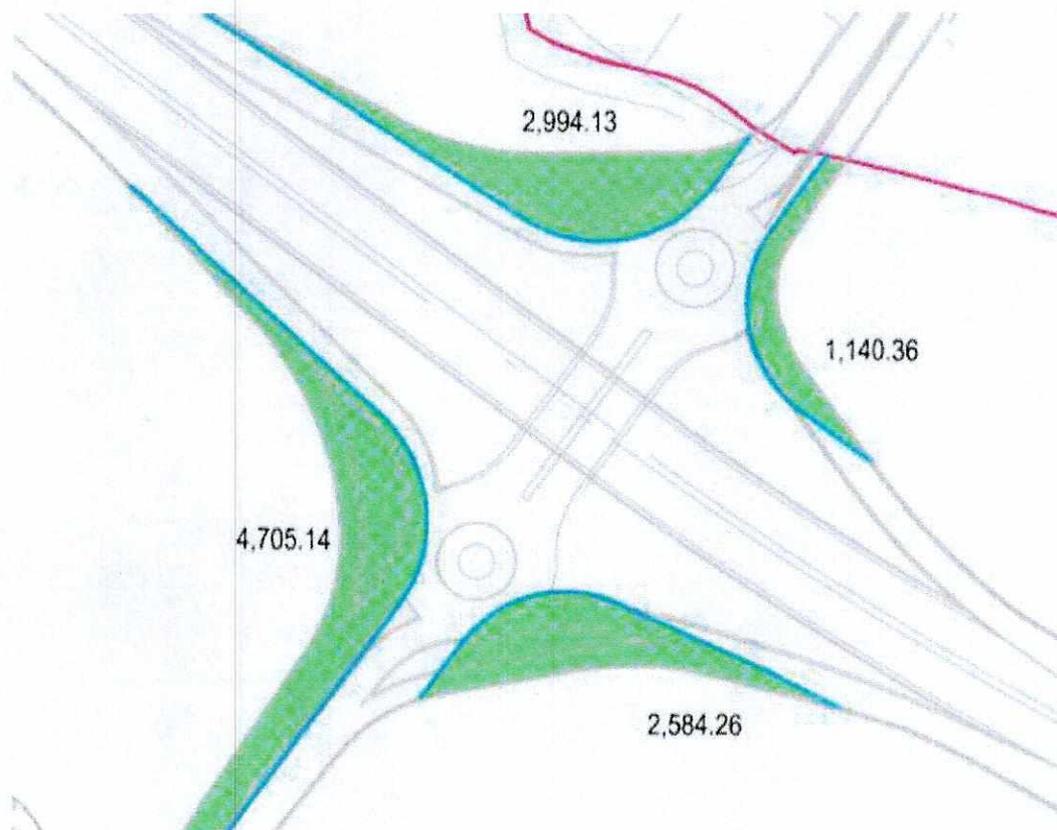
CORTE 3-3'

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	5.787,79	\$ 110,00	\$ 636.656,90
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	8.418,60	\$ 43,51	366.293,29
			\$ 1.002.950,19



	MITIGACIÓN	CONCESIÓN ONEROSA
AREAS ADICIONALES POR OCUPACIÓN DE LA OBRA VIAL DE RUTA VIVA	El diseño provisto por el PUAE San Patricio genera un incremento importante en la capacidad operativa del intercambiador el cual fue aprobado y contruido por la EPMMOP, logrando distribuir de mejor manera el flujo desde y hacia la ruta Viva con mayores condiciones de seguridad y fluidez para el tráfico vehicular	Son áreas adicionales ocupadas por la obra vial, las cuales no fueron incluidas en el proceso inicial de expropiación para la construcción de la Ruta Viva, este valor es de \$1'372.583,30 en base a lo determinado en la sentencia del Juicio No. 17113-2014-3914, suscrita por la Corte Provincial de Justicia de Pichincha.

	AREA	VALOR	TOTAL
SUELO	12.478,03	\$ 110,00	\$ 1.372.583,30
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN	-	\$ -	\$ -
			\$ 1.372.583,30



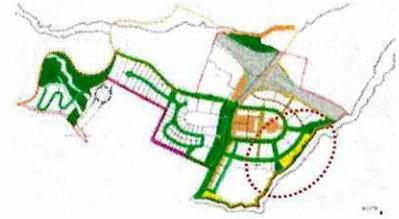
TOTAL COD POR INFRAESTRUCTURA VIAL: 4'442,673,42

CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO

AREA: 2,622,00 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: URBANO PUAE



DESCRIPCIÓN

En uno de los lotes destinado como Equipamiento Público (EQ 3), el PUAE propone la construcción de 2 instalaciones de servicio público, en cual se implantarán en los lotes asignados dentro del PUAE con libre accesibilidad para la comunidad.

Uno de estos destinado para la atención al publico como servicio de bienestar social, para la población que requiera este tipo de soporte en las actividades a realizarse dentro del PUAE.

Las estructuras serán destinadas para las siguientes actividades:

Bienestar Social: Cuidado infantil, Cuidado del adulto mayor, Centro Juvenil

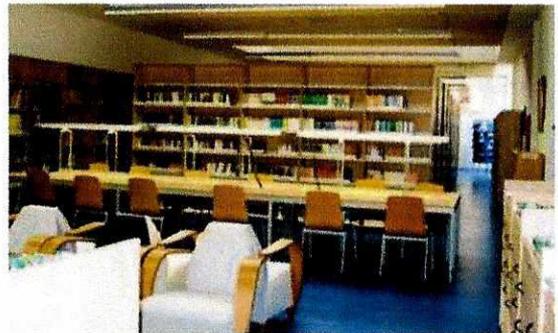
TIPOLOGÍA CENTRO DE SERVICIO SOCIAL	TIPO D	USD/m2	AREA	COSTO TOTAL
COSTO m2 INTERIOR	575	\$ 868,25	761,62	\$ 661.276,57
FACTOR POR USO	1,51			
COSTO m2 EXTERIOR		\$ 50,00	1.511,00	\$ 75.550,00
TOTAL				\$ 736.826,57

Los costos de las estructuras han sido determinadas en base a lo estipulado en la Ordenanza Metropolitana 19

RENDER DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



IMÁGENES DE REFERENCIA DEL FUTURO EQUIPAMIENTO INTERIOR



CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PUBLICO

AREA: 2,622,00 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: URBANO PUAE

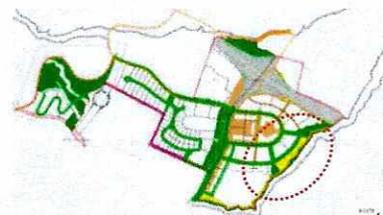
DESCRIPCIÓN

En uno de los lotes destinado como Equipamiento Público (EQ 3), el PUAE propone la construcción de 2 instalaciones de servicio público, en cual se implantarán en los lotes asignados dentro del PUAE con libre accesibilidad para la comunidad.

Uno de estos destinado como centro cultural, para el desarrollo de actividades de expresión artística, con amplios espacios de reunión , auditorios, mediateca, investigación y plazas exteriores para reuniones amplias y manifestaciones culturales.

Las estructuras serán destinadas para las siguientes actividades:

Centro Cultural : Expresiones plásticas, musicales, artísticas



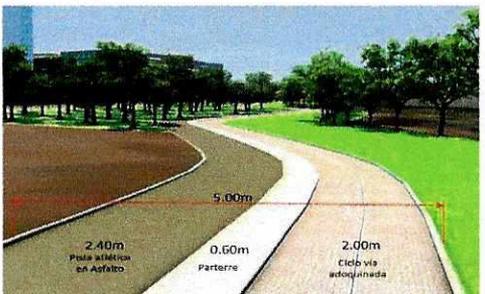
TIPOLOGÍA CENTRO CULTURAL	TIPO D	USD/m2	AREA	COSTO TOTAL
COSTO m2 INTERIOR	575	\$ 667,00	213,91	\$ 142.677,97
FACTOR POR USO	1,16			
COSTO m2 EXTERIOR		\$ 50,00	1.473,00	\$ 73.650,00
				\$ 216.327,97

Los costos de las estructuras han sido determinadas en base a lo estipulado en la Ordenanza Metropolitana 193 para la estimación de la construcción en función de la tipología, sistema constructivo y uso.

RENDER DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



TOTAL COD POR EQUIPAMIENTO SOCIAL: 953.154,54



RESUMEN COD PUAE SAN PATRICIO	
EQUIPAMIENTO DE AREAS VERDES	
\$	1.042.791,75
ALFONSO LAMIÑA	
\$	2.067.139,93
RIO SANTIAGO	
\$	1.002.950,19
AREAS ADICIONALES RUTA VIVA	
\$	1.372.583,30
EQUIPAMIENTO SERVICIO SOCIAL	
\$	736.826,57
EQUIPAMIENTO CULTURAL	
\$	216.327,97
TOTAL PAGO EN ESPECIE	
\$	6.438.619,70
PAGO EN EFECTIVO	
\$	370.147,30
TOTAL COD - CALCULO	
\$	6.808.767,00



AREA VERDE NORTE AV1

AREA: 10,551,94 m

TERRENO: PENDIENTE 0-10%

ENTORNO: EDIFICADO – VIA ARTERIAL

CAPACIDAD DE ACOMODAR EQUIPAMIENTO DE SERVICIO PÚBLICO

DESCRIPCIÓN

El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.

TRATAMIENTO

Se plantea la posibilidad de establecer el equipamiento básico para el funcionamiento de un JARDIN BOTÁNICO de manejo comunitario, para el cultivo y venta de especies nativas que aporten a la reforestación del sector. En colaboración con el municipio, se planteará el manejo de este JARDIN como una actividad comunitaria auto sustentable que permita generar fuentes de empleo y beneficios ambientales

LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Movimiento de tierras – aterrazados y nivelación
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos con lotes vecinos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de drenajes de aguas lluvias
- Sistema de iluminación
- Caminerías - paisajismo
- Mobiliario - senderos





IMÁGENES DE REFERENCIA



CIRCUITO DE ACCESIBILIDAD PEATONAL / BICICLETA POR MEDIO DEL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE Y AREAS VERDES PROPUESTAS POR EL PUAE – SECTOR NORTE

EL SISTEMA DE ACERAS EXISTENTE PERMITIRÁ UNA ADECUADA Y SEGURA ACCESIBILIDAD JUNTO CON UN TRATAMIENTO Y EQUIPAMIENTO ADECUADO



PARQUE JARDIN		
	cantidad	unidad
Encespado	9.725,00	m2
Arbolado	300,00	u
Invernaderos	4,00	u
Caminerías	2.592,00	m2
Cerramientos	1.500,00	m

AREA VERDE NORTE		\$	156.519,54
DISEÑO	5%	\$	7.825,98
MOV. TIERRAS	15%	\$	23.477,93
AJARDINAMIENTO	20%	\$	31.303,91
MOBILIARIO URBANO	45%	\$	70.433,79
SEÑALIZACIÓN	5%	\$	7.825,98
ILUMINACION	10%	\$	15.651,95

INVERSION TOTAL AV1:

313.039,08 usd

CONCESION ONEROSA:

156.519,54 usd

AREA DE CONSERVACIÓN AV2-AV3

AREA: 39,941,19 m

TERRENO: PENDIENTE 15%-20%

ENTORNO: BOSQUE

CAPACIDAD DE AREA DE CONSERVACION ECOLOGICA

DESCRIPCIÓN

Terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque de eucalipto el cual se propone mantener como área de conservación ambiental y adecuada como un espacio de recreación, deporte y refugio silvestre.

Se plantea la incorporación de especies nativas para remplazar progresivamente el eucalipto por especies que generen una mayor oxigenación y atracción de especies animales.

TRATAMIENTO

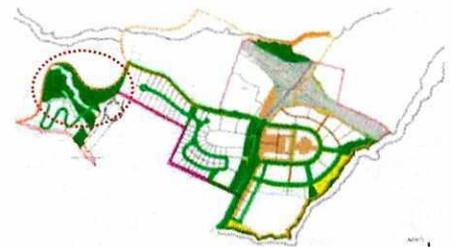
Tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles para como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.

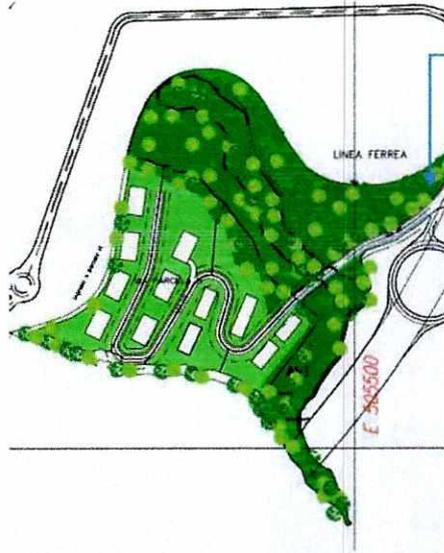
LINEA BASE

- Limpieza de vegetación excesiva y poda general
- Adecuación de accesibilidad y facilidad de circulación por medio de senderos
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de canalización de aguas / planta de tratamiento
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario deportivo y de descanso
- Hidrantes contra incendios





ACCESIBILIDAD DESDE LA VIA PÚBLICA –
VIA FERREA (CALLE ELOY ALFARO)
CAPACIDAD DE ENLAZAR CON EL
CHAQUIÑAN.

AREA CON ALO POTENCIAL DE
CONSERVACIÓN DE VIDA SILVESTRE Y
ATRACTIVO NATURAL PARA RECREACIÓN
POR MEDIO DE CIRCUITOS Y SENDEROS
NATURALES

IMÁGENES DE REFERENCIA



AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO



FICHA TÉCNICA 003

AV5

BULEVAR ALFONSO LAMIÑA

AREA: 11,041,67 m

TERRENO: PENDIENTE 0%-15%

ENTORNO: FRENTE A VIA COLECTORA

DESCRIPCIÓN

Será construida en el tramo que comprende el desarrollo del PUAE, se construirá en paralelo el parque lineal en el costado occidental de la vía, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. El concepto a implementar en esta área es basado en un parque **cultural**, que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan instalar obras de arte, esculturas y expresiones plásticas de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante.

TRATAMIENTO

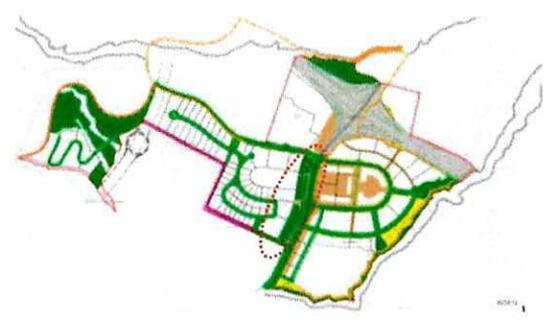
Movimiento de tierras para generar accesibilidad desde la vía pública y permita continuidad en el recorrido longitudinal del parque. Instalación de césped natural y vegetación nativa en base al diseño paisajístico adecuado. El área contará con un sistema de riego de aguas lluvias recicladas, de manera que se preserve la calidad de la vegetación y las condiciones estéticas y ambientales del parque.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Adecuación de accesibilidad desde la vía pública
- Cerramientos

EQUIPAMIENTO

- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión
- Senderos caminerías
- Fuentes de agua
- Cámaras de vigilancia



AREA DE BOSQUE Y CONSERVACION		
	cantidad	unidad
Sistema de drenaje	1,00	global
Cerramientos	650,00	m
Senderos y Caminerías	1.200,00	m2
Luminarias	40,00	u
Señalización	1,00	global
Tratamiento y Limpieza	25.132,00	m2

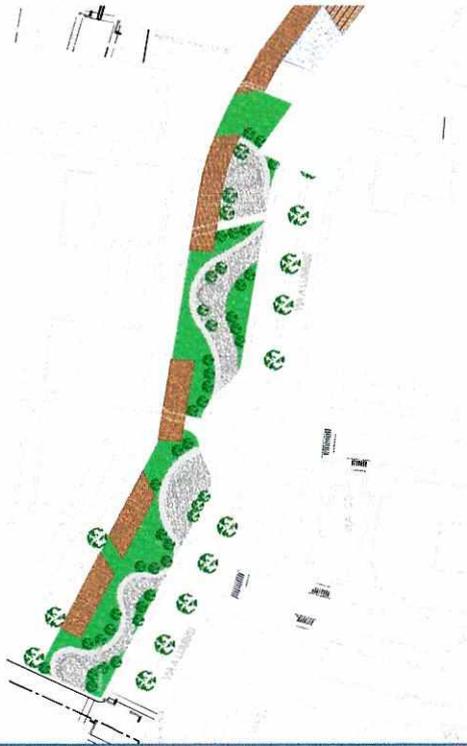
AREA VERDE - BOSQUE		\$	208.692,72
DISEÑO	10%	\$	20.869,27
MOV. TIERRAS	15%	\$	31.303,91
AJARDINAMIENTO	40%	\$	83.477,09
MOBILIARIO URBANO	20%	\$	41.738,54
SEÑALIZACIÓN	5%	\$	10.434,64
ILUMINACION	10%	\$	20.869,27

INVERSION TOTAL AV2/AV3:

417.385,44 usd

CONCESION ONEROSA:

208.692,72 usd



El área verde se concibe como un parque / bulevar de dominio público, que permite la implantación de equipamiento y mobiliario urbano destinado a la recreación pasiva y sitios de encuentro y cultura.

IMÁGENES DE REFERENCIA



Arbolado	140,00	u
Bancas - Hormigon Visto	6,00	u
Basureros - Acero Inoxidable	12,00	u
Césped	3.382,14	m2
Circulación libre - Hormigón tratado	1.612,52	m2
Circulación lineal - Hormigón visto	3.595,04	m2
Deck Mirador	1.300,00	m2
Fuente 1	550,00	m2
Fuente 2	400,00	m2
Jardinería	80,00	u
Luminarias - LED	22,00	u
Pisos - Grava Gris	3.423,19	m2
Seguridad - Camaras	12,00	u
Instalacion de sistema de riego por aspersión para cesped	16.517,94	m2

BULEVAR ALFONSO LAMIÑA		\$	469.558,62
DISEÑO	10%	\$	46.955,86
MOV. TIERRAS	15%	\$	70.433,79
AJARDINAMIENTO	35%	\$	164.345,52
MOBILIARIO URBANO	25%	\$	117.389,66
SEÑALIZACIÓN	5%	\$	23.477,93
ILUMINACION	10%	\$	46.955,86

INVERSION TOTAL AV5:
CONCESION ONEROSA:

939.117,24 usd
469.558,62 usd

AREAS VERDES PUBLICAS PUAE SAN PATRICIO



FICHA TÉCNICA 004

CICLOVÍA + AV4 +AV7

CICLO VIA + AV4 +AV7

AREA: 7,984,63 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-10%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

CICLOVIA	4.792,46
AV 4	1.652,96
AV 7	1.539,21
TOTAL	7.984,63

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento de áreas verdes públicas, la entrega de un área ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, adecuada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclo vía planteado en el proyecto. Longitud en borde de quebrada 1km. Total de ciclovías en carril compartido en vías internas 8Km.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano como sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

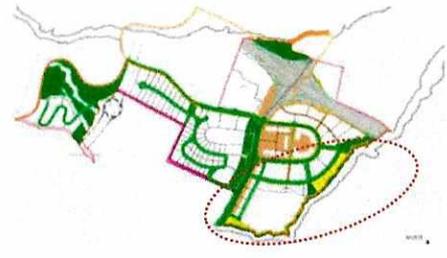
TRATAMIENTO

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas, paisajismo y cámaras de vigilancia. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes, y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y vegetación nativa – arboles y arbustos
- Tratamiento de la vegetación existente del borde de Quebrada
- Cerramientos



EQUIPAMIENTO

- Sistemas de riego
- Sistema de iluminación con paneles fotovoltaicos
- Señalización
- Mobiliario urbano – sitios de reunión – calistenia
- Instalación de pisos adecuados para el recorrido deportivo
- Cámaras de vigilancia
- Hidrantes contra incendios





IMÁGENES DE REFERENCIA



CICLOVÍA - BORDE DE QUEBRADA

	cantidad	unidad
Césped - Retiros	1.435,54	m2
Jardinería - Borde de Quebrada	3.990,71	m2
Cerca Viva - Arboles	900,00	u
Basureros - Acero Inox	120,00	u
Seguridad - Camaras	20,00	u
Adoquin - Caminerias	3.938,33	m2
Parterre - Grava	975,84	m2
Luminarias - LED	60,00	u
Bancas - Metalicas	60,00	u
Asfalto - Pista de trote	3.867,92	m2

AREA VERDE C - JUNTO A CICLO VIA

AREA
1.652,96 m2

Encespado	1.652,96	m2
Arbolado	183	u

AREA VERDE D - JUNTO A CICLOVÍA

AREA
1.533,26 m2

Encespado	1.533,26	m2
Arbolado	120	u
Bancas - Hormigon Visto	6	
Basureros - Acero Inoxidable	4	

		CONCESION ONEROSA/	
CICLOVIA PARQUE LINEAL		\$	208.827,05
DISEÑO	10%	\$	20.882,70
MOV. TIERRAS	15%	\$	31.324,06
AJARDINAMIENTO	40%	\$	83.530,82
MOBILIARIO URBANO	20%	\$	41.765,41
SEÑALIZACIÓN	5%	\$	10.441,35
ILUMINACION	10%	\$	20.882,70

INVERSION TOTAL C/D/Ciclovia:
CONCESION ONEROSA:

417.385,44 usd
208.020,87 usd

Av. ALFONSO LAMIÑA - COLECTORA

IDENTIFICACION DE LAS ÁREAS CORRESPONDIENTES A LA SECCION VIAL DE 4 CARRILES

IDENTIFICACION DE AREAS CORRESPONDIENTES A LA MITIGACIÓN (INCREMENTO DE 4 A 6 CARRILES) Y AFECTACIÓN

IDENTIFICACION DE AREAS DE AFECTACIÓN A VECINOS

CALLE RIO SANTIAGO – LOCAL

IDENTIFICACION DE AREAS DE AFECTACIÓN

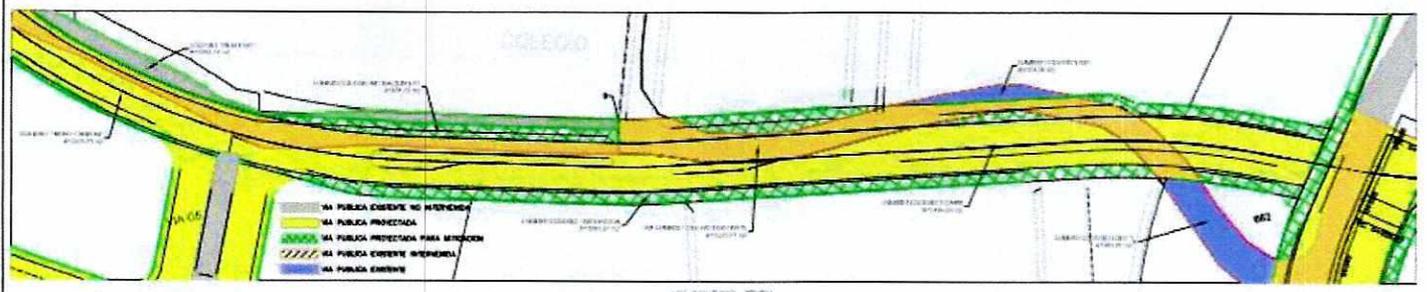
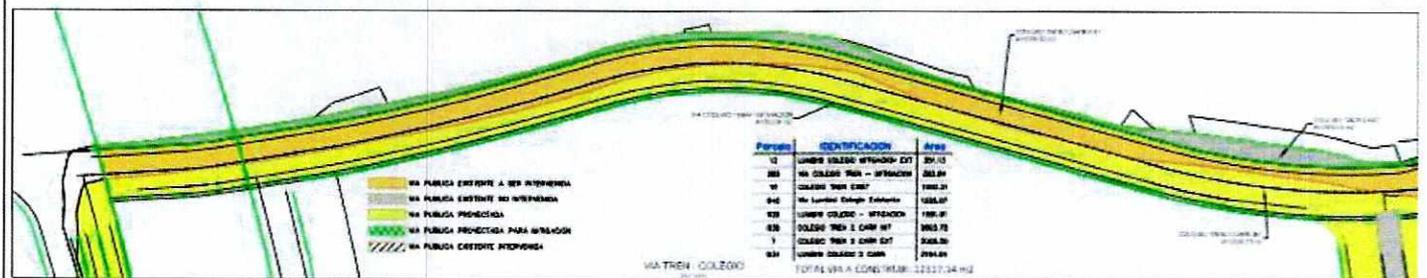
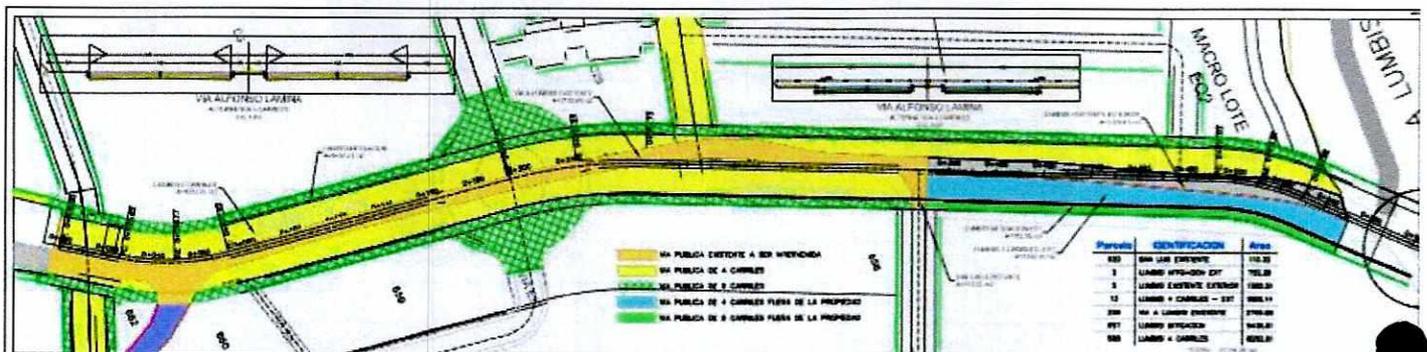
ENSANCHAMIENTO EN EL TRAMO HASTA EL COLEGIO SPELLMAN (3 CARRILES + PARTERRE) ACCESO DE BUSES

ENSANCHAMIENTO DE SECCION HASTA CALLE ELOY ALFARO (VIA FERREA) + ACERAS PEATONALES

INTESERCCIÓN SEMAFORIZADA PARA SALIDA DE BUSES HACIA CALLE RIO SANTIAGO (SEGURIDAD PEATONAL)

*COSTOS REFERENCIALES PROVISTOS POR EPMMP

OBRA	RUBROS	CONCESION ONEROSA DE DERECHOS			PROMOTOR		MUNICIPIO	MONTO TOTAL INVERSION
		COSTO	AREA	COD	AREA	PROMOTOR		
AV. ALFONSO LAMIÑA AREA 20.012,49	DISEÑO	\$ 2,56	14.575,88	\$ 37.336,12	5.436,61	\$ 13.925,88		\$ 51.261,56
	CONSTRUCCIÓN	\$ 48,67	14.575,88	\$ 709.386,22	5.436,61	\$ 264.591,65		\$ 973.977,87
	SUELO	\$ 160,00	8.252,61	\$ 1.320.417,60	5.436,61	\$ 869.857,60		\$ 2.190.275,20
	FISCALIZACION	\$ -	-	\$ -	-	\$ -	EPMMOP	
				\$ 2.067.139,93		\$ 1.148.375,13		\$ 3.215.515,06
CALLE RIO SANTIAGO AREA 10.363,25	DISEÑO	\$ 2,17	8.418,60	\$ 18.268,36	1.944,65	\$ 4.210,89		\$ 22.488,25
	CONSTRUCCIÓN	\$ 41,34	8.418,60	\$ 348.024,92	1.944,65	\$ 80.391,83		\$ 428.416,76
	SUELO	\$ 110,00	5.787,79	\$ 636.656,90	1.944,65	\$ 213.911,50		\$ 850.568,40
	FISCALIZACION	\$ -	-	\$ -	-	\$ -	EPMMOP	
				\$ 1.002.950,19		\$ 298.523,22		\$ 1.301.473,41



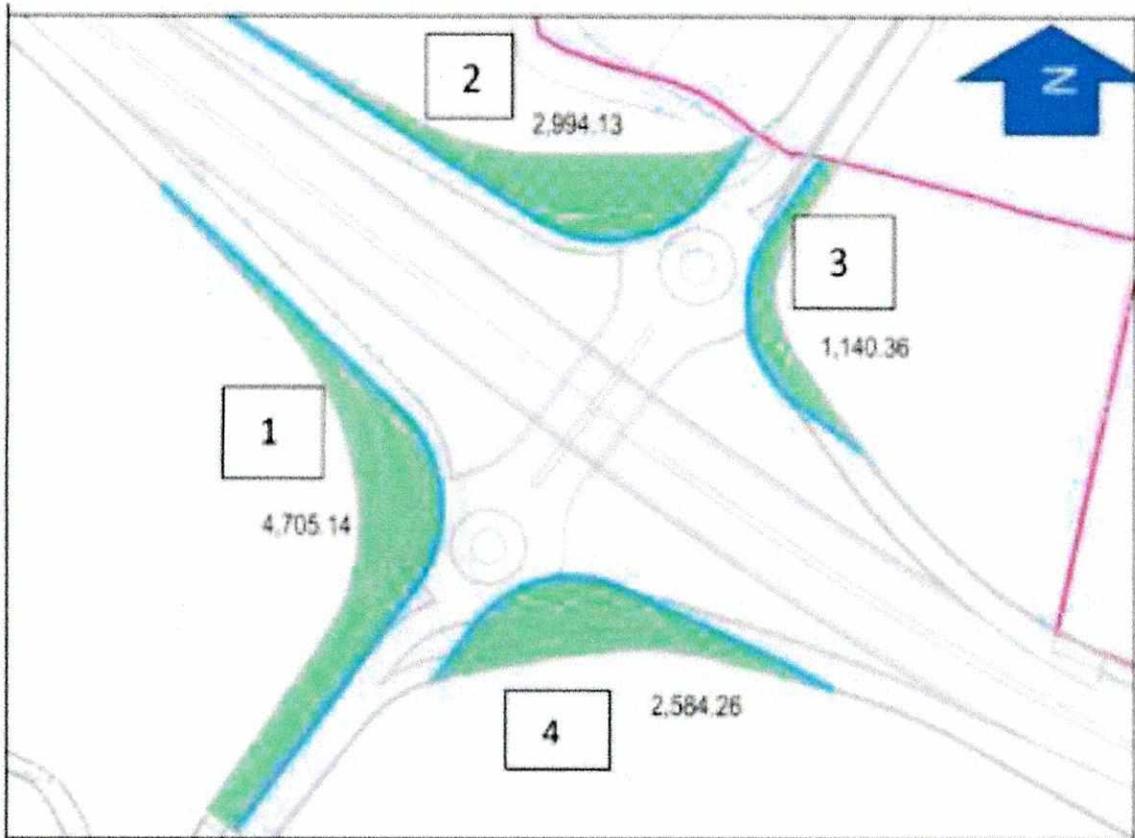
AREAS ADICIONALES OCUPADAS POR LA RUTA VIVA

IDENTIFICACION DE AREAS OCUPADAS POR LA OBRA VIAL PUBLICA – ADICIONALES AL PROCESO DE EXPROPIACION

INSPECCION Y VERIFICACION DE AREAS POR PARTE DE EPMOP

*VALOR DEL SUELO DE ACUERDO A SENTENCIA DE EXPROPIACIÓN POR AFECTACION PARCIAL

OBRA	RUBROS	CONCESION ONEROSA DE DERECHOS			PROMOTOR		MUNICIPIO	MONTO TOTAL INVERSION
		COSTO	AREA	COD	AREA	PROMOTOR		
4	AREAS ADICIONALES O SUELO POR LA OBRA VIAL RUTA VIVA	\$ 110,00	12478,03	\$ 1.372.583,30				\$ 1.372.583,30



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.259,05 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur este del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes, los cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

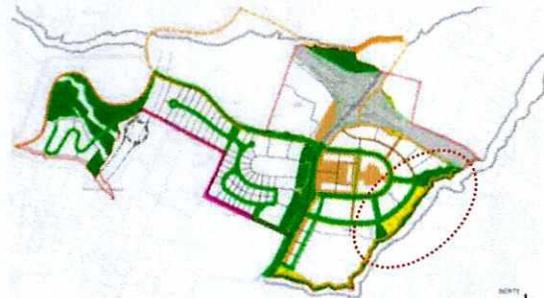
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Infraestructura de servicios básicos
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos



EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO



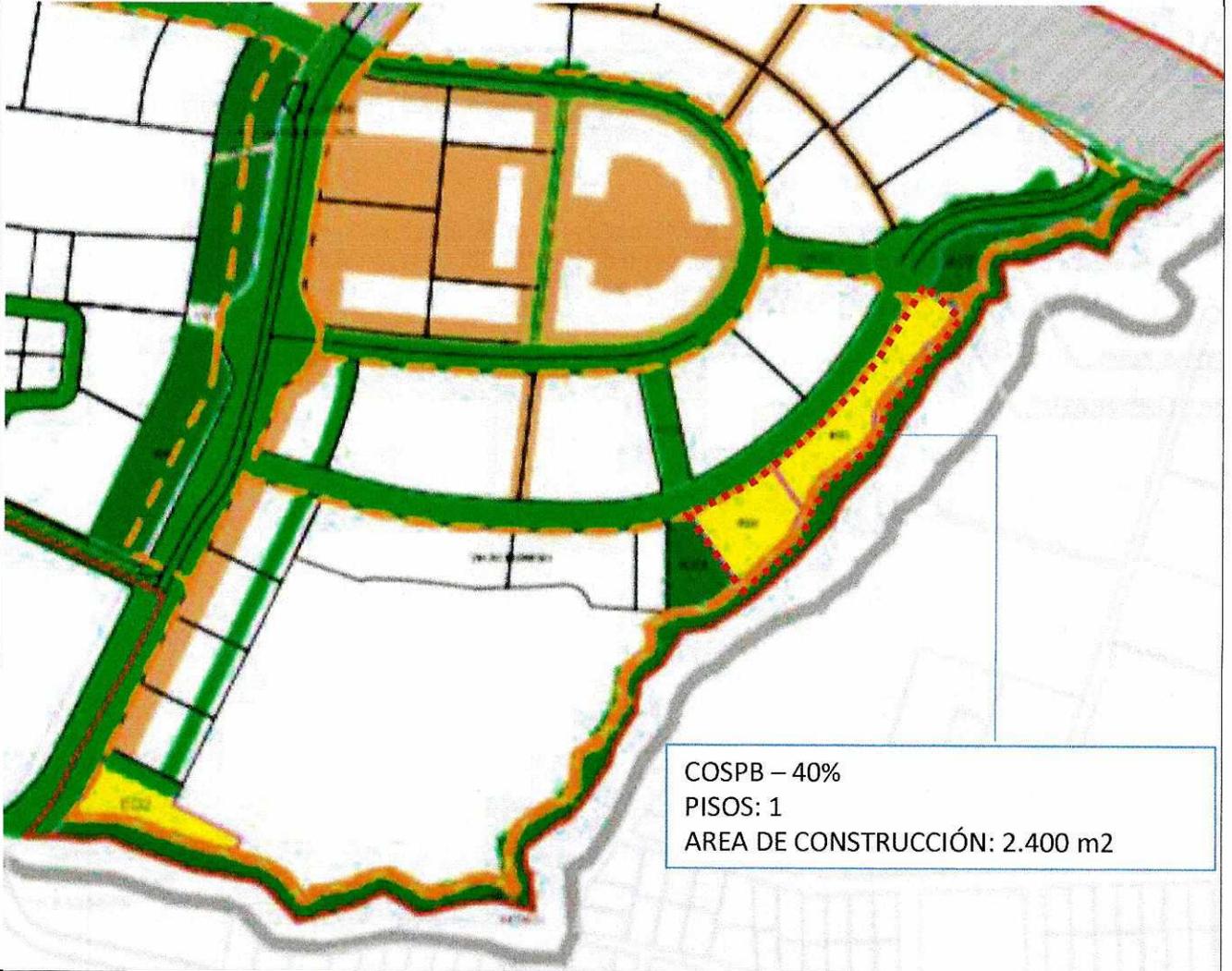
FICHA TÉCNICA 007

EQ1-EQ3

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 6.259,05 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



FOTOA AEREA



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: QUEBRADA AUQUI – CORREDOR VERDE

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, un área de terreno ubicada al sur del proyecto, con accesibilidad desde la nueva red vial pública, y desde la Avenida Alfonso Lamiña, colindante con áreas verdes y el corredor natural de la quebrada el Auqui.

El área de equipamiento de este sector se conforma de un lotes, el cuales podrán ser destinados para la construcción de equipamiento público, de acuerdo a los requerimientos de la zona.

TRATAMIENTO

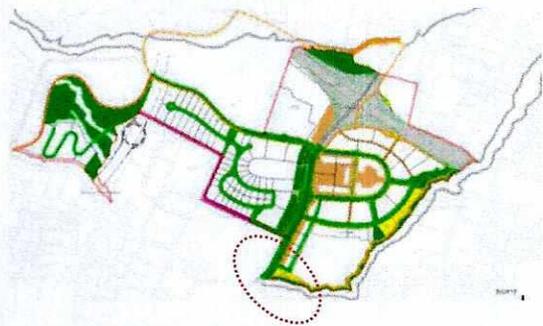
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Infraestructura de servicios básicos
- Colocación de césped y estabilización del suelo
- Cerramientos provisionales

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico en base a programa por definir
- Construcción de la edificación
- Adecuación de accesos



EQUIPAMIENTO PUBLICO
PUAE SAN PATRICIO

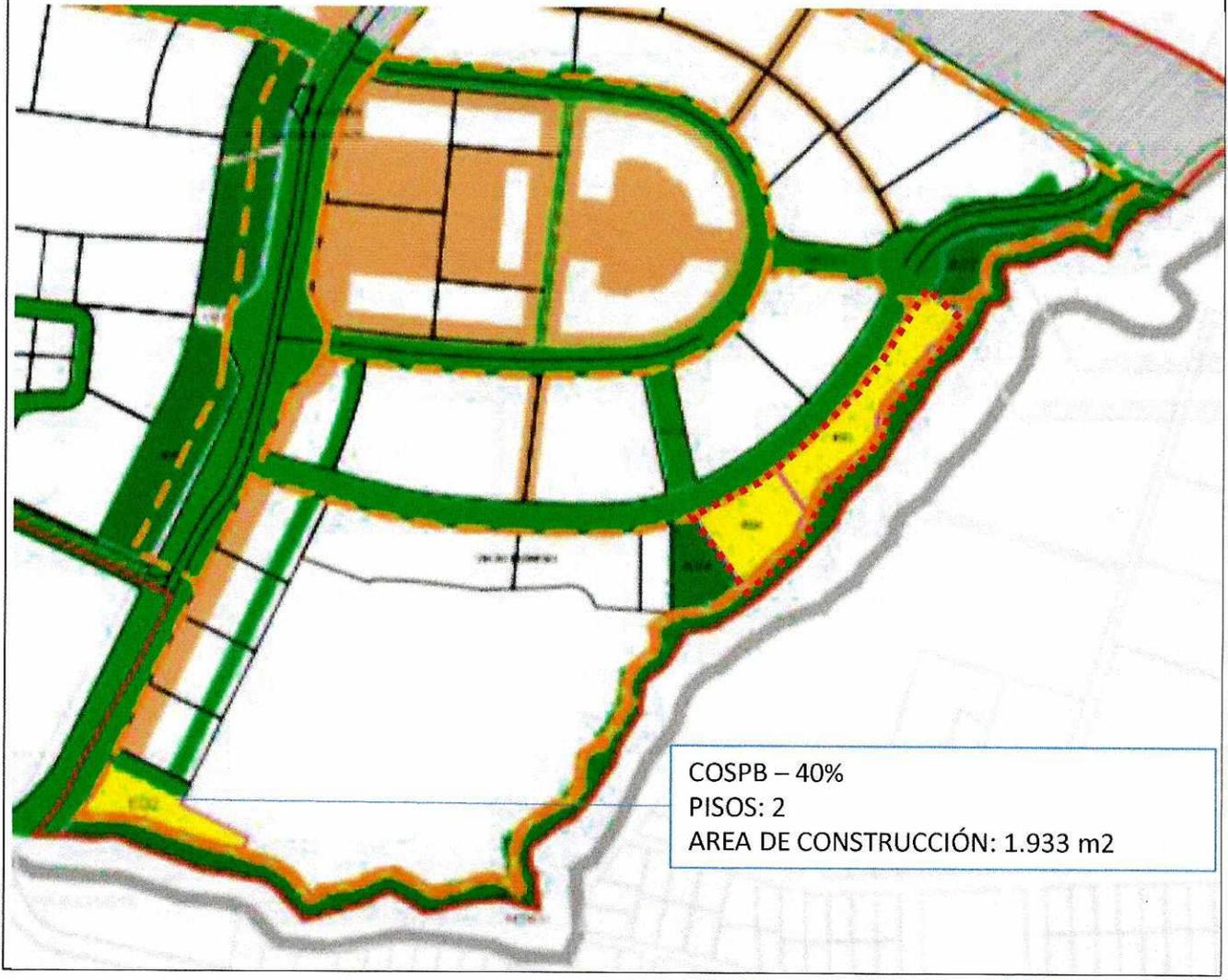


FICHA TÉCNICA 009
EQ 2

AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 2.491,29 m2

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



IMÁGENES DE REFERENCIA-POSIBLE DESARROLLO FUTURO NO IMPUTADOS A COD



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1,375,03

TERRENO: PENDIENTE 0%-5%

ENTORNO: FRENTE A CARRILES DE SERVICIO DE RUTA VIVA

DESCRIPCIÓN

El proyecto propone como parte del equipamiento público, dos áreas de terreno ubicadas frente a la Ruta Viva, destinadas para paradas de transporte masivo tipo BRT, de acuerdo a los planes de movilidad de DMQ para servicio en la ruta Quito - Aeropuerto

El área de equipamiento de este sector se conforma de dos lotes conformados como bahías de estacionamiento para buses, con capacidad de albergar unidades en espera, carriles de acceso y salida, garantizando la seguridad.

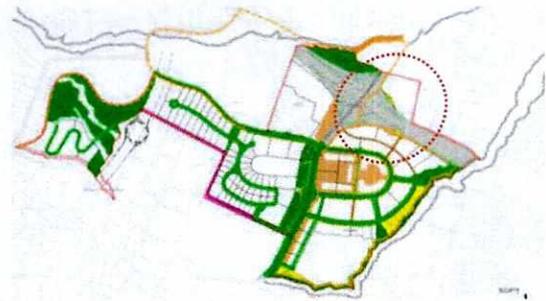
El terreno del equipamiento público será tratado, nivelado y dotado con acometidas para servicios básicos, bordillos, aceras, señalización horizontal, vertical e iluminación.

LINEA BASE

- Movimiento de tierras y nivelación
- Estructura de pavimentos
- Señalización

EQUIPAMIENTO

- Diseño Arquitectónico de las estaciones
- Construcción de las paradas
- Adecuación de accesos



AREA DE EQUIPAMIENTO PUBLICO

AREA: 1,375,03

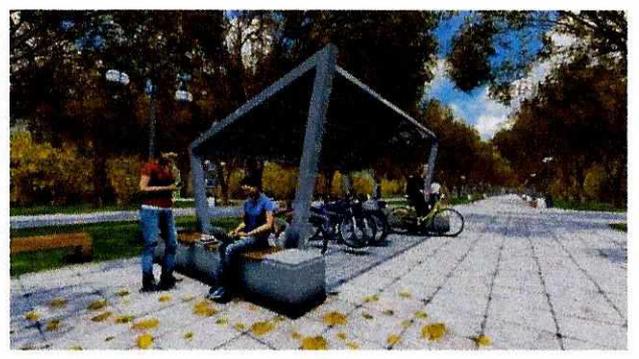
TERRENO: PENDIENTE 0%-5%



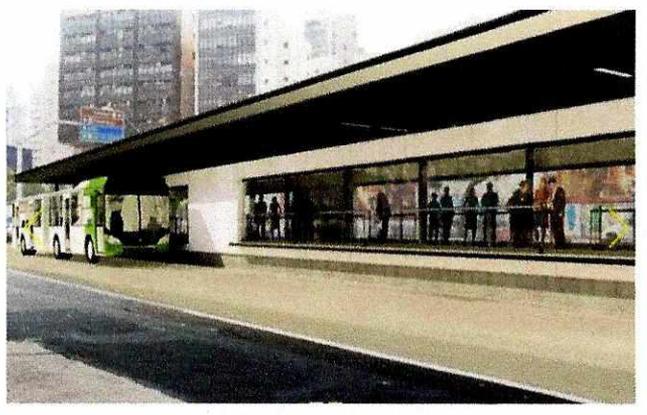
IMÁGENES DE REFERENCIA



FASE I – PARADAS DE TRANSPORTE
INTERPARROQUIAL



FASE 2 – PARADAS DE BRT TRANSPORTE MASIVO



Anexo IV

Informe de la Secretaría de Movilidad No. IT-SM-DPPM-020/2018 contenido en el oficio No. SM-0677-2018 de fecha 19 de abril de 2018

19 ABR 2018

Quito DM,
 Oficio No. SM-

0677 2018

Arquitecto
 Jacobo Herdoiza Bolaños
 Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
 Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar

*Asunto: Informe técnico sobre Estudio de Movilidad
 PUAE San Patricio.*

De mi consideración:

Hago referencia al oficio STHV-DMPPS-0505 ingresado con ticket # 2018-016617, en el cual adjunta el expediente del proyecto San Patricio, con el estudio de movilidad, a fin de que se emita el criterio técnico en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad.

Al respecto y una vez revisada la documentación enviada, esta Secretaría emite informe favorable sobre el Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio ubicado en la parroquia Cumbayá, para lo cual se adjunta el informe técnico IT-SM-DPPM-020/2018 junto con el expediente completo.

Atentamente,

Abg. Andrea Flores Andino
 Secretaria de Movilidad (E)
 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adj. IT-SM-DPPM-020/2018

cc. Administración Zonal Tumbaco
 Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por	HVilaluna	DPPM	2018/04/17	
Revisado por	GHinostrza	DPPM	2018/04/17	

Ticket # 2018-016617

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad

IT-SM-DPPM-020/2018

**INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y
PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN
PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO",
HDA. MÁLAGA. CUMBAYÁ**

Fecha ingreso: 01/02/2018 **Acciones a realizar:** Implementar las medidas de mitigación descritas en el presente informe

Ticket #: 2018-016617

Solicitante: Jacobo Herdoíza Bolaños
Secretorio de Territorio, Hábitat y Vivienda **Fecha de emisión:** 17/04/2018

Clave Catastral: 10112 05 001 **Copia:**

Predio: 1345504

Resultado: **APROBADO**

- Administración Zonal Tumbaco
- Dirección Metropolitana de Inspección

1. Datos Generales del Proyecto

- Ubicación: en la intersección de la Ruta de Integración de los Valles Ruta VIVA y Escalón Lumbisi (calle Alfonso Lamíña). Ver figura No. 1.
- Barrio y/o Parroquia: Hda. San Patricio – Auqui Chico/ Cumbayá.
- Zonificación: A39 (A1006-40)
- Forma de ocupación del suelo: (A) Aislada
- Clasificación del suelo: (SU) Suelo Urbano
- Uso de suelo: (M) Múltiple
- Factibilidad de servicios básicos: SI
- Número de Pisos: Se identifican diferentes usos y ocupación, conforme se detalla a continuación tabla No 1.

Tabla No. 1
Cuadro de Áreas del PUAE San Patricio.

ÁREAS POR LOTE					ÁREAS POR PARCELA		
PARCELA	USO DE SUELO	LOTE	UNIDADES CONSTRUCCIÓN	N. PISOS	ÁREA LOTE	ÁREA CONSTRUCCIÓN	ÁREA UTIL
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	2	13	37962.04	148 401.47	126 141.25
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	2	13			
C1	OFICINAS 1RA	C5	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	2	8			
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	2	13			
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-	2	12			

		C12					
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	1	13			
C1	OFICINAS 3RA	C14	1	13			
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14- C15	2	10	15186.41	75932.05	60745.64
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16- C17	2	10			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	1	7			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	1	7			
	HOTEL	C20	1	8			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	1	7	22368.97	81277.10	71520.54
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	1	7			
C4	MEDICINA 2DA	C23	1	6			
C4	SENIOR LIVING	C24	1	9	15088.66	49132.97	40780.36
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	1	10			
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	1	10	9127.08	41071.86	34089.64
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	1	7			
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	1	7	8731.51	21392.20	17113.76
C29	COMERCIO 2DA	C29	1	2	2709.95	1896.97	1612.42
D1	COMERCIO 2DA	D1A	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1B	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1C	1	2	9914.72	7931.78	6742.01
D1	COMERCIO 2DA	D1D	1	2			
	HOTEL	E1	1	6			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	2	12			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E5	2	12			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	1	6			
	RESIDENCIA 2DA	E4	1	12	40396.42	89502.63	71602.11
	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	2	12			
	RESIDENCIA 3RA	E8	1	6			
TOTALES					161 485.76	516 539.02	430 347.74

Fuente: PUAE San Patricio, 2018

- El proyecto al tener varias etapas, varias parcelas y varios usos de suelo, tiene diferentes requerimientos de parqueadero vehicular, lo que se ha previsto solucionar en 11.783 plazas de estacionamientos, de acuerdo al siguiente detalle (tabla No. 2):

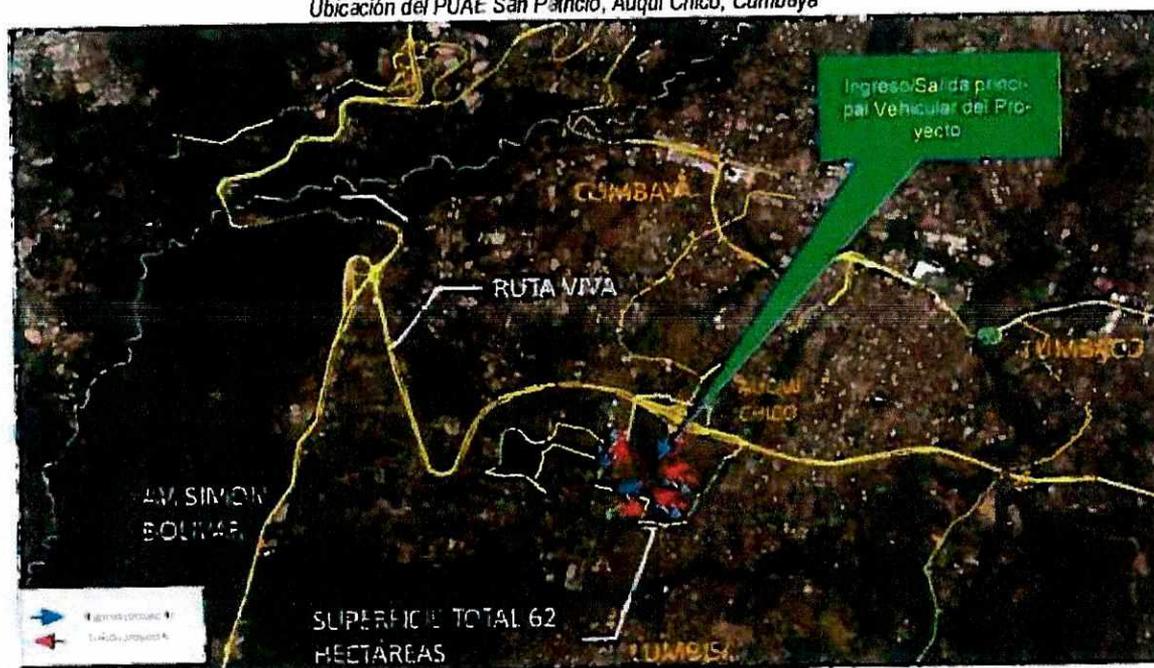
Tabla No. 2
Cuadro distribución de parqueaderos del PUAE San Patricio.

PARCELA	MÓDULOS DE ESTACIONAMIENTOS		
	No. Unidades	No. Unidades Visitas	No. Unidades Discapacitados
A	8	0	0
B	2 482	0	99
C1	2 523	631	25
C2	1 164	63	9
C3	1 054	175	42
C4	560	101	22
C5	568	36	23
C6	285	18	11
C29	32	0	1
D	357	0	14
E	964	58	39
F	84	5	3
G	40	3	2
H	538	34	11
SUBTOTAL	10,660	1,123	302
Total Módulos Requeridos			11,783

Fuente: EIT San Patricio, 2018

- Acceso/salida vehicular a los diferentes lotes se lo realiza por: Ruta Viva, Calle Lamiña, y Calle Río Santiago

Figura No. 1
Ubicación del PUAE San Patricio, Auqui Chico, Cumbayá

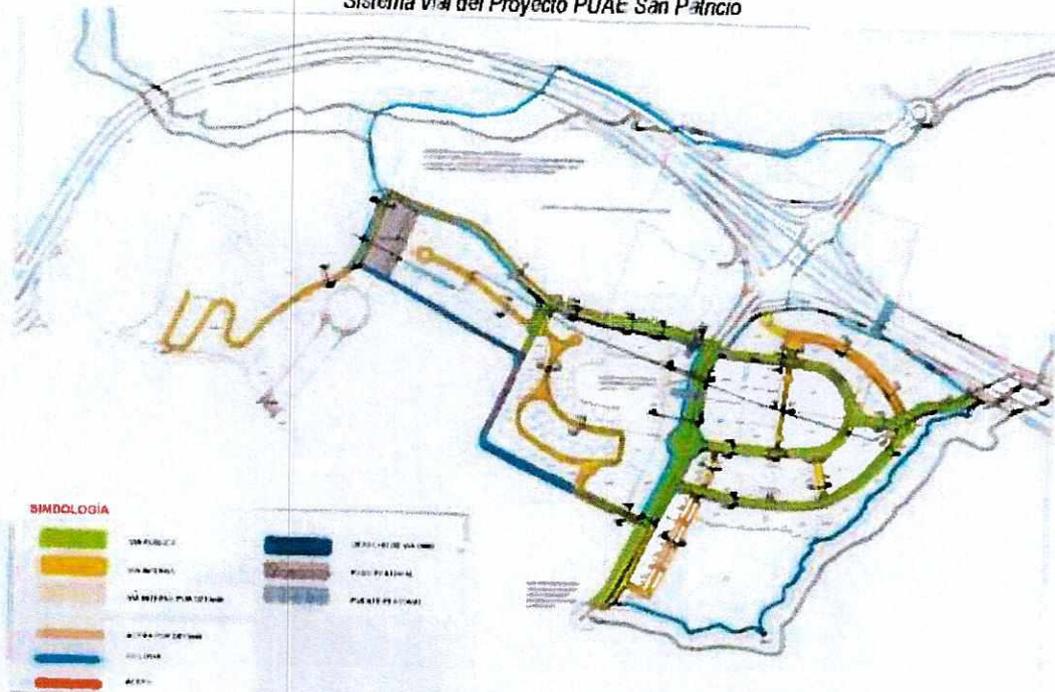


Fuente: EIT San Patricio, 2018

Realizada la inspección visual, el proyecto a implementarse tiene varios frentes: el uno se encuentra ubicado hacia las rampas de entrada y salida Oeste-Este de la Ruta VIVA, lado norte; hacia la calle Alfonso Lamiña, lado este, y un intermedio hacia la calle Río Santiago, Lado Norte de las parcelas D, E.

Tomando en consideración los múltiples usos de suelo, presentes en el proyecto. Tanto los accesos/salidas vehiculares y peatonales a cada una de las etapas del proyecto se lo ha planificado realizar principalmente por la calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi) desde la Ruta Viva y por la calle Río Santiago, además de los acceso propios del proyecto, conforme se identifica en la figura No. 2 y 3.

Figura No. 2
Sistema vial del Proyecto PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

La accesibilidad al proyecto está definida principalmente por dos arterias viales principales y una secundaria:

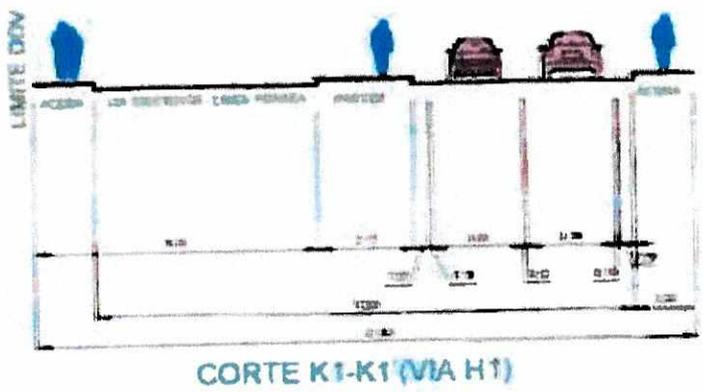
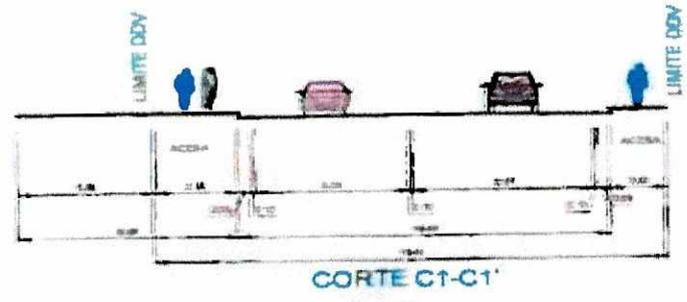
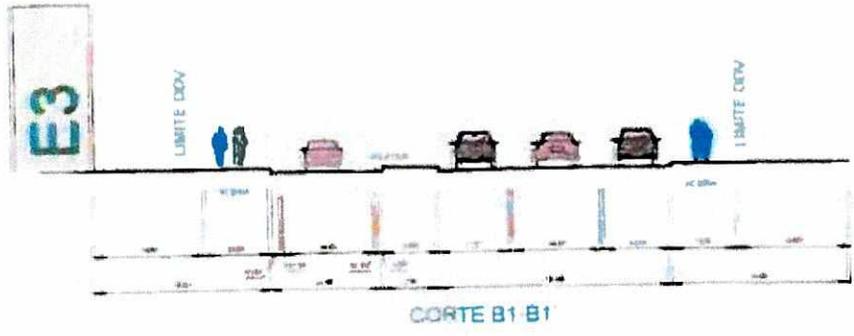
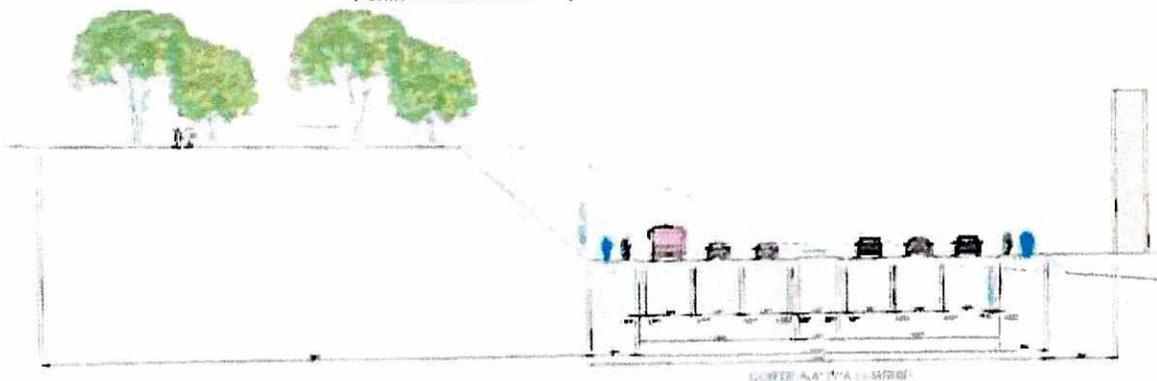
- 1) Ruta VIVA, mediante un rampa de desaceleración en sentido Occidente Oriente (ingreso al proyecto) y una rampa de aceleración para la salida del proyecto y conexión con Ruta VIVA (occidente-oriente).
- 2) El escalón Lumbisí, a partir de la intersección con la ruta VIVA (redondel sur) e ingreso al proyecto se denomina Calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisí), en dicho tramo actualmente es de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.
- 3) En menor grado por la calle Eloy Alfaro (Antigua riel del Tren), que es la conexión desde San Juan de Cumbayá.

En resumen, el proyecto propone el ingreso a la parcela B (Centro comercial) y parcela C (corporativo), desde la ruta VIVA, mediante una rampa paralela a la vía de servicio de la vía antes mencionada para cada parcela.

El acceso a las parcelas E, F y G, se realiza por la calle Alfonso Lamiña/vía a Lumbisí y de allí por la calle Río Santiago (acceso al colegio Spellman). Además de un acceso por la misma vía y la vía de la Hacienda San Luis.

Los accesos y salidas a las parcelas D, D(equipamiento deportivo), C, se lo realizará por la calle Alfonso Lamiña (sentido Sur-Norte) y de allí por las vías del proyecto. Se establece una salida hacia la vía de servicio (rampa) de la Ruta Viva (sentido W-E).

Figura No. 3
Perfiles transversales Típicos del PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

311

2. Características de vías e intersecciones vinculadas al proyecto

En la inspección realizada se verificó la ubicación del predio y las parcelas, y las características viales de las calles e intersecciones que tienen incidencia directa con el proyecto:

Tabla No. 3
Sistema vial asociado al PUAE San Patricio.

No.	Nombre de la Vía	Clasificación	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos, 4 Servicio.
2	Alfonso Lamiría - Via Lumbis	Colectora	2 por sentido
3	Calle Río Santiago (Colegio Spellman - A)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calles Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calles Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo vía	Local	2 por sentido

Fuente: PUAE San Patricio, 2013

Tabla No. 4
Características del Sistema vial propuesto al PUAE San Patricio.

CRITERIO	VIA1	VIA2	VIA3	VIA4
Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante	Muy importante
Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Sustancial	Sustancial
Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas residenciales y comercio.	Arterial menor	Arterial principal/menor	Arterial menor
Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto	Parcelas proyecto
Clasificación funcional	Arterial Menor (Colectora)	Local	Local	Local
Accesos	4	3	2	3
Tipo	Multicarril con parterre	Multicarril con parterre/2 carriles x sentido	2 carriles por sentido	2 carriles por sentido
Estacionamiento en la vía	No	No	No	No
Carriles de giro IZQ.	Si	Si	No	No
Señales/Km	8	8	8	8
Límite de Vel. Km/h	50	50	30	30
Actividad peatonal	Constante	Constante	Constante	Constante
Desarrollo poblacional	Densidad moderada	Densidad moderada	Densidad alta	Densidad moderada
Clasificación Diseño	Urbana	Urbana	Urbana	Urbana

PARCELAS	SECCION	TIPO según DISEÑO	# CARRILES SERVIDO	ANCHO CARRETERA (m)	PARTE DE VÍA (m)	ANCHO ACCESORIAL (m)	ESQUEMA DE CALLES	ESQUEMA DE CALLES	ANCHO CARRETERA ESTACION (m)	ANCHO TOTAL VÍA (m)	VELOCIDAD VIAL (km/h)	VELOCIDAD PROYECTADA (km/h)	VELOCIDAD MÁX. (km/h)	ÁREA (m ²)
A	A1	LOCAL E	1	3.50		2				11.00	290.00	50	30	2860.00
B	B1	LOCAL C	2	3.50	2	2				20.00	62.00	50	30	1240.00
	B2	LOCAL E	1	3.50		2				11.00	320.00	50	30	3520.00
C	C1	LOCAL C	2	3.00		2				18.00	355.00	50	30	5680.00
	C2	LOCAL C	2	3.00		2				16.00	540.00	50	30	8640.00
	C3	LOCAL D	1	3.25		2		2	2.50	16.00	253.00	50	30	4048.00
	C4	LOCAL E	1	3.50		2	0.25			11.50	168.00	50	30	1932.00
	C5	LOCAL E	1	3.50		2	0.50			12.30	283.00	50	30	3480.30
	C6	LOCAL D	1	4.00		2	0.50	2	3.00	19.50	95.00	50	30	1852.50
	C7	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	89.00	50	30	1005.70
D	D1	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	262.00	50	30	2960.60
	D2	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	646.00	50	30	7333.70
	D3	LOCAL E	1	3.50		2	0.15			11.30	174.00	50	30	1401.70

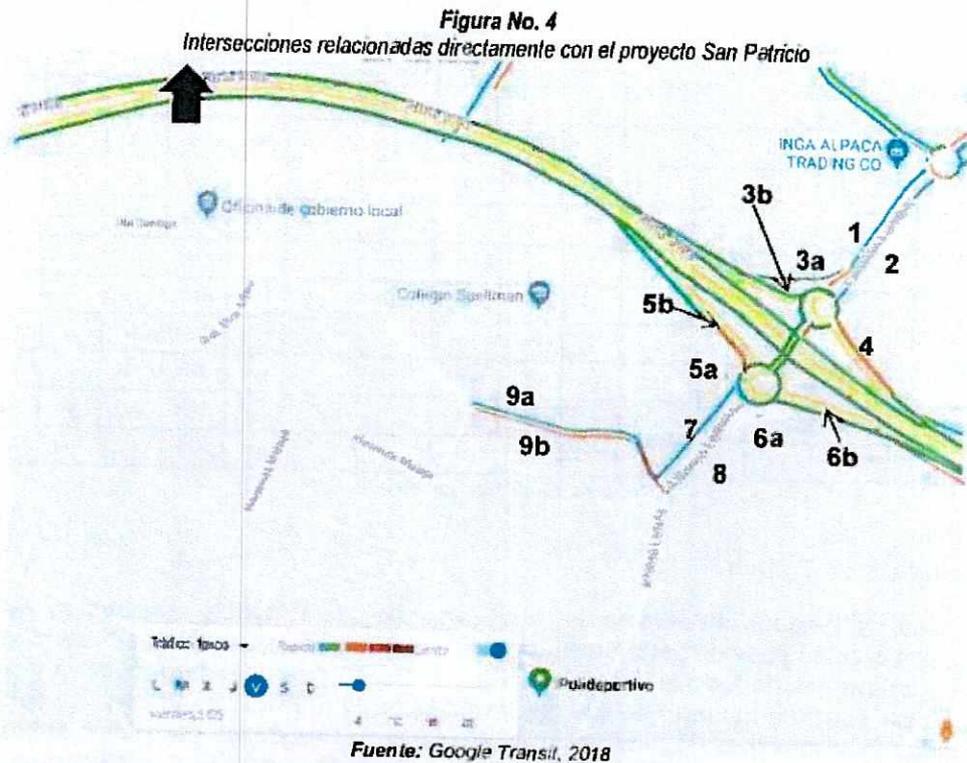
E	E1	LOCAL F	1	350		2				11.00	206.00	50	30	2799.00
	E2	LOCAL G	1	350		2		0.25		8.00	199.00	50	30	1543.00
F	F1	LOCAL E	1	350		2		0.15		11.30	433.00	50	30	4892.90
	F2	LOCAL E	1	350		2		0.15		11.30	329.00	50	30	3217.90
	F3	LOCAL E	1	350		2		0.15		11.30	42.00	50	30	474.60
	F4	LOCAL D	2	350	1	2	0.15	0.15		10.60	41.00	50	30	803.50
G	G1	LOCAL E	1	350		2		0.15		11.30	323.00	50	30	3649.90
H	H1	LOCAL E	1	350		2		0.15		11.30	683.00	50	30	7717.90
	VIA LUMBSI	COLECTIVO HA	2	350	2	2	0.50	1.00		28.30	570.00	50	30	15276.00
	COLEGIO	LOCAL D	1	350	5	2	0.50	0.50		19.40	315.00	50	30	6111.00
	SAN JUAN	LOCAL C	1	350		2		0.15		11.30	375.00	50	30	4307.50
	SUR FERMI	LOCAL E	1	350		2		0.50		12.00	358.00	50	30	10236.00

Fuente: EIT PUAE San Patricio, 2018

3. Análisis de Tráfico

Como se ha indicado anteriormente, al tratarse de un Proyecto que abarca varios usos, la atracción como la generación de tráfico es variada, por lo que es necesario se realice un análisis de todo el sistema de vial, de tráfico y transporte que todas y cada una de las parcelas genera hacia el entorno cercano y medio. Con lo cual, se deberá indicar las generaciones (G) y atracciones (A) de cada una de las parcelas y sus usos de suelo particular proyectado. Al tratarse de un plan general del PUAE, se conoce los usos particulares de manera general según lo presentado por el promotor del proyecto a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, sobre los cuales se han desarrollado las hipótesis y se realizará la modelación de tráfico y transporte, así como las medidas de mitigación asociadas al proyecto y su impacto al entorno cercano y medio del proyecto. Para el análisis del tráfico G/A por el proyecto, se han considerado las siguientes intersecciones (figura no. 4):

Nº	Código	Via	Desde	Hacia	Sentido
1	1	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	Norte-Sur
2	2	Escalón Lumbisi	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisi ruta VIVA	sur-Norte
3	3A	Rampa incorporación Ruta Viva	Escalón Lumbisi	Rampa de Redondel Norte	Este-Norte
4	3B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Norte	Ruta Viva	Este-Norte
5	4	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Norte	Este-Norte
6	5A	Rampa salida Ruta Viva (carril de servicio)	Ruta Viva	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Sur
7	5B	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Sur	Oeste-Sur
8	6A	Rampa incorporación Ruta Viva (carril de servicio)	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamiña	Ruta Viva	Oeste-Este
9	6B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Sur	Ruta Viva	Oeste-Este
10	7	Calle Alfonso Lamiña	Redondel Sur	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Norte-Sur
11	8	Calle Alfonso Lamiña	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Redondel Sur	Sur-Norte
12	9A	Calle Rio Santiago	Calle Alfonso Lamiña	Acceso al Colegio Spellman	Este-Oeste
13	9B	Calle Rio Santiago	Acceso al Colegio Spellman	Calle Alfonso Lamiña	Oeste-Este



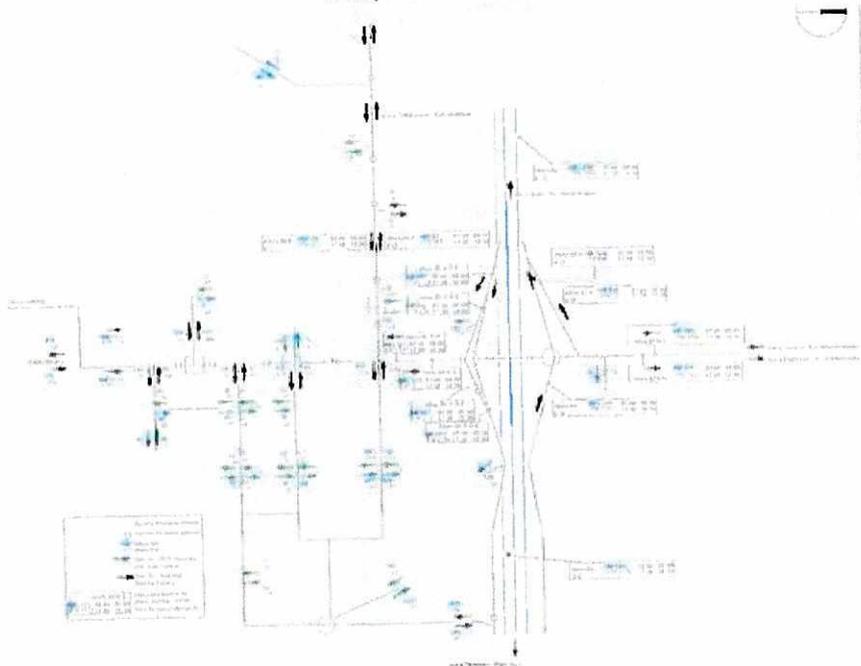
El sector donde se ubica el PUAE de análisis se encuentra proceso de expansión en su gran mayoría, excepto pocos predios como las urbanizaciones vecinas y la población de Lumbisi hacia el sur, razón por la que actualmente los volúmenes de tráfico son de baja intensidad en el eje vial principal de acceso al Proyecto, sin embargo en la Ruta VIVA los volúmenes son altos por tratarse de un eje principal de conexión entre Quito y NAIQ. En las vías secundarias que lindan directamente con el predio del proyecto es de baja intensidad. El uso predominante actual es residencial, sin embargo, el proyecto se proyecta como una nueva centralidad en la zona de Cumbaya-Lumbisi

3.1. Análisis de tráfico sin proyecto

El estudio presentado por el promotor del proyecto determina que, las horas de mayor demanda en las vías e intersecciones aledañas al proyecto son: en la mañana, de 07h00 a 08h00 (ver cuadro No. 1); y en la tarde, de 17h30 a 18h30; horas que se consideran coincidentes con las que se espera se generarán por efecto del sistema total del proyecto.

El consultor presenta 9 aforos vehiculares en el facilitador de tráfico ruta VIVA-Escalón Lumbisi, Calle Río Santiago, y Calle Alfonso Lamiña, durante 24 horas diarias por 9 días consecutivos. A continuación, se presentan en los flujos vehiculares en la hora de mayor demanda del pico AM (07h00-08h00), como se muestran en la figura No. 5 y tabla No. 5.

Figura No. 5
Flujos vehiculares en las intersecciones aledañas al predio en la situación sin proyecto
Hora pico AM 07h00 - 08h00



Fuente: EIT "san Patricio", 2018

Tabla No. 5
Flujos vehiculares totales en las intersecciones aledañas al predio del proyecto
Hora Pico 07h00 - 08h00 de la Mañana Sin Proyecto (2017).

INTERSECCIÓN	VHMD Volúmen hora máxima demanda	VHMD Densidad (vehículos livianos/km/carril)	D Densidad (vehículos livianos/km/carril)	Vp Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	NDS Niveles de Servicio Densidad vehículos/km/carril
1 Aforo 1	1 152	12	662	C	
2 Aforo 2	1 475	15	816	C	
3 Aforo 3A	823	8	422	B	
4 Aforo 3B	498	10	540	B	
5 Aforo 4	1 314	12	702	C	
6 Aforo 5A	483	8	318	A	
7 Aforo 5B	329	6	172	A	
8 Aforo 6A	274	6	332	A	
9 Aforo 6B	645	9	480	B	
10 Aforo 7	700	5	280	A	
11 Aforo 8	1 239	9	474	B	
12 Aforo 9A	323	7	372	A	
13 Aforo 9B	781	6	344	A	

Elaboración: Propla - Fuente: EIT-San Patricio, 2017

Con los datos de tráfico obtenidos, el estudio presenta los resultados de microsimulaciones realizadas en el software AIMSUN Versión 8.0. Los niveles de servicio registrados se muestran en la misma tabla No. 5, para el escenario de la Hora Pico de la Mañana. De esos datos se puede deducir que, en la situación actual en general las inter-

secciones presentan un adecuado nivel de servicio (entre A y B). Se exceptúan el sitio Escalón Lumbisí sentido S-N (de aforo 2) con nivel de servicio "C", tienen adecuados niveles de servicio, tal como se puede verificar en los resultados de las microsimulaciones realizadas por el consultor en el software AIMSUN Versión 8.0.

3.2. Análisis de Tráfico con proyecto

3.2.1. Rutas de acceso y salida.

La hipótesis de las rutas para el acceso/salida del proyecto determina que, el mayor porcentaje de viajes se los realizará desde el occidente (Quito, 70%) distribuidas por las dos vías de conexión hacia la zona de estudio: Ruta de integración de los Valles (Ruta Viva) y Escalón Lumbisí; el 20% restante de viajes se distribuye entre la zona sur y oriente (Tumbaco-Cumbaya), y el 10% restante por la vía del tren.

La distribución de viajes se aprecia en la figura No. 5, mientras que en la tabla No. 2, se determina el horario pico y el número de vehículos estimados, entran y salen de cada uno de los equipamientos propuestos para el proyecto. La hipótesis de la generación de viajes se la realiza utilizando el "Trip Generation Manual (ITGE, 2018)", para los diferentes equipamientos.

Tabla No. 6
Flujos vehiculares totales generados y atraídos por el proyecto.

PARCELA	USO DEL SUELO	Viajes Generados	DÍA LABORABLE (AM 07:00 - 08:00)		
				Porcentaje (%)	Viajes
	TEMPLO RELIGIOSO				
	M2	1500.54	Entran	55%	4
	Land Use TGM	560	Salen	45%	4
	CENTRO COMERCIAL	200			
	M2	14552.61	Entran	62%	124
	Land Use TGM	820	Salen	38%	76
	OFICINAS C1 - C14	1580	No incluye C11, C12, C13		
	M2	117848.23	Entran	88%	1390
	Land Use TGM	710	Salen	17%	190
	COMERCIO C11 - C13	310			
	M2	30553.25	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	826	Salen	38%	118
	COMERCIO C14 - C15	300			
	M2	33121.28	Entran	48%	144
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	156
	COMERCIO C16 - C17	200			
	M2	31077.4	Entran	48%	96
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	104
	RESIDENCIA C14 - C15	100	Nota: High Rise data		
	Unidades	331	Entran	22%	22
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	78
	RESIDENCIA C16 - C17	90	Nota: High Rise data		
	Unidades	276	Entran	22%	20
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	70
	OFICINAS C18 - C19	310			
	M2	27817.87	Entran	62%	192
	Land Use TGM	710	Salen	38%	118
	HOTEL C20	310			
	M2	12539.94	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	310	Salen	38%	118
	RESIDENCIA C21	54	Nota: High Rise data		
	Unidades	145	Entran	29%	16
	Land Use TGM	222	Salen	71%	38
	OFICINAS C22	200			
	M2		Entran	88%	176
	Land Use TGM		Salen	12%	24
	MEDICINA C23	183			
	M2		Entran	59%	112
	LAND USE TGM		Salen	41%	77

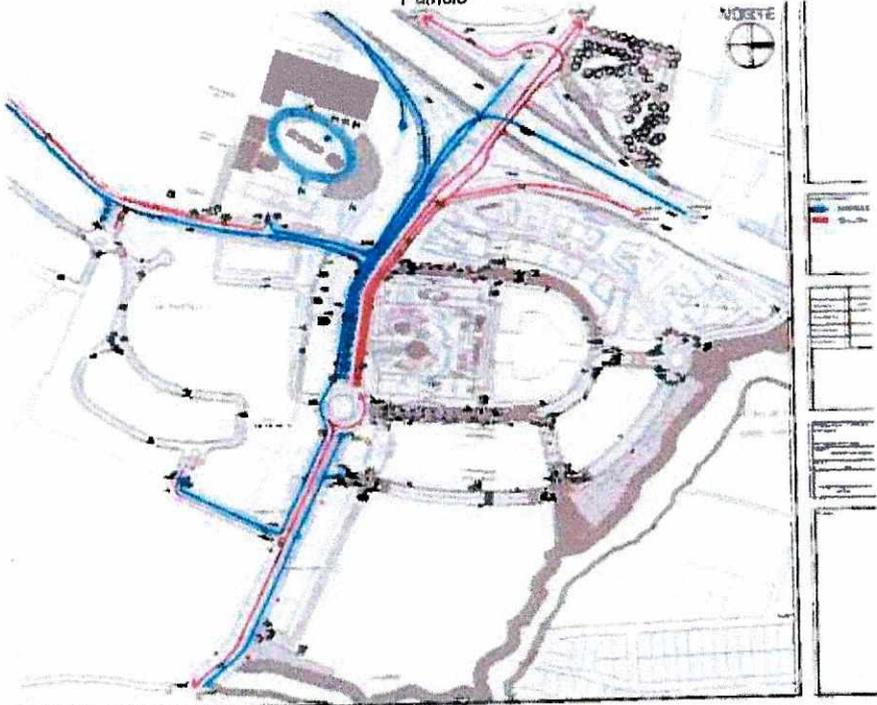
SENIOR LIVING C24		33			
	Unidades	103	Entran	46%	15
	Land Use TGM	252	Salen	54%	28
RESIDENCIA C25 -C26		100	Nota: High Rise data		
	Unidades	378	Entran	29%	29
	Land Use TGM	222	Salen	71%	71
RESIDENCIA C27		40	Nota: High Rise data		
	Unidades		Entran	22%	9
	Land Use TGM		Salen	78%	31
RESIDENCIA C28		35	Nota: High Rise data		
	Unidades	107	Entran	29%	10
	Land Use TGM	222	Salen	71%	25
COMERCIO C29		140			
	M ²	1896.97	Entran	48%	67
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	73
COMERCIO D1-A - D1 D		350			
	M ²	7931.78	Entran	48%	168
	Land Use TGM	826	Salen	52%	182
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO D1		133			
	M ²	41605.47	Entran	61%	81
	Land Use TGM	493	Salen	39%	52
UNIFAMILIARES F		35			
	Unidades	42	Entran	26%	9
	Land Use TGM	210	Salen	74%	26
UNIFAMILIARES G		25			
	Unidades	20	Entran	26%	7
	Land Use TGM	210	Salen	74%	19

Fuente 1 Tnp Generation Manual 9th ed. vol 2, Institute of Transportation Engineers, 2012
 Fecha 10/01/2018
 Realizado por PH

Entran	3060
Salen	1667
Total Generado/Atraído	4727
Total Plazas Estacionamientos	11783

Fuente: EIT San Patricio, 2018
 Elaboración: Propia

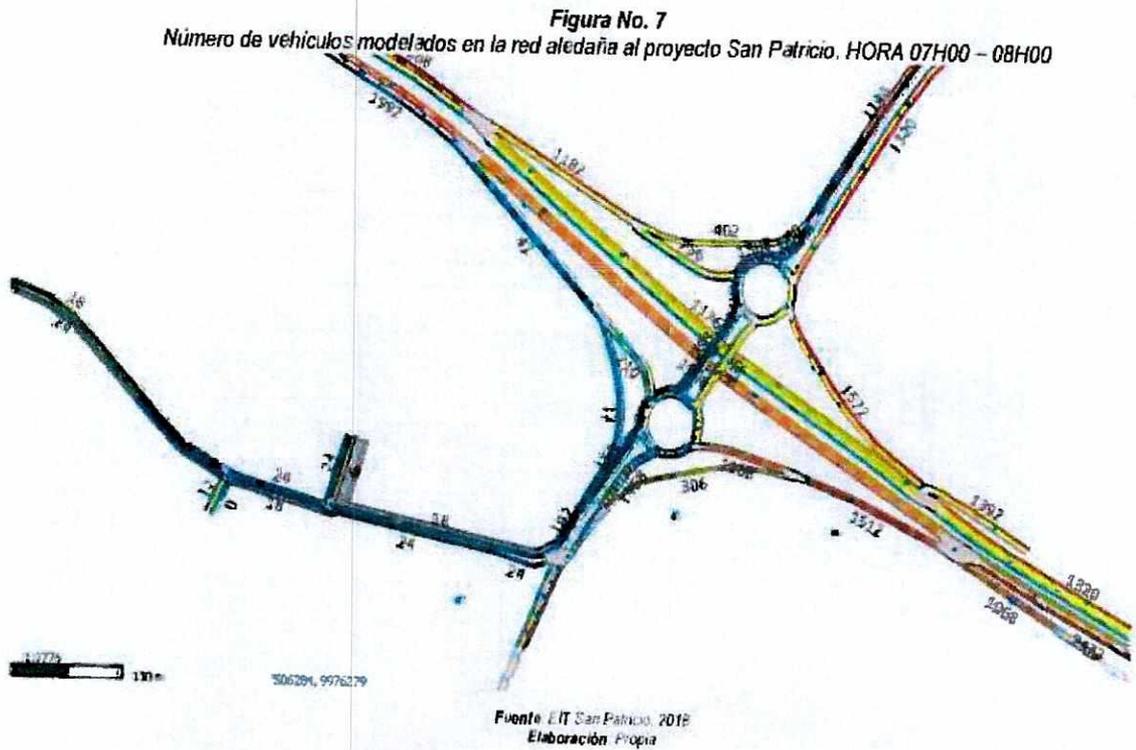
Figura No. 6
 Rutas de acceso/salida del proyecto e hipótesis de asignación porcentual del tráfico generado por el proyecto San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

Handwritten signature or initials

A continuación, se describen el número de vehículos que ingresan y salen por cada una de las rutas establecidas por el proyecto.



3.2.2. Generación de tráfico por la implantación del proyecto

El estudio considera que la generación y atracción de nuevos viajes causados por los residentes, usuarios (plazas de estacionamiento) generar/atraen viajes desde y hacia el proyecto (4739 Veh.); de los cuales el 65% (1668 Veh.) saldrían del proyecto en la hora pico de la mañana (07h00-08h00) y el 35% ingresaría al mismo (3075 Veh.).

En total, 4739 vehículos en las horas pico AM y PM se sumarían a los flujos vehiculares existentes de las intersecciones aledañas por efecto del proyecto, que serán distribuidos en una nueva red vial que se implantará en propiedad privada perteneciente al promotor del proyecto y que posteriormente pasaran a formar parte del sistema vial del sector donde se implanta el proyecto.

3.2.3. Evaluación de los impactos al tráfico

Con estos datos más los flujos vehiculares que circulan normalmente por estas vías, utilizando el programa de micro-simulación AIMSUN versión 8.1, el estudio determina que los niveles de servicio de las intersecciones aledañas al proyecto, tanto en las situaciones sin proyecto, con proyecto y su proyección a 10 años, son los que se indican en la tabla No. 7.

Tabla No. 7
Niveles de servicio en la Intersección PUAE - San Patricio, para el año 2027

INTERSECCIÓN		VHMD	D	Vp	NDS
		Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos/lanas/hora/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos/lanas/hora/carril)	Nivel de Servicio Densidad (vehículos/km/carril)
1	Aforo 1	2005	21	1153	D
2	Aforo 2	2568	26	1422	E
3	Aforo 3A	1430	13	735	C
4	Aforo 3B	868	17	942	D
5	Aforo 4	2287	22	1223	D
6	Aforo 5A	341	10	554	B
7	Aforo 5B	572	13	717	C
8	Aforo 6A	477	11	578	B
9	Aforo 6B	1545	15	836	C
10	Aforo 7	1253	9	488	B
11	Aforo 8	2139	15	824	C
12	Aforo 9A	562	12	648	C
13	Aforo 9B	489	11	599	B

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2018

Esta intersección presenta conflictos de tráfico debido a la función a los altos flujos vehiculares que a ella acceden, de los cuales el aporte del proyecto está mediano respecto a los mismos, por lo que las variaciones en los niveles de servicio son permisibles, a excepción de los presentados a 20 años.

Con esto se demuestra que, a los 20 años de implementado el proyecto, será necesario efectuar una evaluación de la última intersección para buscar mejoras en su desempeño.

De esta evaluación se puede deducir que, los impactos generados por el proyecto al sistema vial aledaño al proyecto, es mitigado por medidas especiales adoptadas en el mismo, mejorando los niveles de servicio de las vías.

Lo identificado para el año 2028 (con y sin proyecto) las condiciones de desempeño de las intersecciones aledañas al proyecto en general son manejables por las medidas de mitigación implementadas, tomando en consideración que el sistemas vial contiguo y que sirve de aporte directo al proyecto es una vía de alta capacidad proyectada para más de 50 años de servicio, sin embargo habrá que pensar en soluciones alternativas a la vialidad planteada a futuro con el crecimiento poblacional que el sector está sufriendo.

4. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para gi-

JLU

- ros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisí - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
 3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)
 4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
 5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
 6. 4 Intersecciones semaforicas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
 7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 9. Cruces peatonales semaforizados a nivel (detalle en plano de mitigación).
 10. Paradas de bus en Calle Alfonso Lamiña, entre Ruta Viva y Calle de acceso a la hacienda.
 11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
 12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago (colegio Spellman) a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semaforica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (Detalle en plano mitigación)
 13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias (extremo sur del proyecto). (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No se incluye en el plano mitigación)
 14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
 15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
 16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
 17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
 18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

5. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto, se emite **informe favorable**, al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio". Cabe indicar que por la naturaleza del PUAE y de tratarse de un Plan General, las medidas de mitigación son de igual forma generales para el proyecto, y constan en los planos de diseños geométricos viales y de señalización vial presentados a la mesa del PUAE. Debiéndose realizar un estudio de tráfico particular para todas y cada uno de los equipamientos que se vayan incorporando. Tomando, como base de referencia el

presente informe técnico y estudio de tráfico respectivamente, el cual se establece como requerimiento ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, estacionamientos para vehículos menores, seguridades contra incendios, etc., la Administración Zonal Tumbaco autorizará el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.

La Administración Zonal de Tumbaco y la Dirección Metropolitana de Inspección deben considerar que el informe favorable de tráfico del PUAE – SAN PATRICIO - Cumbaya[®] implica el cumplimiento de las medidas de mitigación y por tanto éstas se convierten en condición obligatoria para la aprobación del proyecto arquitectónico, para lo cual se adjunta la carta de compromiso del promotor del proyecto.



Elaborado por: Henry Vilatuña G.

Revisado por: Gustavo Hinojosa.
Para: Andrea Flores A.

Anexo V

Oficio No. SA-POL-4475 con fecha 25 de junio del 2015 de la Secretaría de Ambiente

Oficio Nro.SA-POL- 4475
DMQ, 25 de junio 2015
Ref.: Oficio
GDOC: 2015-124762

Asunto: Informe Técnico de Viabilidad Proyecto PUAE SAN PATRICIO

Señor Arquitecto
Jacobo Herdóiza
Secretario de Territorio de Hábitat y Vivienda (E)
Municipio del Distrito Metropolitana de Quito
Presente.-

De mi consideración:

Una vez revisados tanto el expediente del Proyecto PUAE SAN PATRICIO y el Informe Técnico de la Secretaría de Ambiente, me permito informarle que el Promotor cumple con todos los requerimientos establecidos por la Secretaría de Ambiente.

Con este antecedente y conforme a las atribuciones que nos faculta la Mesa de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales "PUAE", autorizo la Viabilidad del Proyecto SAN PATRICIO.

Particular que informo para los fines pertinentes,

Atentamente,


Verónica Arias
SECRETARIA DE AMBIENTE

DESPACHO
SECRETARIA DE
AMBIENTE
ALCALDIA

ANEXOS: Expediente No. 2015-107211 del Promotor SAN PATRICIO e Informe Técnico elaborado por la Secretaría de Ambiente, Ing. Nixon Narváez


POL/SSI/MN
2015-05-07

Informe Técnico PROYECTO SAN PATRICO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 14/05/2014, el Promotor Grupo Dassum ColonCorp-Hilton Hoteles&Resort, ingresa oficio 2014-058500 a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el proyecto urbanístico "San Patricio" localizado en la parroquia de Cumbaya, sector de Auqi Chlco. El proyecto tiene como objetivo la creación de una urbanización con un sistema de infraestructura que integre negocios, hoteles, residencia y servicios varios.

Con fecha 05/02/2015, la Secretaría de Ambiente entrega en la Mesa PUAE, el Informe Técnico de Evaluación del Proyecto San Patricio, en el cual, concluye dar viabilidad con observaciones conforme los criterios ambientales de evaluación.

Con fecha 26/03/2015, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, solicita a la Secretaría de Ambiente emitir el informe técnico del proyecto urbanístico San Patricio.

Con fecha 12/05/2015, se establece la reunión de coordinación entre la Secretaría de Ambiente y Gerente del Proyecto San Patricio, en la cual, la SA-DMQ presenta y detalla los requerimientos establecidos en los Criterios Ambientales para Evaluación de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, que permitirán establecer los compromisos de implantación del Proyecto.

Con fecha 15/05/2015, se realiza la visita campo al sitio de implantación del proyecto San Patricio, para confrontar los componentes ambientales de evaluación establecidos por la SADMQ y lo presentado por el Promotor.

Con fecha 25/06/2015, el Gerente de Proyecto San Patricio presenta el "Expediente Ambiental del PUAE San Patricio", en el cual se compromete adoptar en su desarrollo constructivo y operativo.

2. CRITERIOS AMBIENTALES PARA EVALUACIÓN DE IMPLANTACION DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL

Los criterios ambientales de evaluación a Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAES¹, desarrollados por la Secretaría de Ambiente, se establecen en un contexto de planificación estratégica de sostenibilidad para reducir, conservar y mantener en forma integral los procesos de construcción y operación de edificaciones, aplicando estándares nacionales e internacionales en el diseño urbanístico, de tal manera que sea rentable para el promotor y saludable para sus residentes y entorno natural de la ciudad.

Los criterios de evaluación ambiental PUAES, se enfocan en:

- ❖ Conservación y restauración del entorno de paisaje.
- ❖ Uso y eficiencia de consumo de agua y energía.
- ❖ Tratamiento de residuos sólidos y líquidos.
- ❖ Uso de materiales de construcción renovables y reutilizables.
- ❖ Provisión y disposición de materiales y residuos de construcción.
- ❖ Incremento de espacios públicos y área verde de uso público y privado con facilidades de movilidad alternativa.
- ❖ Cálculo proyectado de Huella de Carbono de construcción.

¹ Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. Los Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAES son de tipo residencial, múltiple, comercial, servicios, equipamiento e industrial en áreas rurales. Los proyectos pueden tener como finalidad dar solución en lo relacionado a lo residencial, dotación de equipamientos, concentración de servicios, ampliación de la oferta comercial, generación de parque industrial, desarrollo de atractivos turísticos, consolidación de una centralidad, entre otros posibles objetivos., 2014.

115 430

3. EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN PROYECTO SAN PATRICIO

MATRIZ DE CALIFICACIÓN PARA PROYECTOS URBANO ARQUITECTONICOS ESPECIALES DEE DMQ											
PROYECTO: Proyecto Urbano Arquitectónico Especial San Patricio											
CRITERIOS AMBIENTALES				PROYECTO SAN PATRICIO				CUMPLE		PUNTAJE	
CAPITULO	CRITERIO	COEFO	REQUERIMIENTO	RESPUESTA / PROPUESTA	SI	NO	Puntos	INDICADORES	TIPO		
1) Protección del entorno natural y urbano	1.1 Factor de Estado	1.1.1	Caracterización del sistema y agro productivo del entorno de implantación del proyecto.	Diagrama Ambiental del Proyecto San Patricio. Componente Físico, Biológico, Forestal, Socio Económico.	✓		3	Implementación			
		1.1.2	Tipificación de los principales procesos biológicos y servicios ambientales existentes en quebradas y bosques adyacentes a espacios ambientales y patrimoniales (flora y fauna).	El factor ambiental en el Manifiesto Integral de entorno urbano. Plan de protección de bordes de quebrada, Mantenimiento de bosques nativos. Restauración con especies endémicas.	✓		1	Implementación			
		1.1.3	Certificación de intersección de Bosques Protectores y Áreas Protegidas delimitadas por el Ministerio de Ambiente y áreas de Conservación y Regeneración delimitadas por el Ministerio de Turismo.	Certificación del Ministerio de Ambiente.	✓		1	Implementación			
	1.2 Factor de Planificación	1.2.1	Relación del estado de conservación de ecosistemas naturales, así como de su conectividad al momento de desarrollo.	La implantación en esta zona propone hasta un 20% de CO2 por lo que prima el valor ecológico del suelo. Se protegerán los valores ecológicos alrededor de la zona de implantación durante el proceso constructivo.	✓		1	Implementación			
		1.2.2	Grado de amenazas naturales del sitio o sus alrededores, y/o de otros sectores forestales e hídricos.	El proyecto limita el desarrollo en parcelas mayores al 15% y recupera muchas de las mismas con plantas nativas y no invasivas. El proyecto no se implantará en un terreno con peligro de inundación e incendios forestales.	✓		1	Implementación			
	1.2.3	Grado de amenazas tecnológicas por la implementación de obras de almacenamiento de combustible inflamable u otro tipo de infraestructura sensible a generar daño.	NO APLICA		⊖	⊖		Implementación			
	1.3 Factor de Respuesta en diseño y eficiencia	1.3.1	Propuesta de priorización de acciones y manejo del medio natural afectado en el cual se evidencia la optimización del área de construcción y más que innovativas. (Ej. Pasaje, biochar, etc. suelo, agua, viento).	Informe de Mayor Área de Cobertura Ecológica. Limpieza de bosque, cerramiento de protección directa la construcción. Presenta Diseño de Áreas Verdes.	✓		3	Mejora			
1.3.2		Propuesta de protección y modalidades de recuperación de especies vegetales nativas y/o exóticas en quebradas, lagunas, humedales o otros ecosistemas de interés natural y de alta sensibilidad.	Implementación plan de manejo para humedales y natural. Creación o Mantenimiento de Humedales. Recuperación hábitat degradado. Mantenimiento bordes de quebrada.	✓		2	Mejora				
1.3.3		Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana o su entorno natural.	Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana o su entorno natural. Presenta Diseño de Jardines vivos.	✓		2	Mejora				
2) Componente de diseño	2.1.5	Restricción de flujos de agua al interior del predio, incorporando elementos sustentables como canales, arroyos, humedales y reservorios que contribuyan a la conexión a quebradas o ríos.	Adecuamiento de humedales para la preservación de espacios. Sistema de recuperación de aguas lluvias. Presenta Diseño de recuperación de áreas verdes.	✓		2	Mejora				
	2.1.2	Combinación de diseños para aceras, patios, terrazas, parapetados y alcantarillado mejorando la permeabilización del suelo.	Materiales permeables en aceras, recorredores, espacios de estacionamiento, áreas verdes públicas. Entre los materiales que se pueden utilizar están los adoquines ecológicos y los pavimentos permeables.	✓		2	Mejora				
2) Uso del Agua	2.2 Componente de eficiencia	2.2.1	Tratamiento de aguas negras (residuos de laboratorios, oficinas, aguas grises (lavamanos, duchas y fregaderos), que pueden ser reutilizadas para riego en jardines de interiores).	Sistema de Aguas Servidas separado de la Red de Sistema Recolección de Agua Lluvia. Presenta diseño de recolección de aguas lluvias y aguas servidas.	✓		2	Mejora			
		2.2.2	Explotación de agua lluvia o colecta de lluvia en diseño para riego de huertas, jardines, áreas verdes comunales, Acumulación para uso de sanitarios y sistemas conseriales.	El agua lluvia y agua gris recuperada se utilizará para riego de la zona de jardines de interiores. Se calculará la demanda de riego considerando la localidad y la especies especificadas para jardines de proyecto y su entorno urbano.	✓		2	Mejora			
	2.2.3	Utilización de artefactos sanitarios y grifería de bajo consumo.	Estrategia que en conjunto utilicen el menos un 20% de agua que la línea base de consumo de agua (calculada para edificios) (a línea base de ciudad) de acuerdo NTC 1000 2013.	✓		3	Reducción				
	2.2.4	Tratamiento de todos los residuos.	Presenta plan para el tratamiento MBR.	✓		2	Reducción				
3) Comfort & Energía	3.1 Componente de diseño	3.1.1	Orientación de la envolvente de la edificación de manera que optimice el uso de luz natural, ventilación y efecto de sombra.	Se seguirán los requerimientos de la DIN EN 15494 (Norma de referencia) y sus aplicaciones para el diseño climático de la vivienda en el Ecuador.	✓		5	Mejora			
		3.1.2	Utilización de energía renovable (solar, eólica, hidroeléctrica) que permita la autosuficiencia dentro y/o fuera de las edificaciones.	Uso de paneles solares para el calentamiento de agua de uso doméstico en los baños de vivienda unifamiliar.	✓		3	Adaptación			
	3.2 Componente de eficiencia	3.2.2	Aplicación de dispositivos para el control de iluminación en interiores e exteriores.	Equipos que tengan certificación ENERGY STAR.	✓		2	Mejora			
		3.2.3	Uso de materiales de aislamiento térmico.	Se seguirá la normativa de vibración.	✓		2	Mejora			
4) Manejo de Residuos	4.1 Componente de diseño	4.1.1	Uso de equipos y/o maquinaria industrial que considere e incorpore sistemas de ahorro energético.	Equipos de baja potencia. Equipos que tengan la certificación ENERGY STAR o una certificación similar local. Equipos de oficina, equipos de certificación adicional.	✓		3	Reducción			
		4.1.2	Sistema integral de residuos de construcción que incorpore procesos de acopio, separación, transporte de residuos durante la construcción (madera, vidrio, concreto, hierro, asfalto, entre otros).	Plan de manejo de residuos. Manejo de Residuos Sólidos Comunes y/o No Peligrosos, Manejo de Residuos de Construcción, Manejo de Residuos Sólidos Peligrosos, Acumulación y Almacenamiento Temporal de Residuos Sólidos. Medidas Generales de Control de Residuos Sólidos.	✓		3	Reducción			
	4.2 Componente de eficiencia	4.2.1	Sistema integral de residuos que incorpore programas que incorpore procesos de acopio, separación, reducción, reutilización, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos.	Plan de manejo de Residuos Sólidos y Residuos selectivos.	✓		3	Reducción			
		4.2.2	Sistema integral de residuos que incorpore programas que incorpore procesos de acopio, separación, reutilización para compostar y aprovechar en precisiones ecológicas. Artículos y/o reutilizables en lo posible según los documentos.	Plan de manejo de Residuos Sólidos y Residuos selectivos.	✓		3	Mejora			
5) Materiales y Recursos	5.2 Componente de eficiencia	5.2.1	Implantación de terrazas y/o muros verdes en edificios.	El proyecto buscará el apoyo de empresas que auspicien iniciativas como el Proyecto Barrio Sostenible Santa Inés. (Comercio Nacional, USFQ).	✓		3	Mejora			
		5.2.2	Mangas con diseños que minimice el impacto paisajístico de su entorno.	Terrazas verdes en un mínimo del 20% de superficies planas.	✓		3	Reducción			
6) Movilidad	6.1 Componente de diseño	6.1.1	Para disminuir la huella de carbono se debe tener en cuenta la reducción, el uso de componentes que se libre de origen en precisiones ecológicas. Artículos y/o reutilizables en lo posible según los documentos.	NI APLICA				Implementación			
		6.1.2	Presenta materiales para calefacción, techos y ventilación.	Presenta certificación LEED.	✓		1	Reducción			
		6.1.3	Certificación de disposición de residuos de construcción en escombros autorizadas por EMGIRS.	Presenta certificación LEED.	✓		1	Implementación			
6) Movilidad	6.2 Componente de eficiencia	6.2.1	Incorporación de áreas de parqueo de bicicletas y otros medios no motorizados.	Provisionar espacios de parqueo para bicicletas y otros medios no motorizados.	✓		2	Mejora			
		6.2.2	Implementación de paradas que incorporen cubierta, iluminación, información de rutas y tiempos.	Plan de los puntos de transporte público equipados.	✓		2	Mejora			
		6.2.3	Promoción de uso de transporte público y e-bicicleta.	Implementación de paradas de transporte público.	✓		2	Mejora			
Proyección de Huella de Carbono	7.1.4 Componente de Diseño	7.1.4	Optimización del espacio de parqueo a fondo.	Edificios destinados para ese uso al que fue el efecto de estacionamiento en el terreno.	✓		3	Reducción			
		7.1.1	Cálculo proyectado de Huella de Carbono.	Propuesta por Método de la Huella de Carbono.	✓		3	Reducción			
TOTAL PUNTAJE					33	0	33	33/33			

4. Conclusiones

El Promotor del Proyecto San Patricio, cumple con los criterios ambientales establecidos por la Secretaría de Ambiente, además se compromete a adoptar en su desarrollo de construcción y operación, procesos de mejora en el diseño y reducción de impacto ambiental, conforme a lo señalado en la Matriz de evaluación que antecede y acorde al compromiso del Promotor que consta en el oficio S/N de fecha 25 de junio 2015, dirigido a la Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente del DMQ.


Nixón Narváez
Técnico Secretaría de Ambiente DMQ

Anexo VI
Formulario Declarativo

300 DECLARACIÓN DE INFORMACION PARA LA FORMULA DE VENTA DE EDIFICABILIDAD Y CAMBIO DE USO DE SUELO

IDENTIFICACION PREDIAL		TIPO DE COD	
NUMERO PREDIAL	3672119	CAMBIO DE USO DE SUELO	
PARROQUIA	CUMBAYA	VENTA DE EDIFICABILIDAD	X
BARRIO / SECTOR	AUQUI CHICO		
SUPERFICIE	228.653,00		

DATOS VIGENTES	
CLASIFICACION DE SUELO	URBANO
USO DE SUELO	M/ZC/R1
ZONIFICACION	A.1006-40

VENTA DE EDIFICABILIDAD			DATOS PROPUESTOS					DATOS VIGENTES	
	CODIGO FUAE	USO DE LA EDIFICACION	No DE PISOS	COS TOTAL DE LLEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	UNIPROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS	No.PISOS	COS TOTAL DE PARTIDA
301	C1-C2	OFICINAS	13	455	HORMIGON A	PH	E	6	240
302	C3-C4	OFICINAS	13	455	HORMIGON A	PH	E	6	240
303	C5	OFICINAS	8	320	HORMIGON A	PH	E	6	240
304	C6-C7	OFICINAS	8	280	HORMIGON A	PH	E	6	240
305	C8	OFK & PARK	8	280	HORMIGON A	PH	E	6	240
306	C9-C10	OFK & COMERCIO	13	455	HORMIGON A	PH	E	6	240
307	C11-C12	OFK & COMERCIO	12	420	HORMIGON A	PH	E	6	240
308	C13	OFK & COMERCIO	13	455	HORMIGON A	PH	E	6	240
309	C14	OFICINAS	13	455	HORMIGON A	PH	E	6	240
310	C14-C15	RESIDENCIAL & COMERCIO	10	500	HORMIGON A	PH	E	6	240
311	C16-C17	RESIDENCIAL & COMERCIO	10	500	HORMIGON A	PH	E	6	240
312	C19	OFK & COMERCIO	7	350	HORMIGON A	PH	E	6	240
313	C20	HOTEL	8	320	HORMIGON A	UNI	F	6	240
314	C22	OFK & COMERCIO	7	350	HORMIGON A	PH	E	6	240
315	C23	MEDICINA AMBULATORIA	6	270	HORMIGON A	PH	E	6	240
316	C24	RESIDENCIA	9	405	HORMIGON A	PH	E	6	240
317	C25	RESIDENCIA	10	450	HORMIGON A	PH	E	6	240
318	C26	RESIDENCIA	10	450	HORMIGON A	PH	E	6	240

IDENTIFICACION PREDIAL		TIPO DE COD		DATOS VIGENTES		DATOS PROPUESTOS	
NUMERO PREDIAL	3672121	CAMBIO DE USO DE SUELO	X	CLASIFICACION DE SUELO	URBANO	CLASIFICACION DE SUELO	URBANO
PARROQUIA	CUMBAYA	VENTA DE EDIFICABILIDAD	X	USO DE SUELO	M / ZC / R1	USO DE SUELO	M / R2
BARRIO / SECTOR	AUQUI CHICO			ZONIFICACION	A.1006-40	ZONIFICACION	A.404-50
SUPERFICIE	302.952,00					NUMERO TOTAL DE LOTES COD	45
						AREA UTIL TOTAL VENDIBLE	77.475,00

VENTA DE EDIFICABILIDAD			DATOS PROPUESTOS					DATOS VIGENTES	
	CODIGO FUAE	USO DE LA EDIFICACION	No DE PISOS	COS TOTAL DE LLEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	UNIPROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS	No.PISOS	COS TOTAL DE PARTIDA
319	E2	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	6	240
320	E5	RESIDENCIA	12	360	HORMIGON A	PH	E	6	240
321	E4	RESIDENCIA	12	360	HORMIGON A	PH	E	6	240
322	E6-E7	RESIDENCIA	12	480	HORMIGON A	PH	E	6	240

CAMBIO DE USO DE SUELO			DATOS PROPUESTOS					DATOS VIGENTES	
	CODIGO FUAE	USO DE LA EDIFICACION	No DE PISOS	COS TOTAL DE LLEGADA	TIPO DE ESTRUCTURA	UNIPROPIEDAD O PROPIEDAD HORIZONTAL	TIPO DE ACABADOS	No.PISOS	COS TOTAL DE PARTIDA
323	F1	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
324	F2	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
325	F3	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
326	F4	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
327	F5	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
328	F6	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
329	F7	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
330	F8	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
331	F9	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
332	F10	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
333	F11	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
334	F12	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
335	F13	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
336	F14	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
337	F15	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
338	F16	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
339	F17	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
340	F18	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
341	F19	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
342	F20	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
343	F21	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
344	F22	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
345	F23	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
346	F24	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
347	F25	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
348	F26	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
349	F27	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
350	F28	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
351	F29	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
352	F30	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
353	F31	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
354	F32	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
355	F33	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
356	F34	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
357	F35	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
358	F36	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
359	F37	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
360	F38	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
361	F39	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
362	F40	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
363	F41	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
364	F42	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
365	G6	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
366	G7	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
367	G8	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
368	G9	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
369	G11	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240
370	G12	RESIDENCIA	2	70	HORMIGON A	UNI	E	6	240


 PROMOTOR
 Morice Dassum Avias
 1703434330


 PROFESIONAL TECNICO
 Jose Luis Romero
 1707376140

Anexo VII
Cartas de Compromiso del Promotor.

Quito, 10 de abril de 2018

CARTA COMPROMISO

Abogada
Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar, 3er Piso
Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Morice Dassum, como representante legal de la empresa Urbanizadora Málaga S.A. y promotor del proyecto urbano arquitectónico especial PUAE San Patricio, ubicado en la Av. Alfonso Lamiña – Escalón Lumbisi y Ruta Viva, me comprometo a implementar las medidas de mitigación de impacto de tráfico, que se describen a continuación, y en los planos de mitigación adjuntos, presentadas en el estudio de Impacto de tráfico del proyecto San Patricio.

1. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para giros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)

4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizado a nivel (detalle en plano mitigación).
10. Paradas de bus tanto en Calle A. Lamiña.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias. (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No consta en detalle en plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

Atentamente,


Morice Dassum Aivas
CI: 1703434330

Adj. Planos

Quito, 15 de enero de 2019

Señor Arquitecto
Jacobó Herdoiza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente.-

De mi consideración:

Como es de su conocimiento, el proyecto urbanístico arquitectónico especial PUAE San Patricio se encuentra en trámite en el Ilustre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. En el marco de la aprobación del mismo, con fecha 27 de noviembre de 2018, ingresé a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda una carta, como Promotor del Proyecto San Patricio, la cual contiene el compromiso para el desarrollo, en calidad de aporte voluntario, de un proyecto de aproximadamente 100 viviendas que se acojan a los parámetros de vivienda de interés social y pública.

Manteniendo nuestro compromiso permanente con el desarrollo inclusivo y equitativo de la ciudad, y en vista de que se han realizado las reuniones de la Comisión de Uso de Suelo y las Mesas Técnicas necesarias para subsanar todas las observaciones técnicas del Proyecto, por medio de esta comunicación me permito presentar un alcance al compromiso del PUAE San Patricio para el desarrollo del proyecto combinado de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés público (VIP), según las recomendaciones de los ediles metropolitanos.

En mi calidad de promotor del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial PUAE San Patricio, desarrollaré a mi costo y riesgo, un proyecto combinado de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Público (VIP), de al menos 100 (cien) unidades de vivienda, mismo que se desarrollará en un plazo de 36 meses desde la notificación del inicio de las obras de infraestructura de la primera etapa del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio. Este proyecto se implantará en un lote ubicado en la zona de influencia del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, es decir, en las parroquias de Cumbayá o Tumbaco, de tal manera que los habitantes del Proyecto VIS-VIP puedan beneficiarse de los aportes urbanísticos del PUAE.

Aprovecho la oportunidad para expresar mi consideración.

Atentamente,


Morice Dassum
Urbanizadora Málaga S.A.

INFORMES DE VIABILIDAD

108

7 OCT 2014

Quito,
 Oficio STHV-DMPPS 004166

Ingeniero
 Morice Dassum
Promotor del Proyecto San Patricio

En atención al oficio ingresado a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con Ticket# 2014-080102, de fecha 03 de Julio de 2014, adjunto **INFORME DE RESOLUCIÓN DEL PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO** y el expediente correspondiente del proyecto.

Atentamente;

Arq. Alberto Rosero
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

C.c. Arq. José Ordoñez
Secretario de Planificación

Ing. Jean Pol Armijos
Secretario de Movilidad

Dra. Verónica Arias
Secretaria de Ambiente

Dr. José Luis Guevara
Secretario de Coordinación Territorial y Participación

Sr. Juan Carlos Holguín
Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad

Arq. Sebastián Ordóñez
Asesor Alcaldía

	NOMBRE	CARGO	FECHA	FIRMA/SUMILLA
Elaborado por:	Jacobo Herdoíza	Director de Planeamiento	03-10-2014	

**INFORME DE VIABILIDAD PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL ALCALDÍA
SAN PATRICIO**

1.- Identificación:

El Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio, se ubica en la Parroquia de Cumbayá, en el sector de Auqui Chico, área urbana del Distrito Metropolitano de Quito donde se han previsto usos de suelo con catalogación: Múltiple, Equipamiento, Protección ecológica y Residencial 1. Este proyecto se desarrolla en 5 lotes con una superficie total de 63 ha. Plantea una micro-centralidad urbana, con servicios corporativos, comerciales, residenciales y de equipamiento, complementaria a la centralidad Cumbayá, bajo un nuevo modelo de desarrollo urbano.

2.- Antecedentes:

- 2.1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda el 14 de Mayo de 2014, con ticket No. 2014-058500.
- 2.2. El miércoles 27 de Agosto de 2014, se realizó la exposición del proyecto por parte de los promotores ante la MESA TÉCNICA PUAE.
- 2.3. El día miércoles 10 de Septiembre de 2014 la MESA TÉCNICA PUAE, según lo establecido en la resolución STHV-RT No. 008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto San Patricio.

3.- Resolución de la Mesa Técnica:

La Mesa Técnica PUAE resuelve declarar **VIABLE** al proyecto urbano arquitectónico especial denominado San Patricio con las siguientes observaciones y requerimientos:

3.1 Observaciones:

- 3.1.1. De la integración del proyecto con el entorno.
 - El proyecto deberá asegurar una mayor integración con el entorno edificado y natural a través de la continuidad del trazado vial (según plano remitido por el MDMQ en anexo 1); la utilización y tratamiento adecuado de quebradas y corredores naturales, las circulaciones y recorridos peatonales y la estrategia de localización de equipamientos.
 - La urbanización de lotes unifamiliares que se desarrolla desde el centro hacia el occidente del proyecto deberá replantearse para dar continuidad al tejido urbano en el sentido norte sur. Para el efecto se propondrá un nuevo trazado vial tanto al borde como al interior de la urbanización.
 - Hacia el límite sur oriental y occidental del predio, se planteará un adecuado tratamiento de la quebrada, que asegura su conservación y sirva como un elemento de integración entre el proyecto y los barrios asentados al sur. Se tendrá en cuenta la 6ta consideración del "Alcance al informe de Impacto a la Circulación", documento adjunto.
 - Se asegurará una mayor integración entre la zona situada al noroccidente de la troncal metropolitana (multifamiliar y parque) con el desarrollo de urbanización situado al sur de dicha vía. Para el efecto se podrá considerar una prolongación del corredor boscoso del parque y un acrecentamiento de las áreas verdes a lo largo de la troncal en su costado sur.
 - El tratamiento de las vías y espacios públicos que colindan con los barrios circundantes garantizará adecuada accesibilidad a dichos barrios y espacios públicos, en un entorno visual de igual calidad que en el resto del proyecto.

24

- 3.1.2. Del espacio público, los equipamientos y las contribuciones a la ciudad.
- Se deberá precisar la contribución de áreas verdes, equipamientos y espacios públicos que serán entregados a favor de la municipalidad, teniendo en cuenta que estos espacios deberán ser mantenidos por los promotores o futuros propietarios del proyecto.
 - De igual forma, se precisará el tratamiento y manejo de quebradas, integrándolas al diseño de espacio público y paisaje, como un capítulo específico del proyecto.
 - Los espacios públicos, áreas verdes, ciclovías, plazas y plazoletas, áreas recreativas y deportivas, entre otros, especificarán sus equipamientos (mobiliario, juegos infantiles, iluminación, ornamento, paradas de buses, entre otros) y funciones, teniendo en cuenta los requerimientos de los usuarios internos y externos.
 - La red de espacios públicos del proyecto deberá ser accesible, de libre ingreso y concordante con las funciones de la micro centralidad constituida por el proyecto.
 - Especial atención se dará al tratamiento del sistema de aceras y recorridos peatonales asegurando su cómoda dimensión (ancho de las aceras y senderos, concordante con el número de usuarios estimado), su integración con los espacios públicos y áreas verdes (quebradas incluidas) y sus posibilidades de conectar las diferentes áreas y sectores del proyecto.
 - El programa de equipamientos y espacios públicos a desarrollarse será concordante con las funciones de la micro-centralidad, asegurando que la oferta de servicios supla las carencias esenciales del sector en aspectos relacionados a salud, educación, recreación, deporte y servicios de atención pública, para lo cual el MDMQ dará los insumos requeridos. (ver anexo 2.- número de equipamiento en Tumbaco-Cumbayá)
- 3.1.3. Sobre los usos de suelo y el programa arquitectónico.
- Con la finalidad de lograr un aprovechamiento y ocupación continuos de los espacios públicos evitando vacíos de ocupación por la noche, se procurará incluir viviendas en el núcleo edificado del proyecto asegurando una mixtura de usos compatibles.
 - El dimensionamiento del programa arquitectónico, particularmente de oficinas, tendrá en cuenta y será concordante con los datos relevantes del estudio de mercado.
- 3.1.4. Sobre la gestión del proyecto.
- Con la finalidad de asegurar la continuidad de los objetivos públicos y privados del proyecto, la Mesa Técnica de PUAE, recomienda la generación de un comité de seguimiento del proyecto, integrada equitativamente por ambas partes, el cual orientará las acciones del promotor y del Municipio para garantizar que el proyecto planteado contribuya a la consolidación de la centralidad Cumbayá así como a la creación de los espacios públicos, áreas verdes, equipamientos e infraestructura vial.
- 3.1.5. De lo ambiental.
- Especificar el uso de energías alternativas y sistemas de recuperación de aguas lluvia.
 - Generar el plan de tratamiento y recuperación de quebradas del sector
 - Generar el cálculo de la huella de carbono y medidas de reducción de Carbono y Carbono neutro.
- 3.1.6. De la movilidad.
- En la vía denominada G2-d ubicada en la parte occidental del proyecto que une el escalón Lumbisí con la troncal metropolitana se debe mantener un solo tipo y sección de la vía, la cual debe ser de una sección de 20 metros con parterre.

- Las vías propuestas deben conectarse con las vías existentes.
- Dar continuidad a la calle S/N que inicia al sur desde el frente del colegio Spellman.
- Acoplar el Proyecto al trazado vial adjunto al presente informe.

3.2. Requerimientos:

Adicionalmente a lo establecido en la Resolución STHV-008 del 27 de Diciembre de 2013, se deberá complementar el expediente con:

1. Componentes ambientales del proyecto, estudios de los impactos de :
 - Aire,
 - Agua,
 - Suelo,
 - Ecosistemas.
 - Cada proyecto a implantarse deberá contar con su estudio de impacto ambiental específico.
2. Plan logístico de disposición de escombros.
3. Plan de emergencias
4. Resolución de la Comisión de Áreas Históricas del DMQ, en lo referente al valor patrimonial de la casa de hacienda.
5. Propuesta de contribución económica o en obras a favor del DMQ por la asignación de una zonificación a medida del proyecto.

4.- Procedimiento:

El promotor tendrá un plazo de 60 días para presentar el expediente del proyecto acogándose a las observaciones y requerimientos solicitados en el presente informe.

Atentamente;

Arq. Alberto Rosero
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

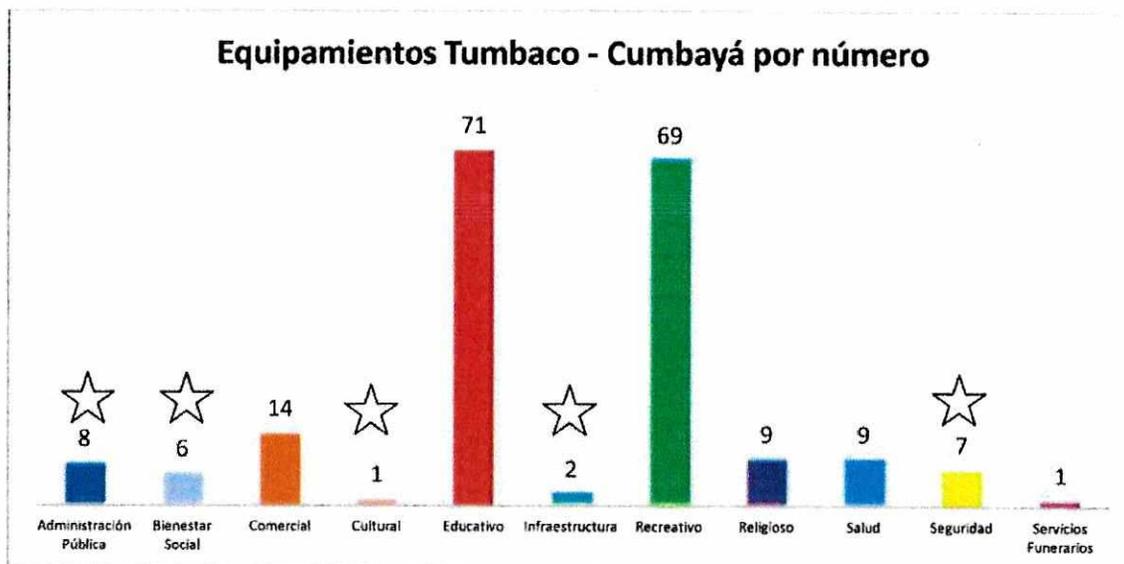
Adjunto: Anexo 1 Trazado Vial

Anexo 2 Número de equipamientos en Tumbaco Cumbayá

Realizado por:	Arq. Pablo Macanchi	Técnico STHV/DMPPS	03/10/2014
Revisado por:	Arq. Jacobo Herdoíza	Director DMPPS	03/10/2014

EH
 7A

Anexo 2



PROPUESTA

1.- CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO SAN PATRICIO.

- AULAS TALLER
- PATIO CUBIERTO MULTIFUNCIONAL
- GALERIAS
- AUDITORIO
- SALA INTERNET
- ESPACIO DE JUEGOS NIÑOS, JÓVENES Y ADULTOS.
- GUARDERÍA
- PUNTO DE SEGURIDAD (POLICIA METROPOLITANA)
- ADMINISTRACIÓN (OFICINAS MUNICIPALES)

La plataforma educativa y conceptual del trabajo planteado en el territorio, y más concretamente en los CDC, se remite a la propuesta educativa de los museos como espacios no formales de la educación, en donde se conjugan las propuestas de cada persona con las propuestas del museo, manifestadas en su propia forma y en el potencial de acercarse al conocimiento, construirlo y generar un saber propio. *MA*

004739

Quito,
Oficio STHV-DMPPS
Ticket # 2014-133580

Señor
Morice Dassum
Promotor
Proyecto San Patricio, Lumbisí – Cumbaya
Ciudad.-

Sr. Dassum,

En atención al oficio No. SP-PM-0023-141017 y su correspondiente expediente, ingresados a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con ticket # 2014-133580, de fecha 17 de octubre mediante el cual remite las respuestas a las observaciones generadas por la Mesa Técnica de PUAE, contenidas en el oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014, relativas al proyecto en referencia, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda informa lo siguiente:

1.- Antecedentes:

1. La base normativa para los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales (PUAE) es el artículo 26 de la Ordenanza Metropolitana No. 0432, sancionada el 20 de septiembre de 2014 y las resoluciones STHV-RT No. 008, del 27 de diciembre de 2013 y STHV-RT-011-2014, del 11 de julio de 2014.
2. Los informes signados con números SM-00678 y SM-00817 de la Secretaría de Movilidad, emiten criterios favorables al trazado vial propuesto a nivel de plan masa y urbanización para el proyecto San Patricio, debiendo señalarse que la aprobación final de la red vial del proyecto corresponderá a los diseños definitivos de ingeniería vial y de redes de servicios básicos concordantes con los informes aquí citados.
3. La Ruta Viva y el escalón Lumbisí así como la futura Troncal Metropolitana, son obras e inversiones públicas estratégicas que posibilitan el desarrollo de este proyecto privado, concebido como un centro de negocios, comercio, servicios y residencial que, por su magnitud y funciones, se constituirá en una micro-centralidad a escala zonal y en un potencial referente de desarrollo urbano para los valles nororientales.
4. Por las razones expuestas, el proyecto debe garantizar su adecuada inserción en el tejido urbano circundante, conectándose a las redes vial, de espacios públicos y verde urbana existentes; generando tratamientos arquitectónicos y urbanos concordantes con el sitio y paisaje y estableciendo aportes a la ciudad en términos de espacio público y equipamientos de uso social, infraestructura vial, recuperación y mantenimiento de quebradas y áreas verdes; calidad en el diseño urbano y arquitectónico, entre otros aspectos.

2.- Análisis del expediente.-

Observaciones de la Mesa Técnica PUAE (Oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014)	Respuesta Proyecto San Patricio (Oficio No. SP-PM-0023-141017)	Observaciones y criterios de la STHV
3.1.1 El proyecto deberá asegurar una mayor integración con el	Páginas 2 y 3: El trazado vial de la parcela D consolida el sector	En vista de que la integración y continuidad vial del sector

<p>entorno edificado y natural a través de la continuidad del trazado vial (según plano remitido por el MDMQ en anexo 1); la utilización y tratamiento adecuado de quebradas y corredores naturales, las circulaciones y recorridos peatonales y la estrategia de localización de equipamientos</p>	<p>residencial unifamiliar. Se prioriza la circulación peatonal y de bicicletas. La relación con las zonas residenciales colindantes se mantiene por medio de las vías existentes alrededor de la quebrada, manteniendo las condiciones ambientales de las quebradas, como corredor verde natural que aporta a la calidad de aire de todo el sector. (...) Vía de acceso a Lumbisi, se revisó que estarán planteando un facilitador de tráfico para interconectar las vías existentes con la vía proyectada (...).</p>	<p>suroriental del proyecto (Sector D) con los barrios y predios colindantes se efectuaría mediante un facilitador de tráfico que conectará el futuro escalón Lumbisi con la actual vía a Lumbisi y la calle de Las Gardenias, los diseños viales definitivos del proyecto San Patricio garantizarán una adecuada articulación con el intercambiador y con el sistema vial del escalón.</p>
<p>3.1.1 Continuación.</p>	<p>Páginas 4 y 9: Hacia el colegio Spellman se crea una nueva y adecuada estructura vial de accesibilidad y seguridad. El sistema de ciclo vías propuesto se desarrolla como un circuito dentro del perímetro del predio, por razones de control de accesos hacia las áreas de bosque y áreas de conservación se propone mantener el recorrido de las ciclo vías del sector occidental dentro de la sección de acera peatonales y vías para evitar acceso de posibles personas mal intencionadas a sectores sensibles de incendios.</p>	<p>El diseño vial definitivo de la vía G2-d (codificación asignada en el capítulo 5, literal e del informe técnico No. SMP-65/14 de la Secretaría de Movilidad) tendrá la sección y características detalladas de dicho informe. En lo referente a las ciclo vías y vías peatonales, el diseño vial definitivo garantizará una red de conectividad para todo el proyecto y particularmente para conectar todas las áreas verdes públicas, incluyendo el área verde pública No. 1 (predio al norte de la Ruta Viva) con el área verde No. 5 (predio al sur de la Ruta Vida) para lo cual se podrán desarrollar planteamientos de ciclo vías en el sector denominado parcela B.</p>
<p>3.1.1 Continuación: La urbanización de lotes unifamiliares que se desarrolla desde el centro hacia el occidente del proyecto deberá replantearse para dar continuidad al tejido urbano en el sentido norte sur. Para el efecto se propondrá un nuevo trazado vial tanto al borde como al interior de la urbanización.</p>	<p>Página 7: La integración al entorno edificado se logra por medio de vías de acceso hacia los barrios colindantes, las cuales permiten una relación directa desde el proyecto. Como parte del proceso de integración con los barrios colindantes se ha llevado a cabo un proceso de socialización en el cual se ha logrado acuerdos sobre la propuesta de incorporar el acceso a los barrios colindantes, con el sistema de vías del proyecto san Patricio.</p>	<p>La nueva propuesta de trazado vial en el sector de las parcelas F y G, que permitirá el acceso a los barrios colindantes al noroccidente del proyecto (ver planos en páginas 4 y 7 del expediente con oficio No. SP-PM-0023-141017), deberá ser parte del diseño vial definitivo para lo cual el promotor respaldará dicho diseño con la documentación que sustente los acuerdos logrados en el proceso de socialización con los residentes de los barrios colindantes. La vía actual, que se desarrolla de norte a sur y perpendicular al predio del Colegio Spellman, es considerada como pública</p>

		(replanteo vial emitido por la Administración Zonal Tumbaco, que la detalla como una vía de 8 m) y por tanto deberá mantenerse como tal una vez definido el trazado vial del sector detallado en el párrafo anterior.
3.1.1 Continuación: Hacia el límite sur oriental y occidental del predio, se planteará un adecuado tratamiento de la quebrada, que asegure su conservación y sirva como un elemento de integración entre el proyecto y los barrios asentados al sur. Se tendrá en cuenta la 6ta consideración del "Alcance al informe de Impacto a la Circulación", documento adjunto.	Página 8, respuesta 1B y página 10 respuesta 3.	Se acoge favorablemente el criterio y diseños planteados por el promotor.
3.1.1 Continuación: Se asegurará una mayor integración entre la zona situada al noroccidente de la troncal metropolitana (multifamiliar y parque) con el desarrollo de urbanización situado al sur de dicha vía. Para el efecto se podrá considerar una prolongación del corredor boscoso del parque y un acrecentamiento de las áreas verdes a lo largo de la troncal en su costado sur.	Página 11: El área de afectación de la troncal metropolitana se mantendrá como área verde privada de recreación, integrada al área de parque y áreas de amortiguamiento.	El área de afectación de la troncal metropolitana se mantendrá como área verde pública según el plano de las páginas 9 y 23.
3.1.1 Continuación: El tratamiento de las vías y espacios públicos que colindan con los barrios circundantes garantizará adecuada accesibilidad a dichos barrios y espacios públicos, en un entorno visual de igual calidad que en el resto del proyecto.	Página 12: El sistema vial y accesos a barrios circundantes, cumplirá con las mismas características de calidad, seguridad y accesibilidad peatonal a la del resto del proyecto.	Se acoge favorablemente el criterio y diseños planteados por el promotor.
3.1.2 Se deberá precisar la contribución de áreas verdes, equipamientos y espacios públicos que serán entregados a favor de la municipalidad, teniendo en cuenta que estos espacios deberán ser mantenidos por los promotores o futuros propietarios del proyecto.	Página 13: Las áreas de contribución (áreas verdes y equipamiento), serán entregadas al municipio como áreas públicas, como parte del cumplimiento para el desarrollo inmobiliario, por los cuales el promotor deja de percibir valor alguno. El mantenimiento deberá ser responsabilidad del DMDQ, como parte de su gestión de control de áreas públicas, la provisión de servicios básicos para estas áreas deberán ser provistas por parte del Municipio.	El artículo 26, numeral 2 de la Ordenanza Metropolitana No. 0432 establece que los PUAE "podrán contar con determinaciones de ocupación y edificabilidad diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y contribuyan al mantenimiento de las áreas naturales", en vista de lo cual el promotor y el MDMQ establecerán los acuerdos encaminados a

			<p>establecer una gestión conjunta de las áreas verdes públicas previstas en el proyecto.</p> <p>Se debe precisar exactamente las contribuciones de las áreas verdes, equipamientos y espacios públicos con su respectiva ubicación, siendo la base jurídica para este cálculo el artículo No. 424 del COOTAD vigente a la fecha.</p>
3.1.2 Continuación.		Páginas 14 a 17: Se detallan las inversiones que generara el proyecto y sus contribuciones económicas a favor de la ciudad.	<p>La resolución STHV – RT- No. 008, en sus artículos 12 Impactos especiales; 22 Del sistema de movilidad; 24 Efectos de la Ordenanza de Aprobación de los PUAE y 25 Responsabilidades del Promotor señalan las responsabilidades técnicas y financieras del promotor respecto a: i) los estudios, acciones y obras de mitigación a los impactos producidos por la implantación de un proyecto especial, sean estos de impactos de estructura urbana, a la movilidad y/o al ambiente; ii) las vías resultantes del proceso de urbanización, las áreas verdes, espacios públicos y equipamientos comunitarios y iii) el pago de las contribuciones especiales por ajuste de las regulaciones de uso y edificabilidad. Para el efecto, el promotor y el MDMQ establecerán los acuerdos encaminados a formalizar y garantizar el cumplimiento de estas responsabilidades.</p>
3.1.2 Continuación:	De igual forma, se precisará el tratamiento y manejo de quebradas, integrándolas al diseño de espacio público y paisaje, como un capítulo específico del proyecto.	<p>Página 18. Respuesta 1B: El tratamiento de quebradas y corredores naturales se logra por medio de desarrollo de una ciclo vía y acera peatonal a lo largo de las quebradas integrándose al sistemas de aceras y paseos peatonales del proyecto con plazas y parques internos. Se propone conservar las quebradas existentes como un cinturón verde que aporte con calidad de aire, tanto al proyecto como a los barrios colindantes.</p> <p>En las cotas altas de la quebrada, al costado sur se evidencia contaminación por parte de los</p>	<p>Se acoge favorablemente el criterio y diseños planteados por el promotor.</p> <p>El control y manejo de las quebradas podrá ser precisado por el comité de seguimiento del proyecto, instancia integrada por representantes de MDMQ y por el promotor.</p>

	habitantes, generando descargas directas al cauce y laderas de la quebrada. Esta remediación se encuentra fuera del área de responsabilidad del proyecto y solicita la gestión municipal para controlar este impacto.	
3.1.2 Continuación: Los espacios públicos, áreas verdes, ciclo vías, plazas y plazoletas, áreas recreativas y deportivas, entre otros, especificarán sus equipamientos (mobiliario, juegos infantiles, iluminación, ornamento, paradas de buses, entre otros) y funciones, teniendo en cuenta los requerimientos de los usuarios internos y externos.	Páginas 19 a 22: Equipamiento y mobiliario urbano considerando requerimientos de usuarios internos y externos	Se acoge favorablemente el criterio y diseños planteados por el promotor.
3.1.2 Continuación: La red de espacios del proyecto deberá ser accesible, de libre ingreso y concordante con las funciones de la micro centralidad constituida por el proyecto.	Página 23, respuesta 9: Red de espacios públicos libres de acceso y concordante con las funciones.	Se acoge favorablemente el criterio y plano planteados por el promotor. El área de afectación de la troncal metropolitana se mantendrá como área verde pública según el plano de las páginas 9 y 23.
3.1.2 Continuación: Especial atención se dará al tratamiento del sistema de aceras y recorridos peatonales asegurando su cómoda dimensión (ancho de las aceras y senderos, concordante con el número de usuarios estimado), su integración con los espacios públicos y áreas verdes (quebradas incluidas) y sus posibilidades de conectar las diferentes áreas y sectores del proyecto.	Página 24, respuesta 10: Anchos de aceras y senderos de acuerdo al número de usuarios.	Se acoge favorablemente el criterio y diseños planteados por el promotor.
3.1.2 El programa de equipamientos y espacios públicos a desarrollarse será concordante con las funciones de la micro-centralidad, asegurando que la oferta de servicios supla las carencias esenciales del sector en aspectos relacionados a salud, educación, recreación, deporte y servicios de atención pública, para lo cual el MDMQ dará los insumos requeridos. (ver anexo 2.- número de equipamiento en Tumbaco-Cumbayá)	Página 25, respuesta 11: Se propone definir los detalles de usos de las áreas destinadas para el equipamiento como parte del trabajo del comité técnico de seguimiento y analizar las alternativas más viables. Se concuerda con la mayor parte de los servicios propuestos considerando que se debe revisar los requerimientos de los vecinos como parte de los procesos de socialización donde se pueda proponer otro tipo de equipamientos.	Se acoge favorablemente el criterio y procedimiento planteado por el promotor para lo cual el promotor y el MDMQ, con base a las decisiones del comité de seguimiento del proyecto, establecerán los acuerdos encaminados a formalizar y garantizar el cumplimiento de estas responsabilidades.
3.1.3. Con la finalidad de lograr un aprovechamiento y ocupación	Página 26, respuesta 12: Se propone mantener un uso de	Se acoge favorablemente el criterio y procedimiento planteado

<p>continuos de los espacios públicos evitando vacíos de ocupación por la noche, se procurará incluir viviendas en el núcleo edificado del proyecto asegurando una mezcla de usos compatibles.</p>	<p>suelo múltiple en el sector de oficinas para permitir un uso mixto del espacio edificado y mantener una dinámica durante el día y la noche. Oficinas comercio residencial y bodegas. De esta manera el proyecto se podrá adaptar de mejor manera a los lineamientos marcados por la demanda.</p>	<p>por el promotor.</p>
<p>3.1.4 Con la finalidad de asegurar la continuidad de los objetivos públicos y privados del proyecto, la Mesa Técnica de PUAE, recomienda la generación de un comité de seguimiento del proyecto, integrada equitativamente por ambas partes, el cual orientará las acciones del promotor y del Municipio para garantizar que el proyecto planteado contribuya a la consolidación de la centralidad Cumbayá así como a la creación de los espacios públicos, áreas verdes, equipamientos e infraestructura vial.</p>	<p>Página 27: De acuerdo a las reuniones de seguimiento se acuerda en la necesidad de establecer entre el municipio y el grupo promotor los procedimientos para la implementación de un modelo de gestión que facilite el flujo de información y toma de decisiones sobre el desarrollo del proyecto a nivel urbano</p>	<p>Se acoge favorablemente el criterio y procedimiento planteado por el promotor para lo cual lo cual el promotor y el MDMQ establecerán los acuerdos encaminados a formalizar y viabilizar el modelo de gestión que mejor convenga a los objetivos del desarrollo del proyecto, prioritariamente relacionados a los componentes de interés público</p>
<p>3.1.5 Especificar el uso de energías alternativas y sistemas de recuperación de aguas lluvia. Generar el plan de tratamiento y recuperación de quebradas del sector. Generar el cálculo de la huella de carbono y medidas de reducción de Carbono y Carbono neutro.</p>	<p>Páginas 28 a 30, varios subcapítulos y criterios.</p>	<p>Para el análisis y criterios de los aspectos ambientales, se remite el expediente a la Secretaría de Ambiente.</p>
<p>3.1.6 En la vía denominada G2-d ubicada en la parte occidental del proyecto que une el escalón Lumbisi con la troncal metropolitana se debe mantener un solo tipo y sección de la vía, la cual debe ser de una sección de 20 metros con parterre.</p> <p>Las vías propuestas deben conectarse con las vías existentes.</p> <p>Dar continuidad a la calle S/N que inicia al sur desde el frente del colegio Spellman.</p> <p>Acoplar el Proyecto al trazado vial adjunto al presente informe.</p>	<p>Página 31: La vía G2-d se mantiene de 4 carriles hasta el Colegio, a partir de ese punto, no existe demanda vehicular proyectada que justifique los 4 carriles y parterre. La afectación o reserva deberá mantenerse al costado norte de la vía.</p>	<p>Sin perjuicio de los criterios que pudiere emitir la Secretaría de Movilidad cuando el promotor presente los estudios definitivos de ingeniería vial, el diseño vial definitivo de la vía G2-d (codificación asignada en el capítulo 5, literal e del informe técnico No. SMP-65/14 de la Secretaría de Movilidad) tendrá la sección y características detalladas de dicho informe.</p>

Se informa adicionalmente con respecto al oficio No. 0476 del 5 de febrero del 2013 mediante el cual el Instituto Metropolitano de Patrimonio señala que el predio No. 1345504 no consta dentro del registro de inmuebles patrimoniales del DMQ y en virtud del oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014, numeral 3.2 (requerimientos), mismo que señala que el promotor deberá completar el expediente del proyecto con: 4.- "Resolución de la Comisión de Áreas Históricas del DMQ, en lo referente al valor patrimonial de la casa de hacienda", corresponde al promotor obtener de la Comisión de Áreas Históricas del DMQ la valoración patrimonial de la casa de hacienda y la respectiva resolución.

3.- Conclusiones y criterio técnico.-

En función del análisis y observaciones contenidas en el presente informe, esta Secretaría emite **criterio técnico favorable** para continuar con el proceso de aprobación del PUAE denominado San Patricio, condicionando su aprobación al cumplimiento de las observaciones y requerimientos establecidos en este informe y a los requerimientos que pudieren derivarse de los informes de las Secretarías de Ambiente y Movilidad respectivamente y a los establecidos en la resolución STHV 008 del 27 de diciembre de 2013.

Atentamente,



Arq. Alberto Rosero
 Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda

Adjunto: expediente en una carpeta A3, resolución STHV-RT No. 008 y resolución STHV-RT No.011

	NOMBRE	CARGO	FECHA	FIRMA/SUMILLA
Elaborado por:	Pablo Macanchi	Técnico STHV	04-11-2014	
Revisado por:	Jacobo Herdoíza	Director de Planeamiento	04-11-2014	

Quito,

ALCALDÍA

Oficio STHV-DMPPS-

15 OCT 2016

5534

Arquitecto
José Luis Romero
Director Técnico proyecto San Patricio

Presente.-

Referencia: Gdoc-2016-552843

Arquitecto Romero:

En atención al oficio ingresado a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, de fecha 28 de octubre de 2016, en el cual informa sobre el cambio de uso de suelo y asignaciones de zonificación que se han realizado en el marco de la actualización del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) 2016, a partir de la denominada Ruta Viva hacia el norte, pasando de una zonificación de uso de suelo múltiple y zonificación A39(A1006-40) a un uso de suelo residencial urbano 1 (RU1) con zonificación A38(A 1002-35 VB), y con el fin de acogerse a este nuevo marco normativo, el proyecto San Patricio contempla como parte de la propuesta urbano arquitectónica la implantación de una edificación de Uso Religioso, como equipamiento privado en la denominada parcela A del proyecto.

Al respecto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda informa:

1. El proyecto San Patricio, se ha tramitado bajo la figura de Proyecto Urbanístico Arquitectónico especial (PUAE).
2. En base a la resolución No. STHV- 011-2014, la cual reglamenta la conformación y funcionamiento de la Mesa Técnica y Procedimiento para la evaluación de los PUAE, su solicitud se expuso para el conocimiento de esta Mesa Técnica.

Resolución de la Mesa Técnica:

Una vez analizada la propuesta original del proyecto San Patricio, sobre el que se generó el informe No. STHV-DMPPS-4166 del 7 de octubre de 2014 mediante el cual, la Mesa Técnica de PUAE resolvió que este proyecto es VIABLE; se analiza que el sector denominado "parcela A", contenía un programa urbano arquitectónico destinado a: Centro Administrativo y de Equipamiento de parada de transporte masivo.

Este programa difiere de la nueva propuesta presentada para el mismo lote donde se propone desarrollar un equipamiento privado religioso, por lo cual se deberá justificar lo siguiente:

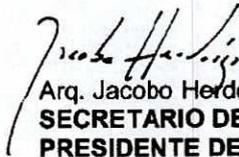
1. La integración urbana que genera esta propuesta con el proyecto San Patricio.
2. Cómo se integra esta nueva propuesta al perfil urbano hacia la Ruta Viva.

3. Precisar el número de parqueaderos y los impactos en la movilidad que generaría este proyecto.

Adicionalmente se deberá indicar donde se ubicaría el equipamiento de parada de transporte masivo que estaba prevista en esta parcela, la cual era un equipamiento de gran interés para ciudad debido a su carácter intermodal y su ubicación estratégica.

Finalmente se requiere una actualización integral del programa urbano arquitectónico con el fin de analizar los nuevos requerimientos del proyecto

Atentamente,



Arq. Jacobo Herdoíza B.

**SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE**

C.C. Arq. Samia Peñaherrera
Secretaria General de Planificación

Dr. Rubén Darío Tapia
Secretario de Movilidad

Dra. Verónica Arias
Secretaria de Ambiente

Dr. José Luis Guevara
Secretario de Coordinación Territorial y Participación

Sr. Álvaro Maldonado
Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad

Elaborado por:	Arq. Pablo Macanchi.		07-12-2016
Revisado por:	Arq. María González		

Arquitecto
José Luis Romero
Director Técnico proyecto San Patricio

Presente.-

Referencia: Gdoc-2016-584391

Arquitecto Romero:

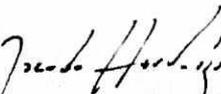
En atención al oficio SP-STHV-A-161223 ingresado a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, con número de referencia Gdoc. en el cual presenta las respuestas a las solicitudes planteadas por la Mesa Técnica de PUAE señaladas en el oficio No. STHV-DMPPS-5534, respecto a la propuesta de modificación en el proyecto denominado "San Patricio", en las parcelas A1-A2, A3, pasando de un centro administrativo, con uso de suelo múltiple y zonificación A 5011-25 a un centro religioso, con uso equipamiento con zonificación A38(A 1002-35 VB).

Al respecto una vez analizadas las respuestas presentadas por el promotor, la Mesa técnica de PUAE resuelve declarar viable los cambios en el plan masa del proyecto San Patricio, en las parcelas A1-A2, A3 pasando de un centro administrativo a un equipamiento religioso, con la condición de mantener la parada de transporte masivo que se planteaba originalmente en este sector y generar un sistema de cruces peatonales seguros que atraviesen la Ruta Viva.

Además la Mesa Técnica de PUAE, genera las siguientes recomendaciones:

1. Las estaciones de transporte masivo planteadas en el proyecto, tengan un carácter multimodal entre transporte público y ciclovía.
2. El área verde y espacio público generado alrededor del equipamiento religioso sea de libre acceso.
3. Ampliar el programa arquitectónico del equipamiento religioso, con el fin de diversificar las actividades que se puedan realizar en este sector y que sean dirigidas a favor de la comunidad.

Atentamente,



Arq. Jacobo Heredia B.
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
PRESIDENTE DE LA MESA TÉCNICA PUAE

C.C. Arq. Samia Peñaherrera
Secretaría General de Planificación

INFORMES DE LA SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Quito,

Oficio No. STHV DMPPS-

2905

Ticket: GDOC-2017-159751

Doctor
Mauricio Rodas Espinel
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO

De mi consideración:

Para su conocimiento y fines consiguientes adjunto el proyecto de Ordenanza denominada "PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO".

Adicionalmente, remito:

- Informe Técnico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
- Proyecto de ordenanza denominada "PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO".
- Exposición de motivos.

Atentamente,

Arq. José Luis Barrios
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda (S)

Adjunto lo Indicado

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por	Arq. P. Macanoch	DMPPS	14.06.2018	
Revisado por	Arq. V. Tapia	DMPPS	14.06.2018	

INFORME TÉCNICO DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL SAN PATRICIO

1. ANTECEDENTES.-

La Ordenanza Metropolitana No.172 modificada mediante la No. 432, del Régimen Administrativo del Suelo, en su artículo 26 establece los parámetros para la realización de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, la cual enuncia:

"1. Son Instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en predios que reúnan las siguientes características:

- a) Superficie a partir de 10.000 m2 en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m2.
- b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

Para dar tratamiento a estos proyectos, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda estableció procedimientos de análisis de viabilidad mediante la Mesa Técnica de PUAE según lo establecido en las resoluciones STHV-RT No. 008 del 27 de diciembre de 2013 y STHV-RT-011-2014 del 11 de julio de 2014, las cuales estuvieron vigentes hasta el 18 de diciembre de 2017, fecha en la cual se expidió la resolución No. STHV-12-2017, la cual derogó las anteriores resoluciones.

En este marco, la Urbanizadora Málaga S.A., representada por el Sr. Morice Dasum, presentó el proyecto denominado "San Patricio", cuyo tratamiento técnico ha sido el siguiente:

- 1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda el 14 de Mayo de 2014, con ticket No. 2014-058500, en el cual se presentó el proyecto en el lote con predio No. 1345504, con un área de 551283,39 m2 en base a la escritura del terreno.
- 2. El miércoles 27 de Agosto de 2014, se realizó la exposición del proyecto por parte de los promotores ante la MESA TÉCNICA PUAE.
- 3. El día miércoles 10 de Septiembre de 2014 la MESA TÉCNICA PUAE, según lo establecido en la resolución STHV-RT No. 008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto San Patricio.
- 4. Mediante oficio STHV-DMPPS-4166 del 7 de octubre de 2014, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda informó a los promotores del proyecto la resolución de la Mesa Técnica de PUAE, generando observaciones y requerimientos que debe cumplir el proyecto.
- 5. Mediante oficio No. SP-PM-0023-141017 y su correspondiente expediente, ingresados a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con ticket # 2014-133580, de fecha 17 de octubre el promotor del proyecto San Patricio remite las respuestas a las observaciones generadas por la Mesa Técnica de PUAE, contenidas en el oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014.

6. Mediante oficio STHV-DMPPS-4739, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en función del análisis y observaciones presentadas emite un criterio técnico favorable al proyecto en mención.
7. Mediante oficio No. SM-0677-2018 del 19 de abril de 2018, la Secretaría de Movilidad adjunta informe técnico No. IT-SM-DPPM-020/2018, que es un parte pertinente señala: "se emite Informe favorable, al estudio de Impacto al tráfico y propuestas de mitigación del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".
8. Mediante oficio No. DMC-GEC-02422 del 2 de marzo de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro procede a la creación de 4 predios producto del fraccionamiento de hecho en el lote con predio No. 1345504, generando los siguientes lotes con sus respectivos números de predio y áreas:

Cuadro No. 1
Fraccionamiento de hecho del lote con predio No. 1345504

No. Lote producto del fraccionamiento	No. Predio	Área (m2)
1	3672118	16.057,08
2	3672120	11.549,45
3	3672119	228.653,90
4	3672121	302.952,37

Fuente: Promotor del proyecto

9. Mediante oficio No. S/N del 30 de mayo de 2018, el Arq. José Luis Romero en su calidad de Gerente del Proyecto San Patricio notifica que el lote No.1 con predio No. 3672118: "no forma parte para la aprobación de la Ordenanza del PUAE San Patricio, ya que este lote actualmente cuenta con las condiciones de zonificación y cumple con las condiciones para su desarrollo de manera independiente.

De igual manera, cabe indicar, que el área destinada para equipamiento público EQ5, específicamente para una parada de transporte, permanecerá adyacente al lote en mención, como parte de los compromisos del PUAE, y será diseñada, construida y equipada por parte del proyecto urbanístico San Patricio".

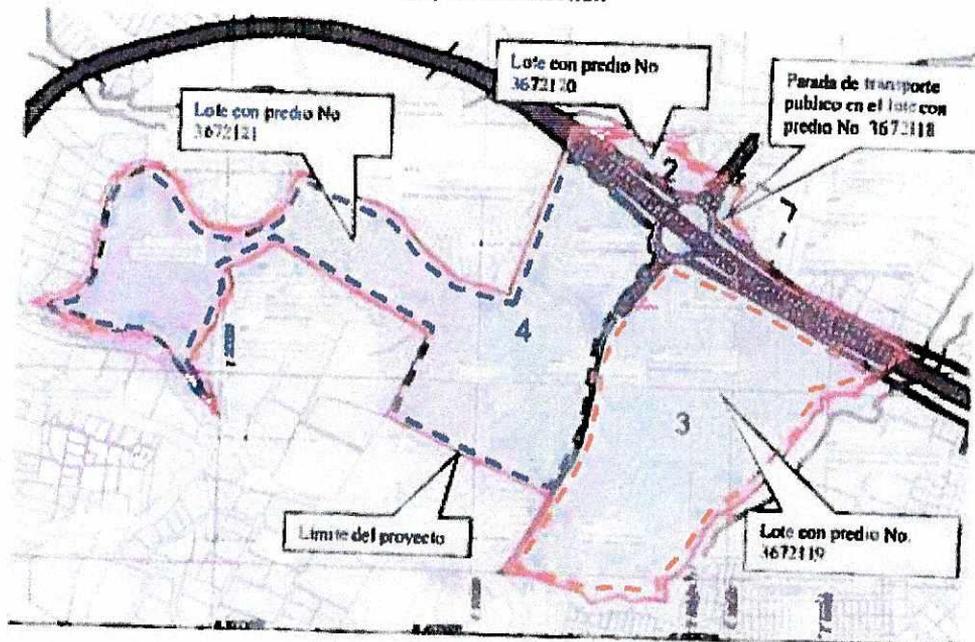
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1 **Ubicación, Áreas y Estado de la Propiedad.**- Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Francisco Lamíña). El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121¹, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie

¹ En concordancia con lo dispuesto en el literal c) del artículo 3 de la resolución SHTV-12-2017, es un PUAE desarrollado en lotes individuales donde cada lote cumple con el área mínima requerida.

de 543.155, 72 m², además del área destinada como parada de transporte público en el lote con predio No. 3672118. Tal como se señala en el mapa No1.

Mapa No1. Ubicación



Fuente: Promotor del proyecto

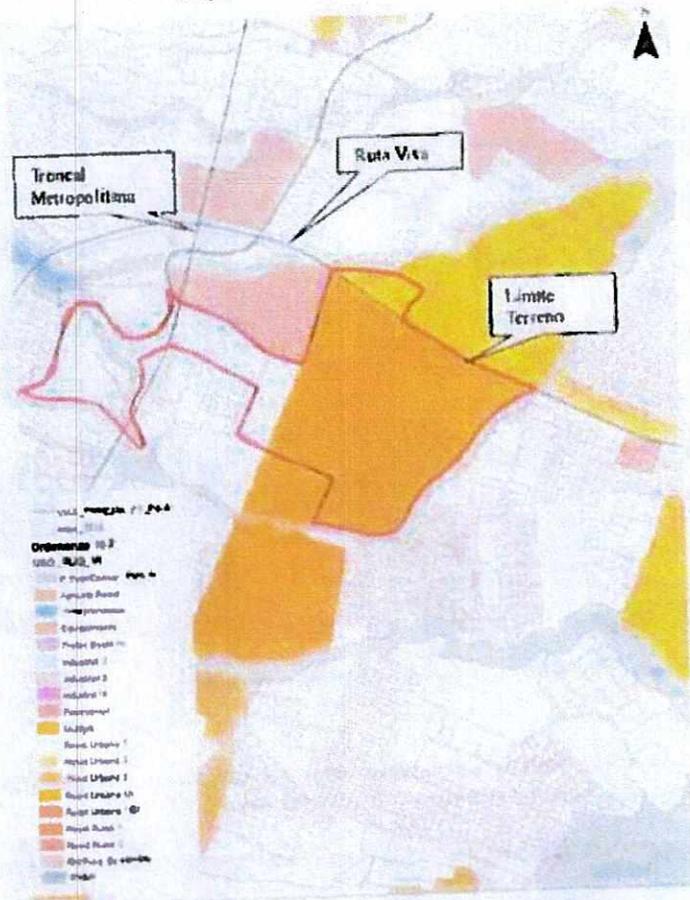
2.2 Condiciones Urbanísticas Vigentes: Los lotes que conforman el Proyecto San Patricio, tienen las siguientes regulaciones de uso y ocupación de suelo:

a) **Uso de suelo.-** Los lotes que conforman el proyecto tienen los siguientes usos de suelo:

- Lote con predio No. 3672120, uso de suelo Residencial Urbano 1A.
- Lote con predio No. 3672121, uso de suelo Múltiple y Residencial Urbano 1.
- Lote con predio No. 3672119, uso de suelo Múltiple.

Las asignaciones de uso de suelo se muestran en el mapa No 2:

Mapa No2. Uso de Suelo Vigente

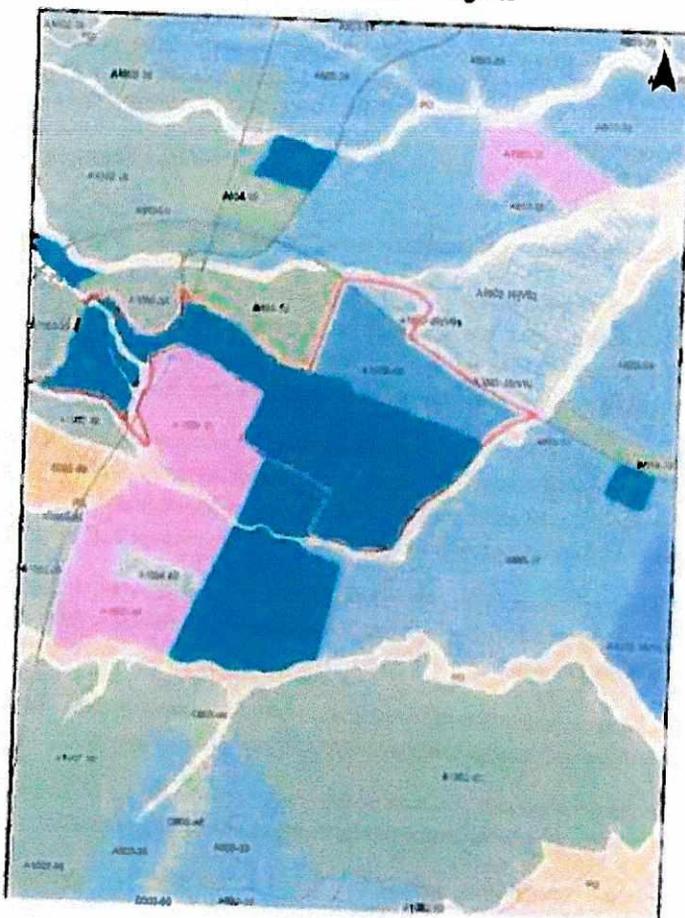


Fuente STHV

- a) Zonificaciones: Los lotes que conforman el proyecto tienen las siguientes zonificaciones:
- Lote con predio No. 3672120, con la zonificación A1002-35 VB
 - Lote con predio No. 3672121, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.
 - Lote con predio No. 3672119, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.

Las asignaciones de zonificación se muestran en el mapa No 3:

Mapa No3. Zonificación Vigente



Fuente: STHV

2.3 Asignación de zonificación de partida en área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, la cual señala que: *"En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales"*.

En los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la zonificación con área de promoción es la A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio.

2.4 Objetivo General.- El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de Infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. De igual manera, contempla el desarrollo de la red de Infraestructura de servicios básicos requerida por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE

2.5 Objetivos Específicos. - Son objetivos específicos del proyecto los siguientes:

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;
2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;
3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;
4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,
5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire característico del valle.

2.6 Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto prevé las siguientes condiciones urbanas específicas:

- a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE)
- b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto.

La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el Mapa N° 4. Mapa de Composición

Mapa No4. Mapa de Composición

Espacios Públicos y Áreas privadas de acceso público



Fuente: Promotor del proyecto

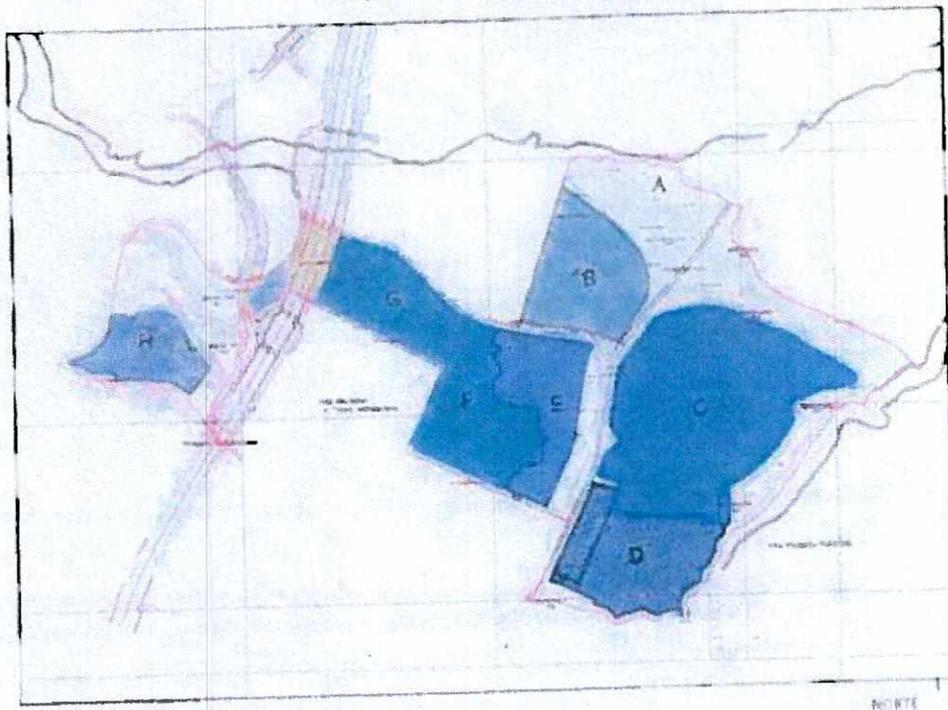
2.7 Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

- a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
- b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente.

- c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso establecidos. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será restringida, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;
- d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
- e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

2.8 Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 sectores que se encuentran detallados en el Mapa No. 5 detallado a continuación

Mapa No. 5. Sectores de Planificación



Fuente Promotor del proyecto

Los 8 sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

- Sector A.- Ubicado en el extremo norte del predio, destinado como área verde pública. Accesible mediante la Av. Alfonso Lamíña, se genera una ciclovia que conecta la Av. Alfonso Lamíña con la Vía Férrea. Esta zona también abarca la generación de la parada de transporte público ubicado en el lote con predio No. 3672118.
- Sector B.- Ubicado en la zona nor occidental de predio, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamíña.
- Sector C.- Zona central del PUAE, destinada para la implantación de edificaciones de uso múltiple, entre los cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.
- Sector D.- Ubicado al extremo sur del predio, destinada a uso múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamíña de manera directa.
- Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamíña, destinada para uso múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.
- Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del predio, destinada a uso residencial unifamiliar, colindante con el entorno residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamíña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.
- Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del predio, destinado a uso residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro.

2.9 Distribución de las áreas del Proyecto San Patricio.- El proyecto San Patricio, contempla la siguiente distribución de áreas:

Cuadro No. 2
Distribución de áreas del Proyecto San Patricio

Descripción	Áreas (m2)
a) Área bruta (suma de áreas los tres lotes)	543.155,72
b) Área de vías	97.455,70
c) Área de reserva (infectación por la vía Troncal Metropolitana)	6.807, 17
d) Área de afectación por borde de quebrada	12.417,15
e) Área de vendible (lote)	364.492,57
f) Área Verde Pública	69.609,03
g) Área de Equipamiento Público	10.155,96

Fuente: Promotor del proyecto

2.9 División en lotes.- El proyecto plantea la generación de 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 3 Área de Lotes, Superficies y Linderos.

Cuadro No. 3
Área de lotes, superficies y linderos del PUAE San Patricio

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vertice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vertice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Río Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405.43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356.95 m	24 474.70
B2	Vertice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vertice formado por la calle Río Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356.95 m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182.78 luego continúa por la vereda de la calle Río Santiago una distancia de 159.43 m.	23 800.00
C1-C2	Acera del cerril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131.95m	Lote privado C9-C10 en 74.17m y con lote privado C11-C12 en 51.44m	Vertice formado por la acera del cerril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49.87 m	4 801.04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90.57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74.46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50.93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49.87 m	3 882.54
C5	vertice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	vertice formado por el lote privado C14 y el lote privado C5-C7	colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78.91 m, continúa con el lote privado C6-C7 en 73.25 m.	colindante con el lote privado C3-C4 en 50.93 m, continúa con el lote privado C6-C7 en 59.58 m	4 247.41

C6-C7	vertice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - desde una distancia de 61.27 m, continúa con el lote privado C8 en 96.06 m, continúa colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C1 sentido este - desde una distancia de 66.15 m, continúa con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de 129.79 m.	colindante con el lote privado C5 en 71.25 m, continúa con el lote privado C14 en 44.81 m	4 162,730
C8	vertice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C7	vertice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - desde una distancia de 115.26 m	colindante con el lote privado C6-C7 en 96.06 m, continúa con el lote privado C14 en 27.31 m	4 647,136
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 78.17 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - desde una distancia de 115.26 m	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.18 m	colindante con la acera de la Vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82.88 m	5 285,796
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51.45 m, continúa con el lote privado C3-C4 en 74.46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105.10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42.24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42.18 m.	4 737,466
C13	vertice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	vertice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C14	colindante con el lote privado C5 en 33.63 m, continúa con el lote privado C14 en 57.15 m.	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.24 m, continúa con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 45.65 m	2 341,966
C14	vertice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	colindante con la acera de la vía C2.1 sentido este - desde una distancia de 79.19 m	colindante con el lote privado C5 en 5.93 m, continúa con el lote privado C6-C7 en 44.61 m, y luego con el lote privado C8 en 27.31 m	colindante con el lote privado C13 en 57.15 m, continúa con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 29.68 m	3 900,811
C14-C15	vertice formado por la acera de la vía C1 y la acera de la vía C4	colindante con el lote privado C15-C17 en 110.32 m	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 158.30 m	colindante con la acera de la vía C4 en sentido norte - sur una distancia de 80.32 m	7 656,771
C16-C17	colindante con el lote privado C14-C15 en 110.32 m	vertice formado por con la acera de la vía C4 y con la acera de la vía C1	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146.82 m	colindante con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 72.75 m	6 319,111
C18	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - desde una distancia de 56.06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75.34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34.84 m, continúa con el lote privado C20 en 42.25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 109.88 m	5 435,971
C19	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este.	Colinda con el lote privado C20 en 64.09 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 34.60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34.84 m	2 243,156

	oeste una distancia de 65.33 m							
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64.09 m	Colinda con el lote privado C2 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 84.95 m	Colinda con el lote privado C18 en 42.25 m, continúa con el lote privado C21 en 42.55 m				5,315.83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75.34 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65.63 m	Colinda con el lote privado C20 en 41.55 m, continúa con el lote privado C22 en 36.63 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 35.04 m				6,003.97
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 59.79 m						2,177.12
C23	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 110.53 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 123.00 m	Colinda con el lote privado C24 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m				8,871.19
C24	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 64.32 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 90.13 m	Colinda con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 76.87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m				6,217.47
C25	vericue formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C26	vericue formado por con la acera de la vía C5 y con la acera de la vía C1	colindante con el lote privado C26 en 65.71 m, continúa con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.21 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continúa con la acera de la vía C5 sentido norte - sur una distancia de 71.85 m				4,536.80
C26	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 73.95 m	vericue formado por con el lote privado C25 y con la acera de la vía C2		colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m, continúa con el lote privado C5 en 64.71 m				4,590.28
C27	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 76.25 m	Colinda con el lote privado D2 en 86.75 m	Colinda con el área verde pública AV4 en 50.42 m	Colinda con el lote privado C28 en 96.44 m				3,827.56
C28	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 122.80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137.63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36.44 m	Colinda con el lote privado D1 A en 40.79 m				3,846.55

C28	Colinda con la acera de la vía C, sentido este, oeste una distancia de 26,44 m	Colinda con la acera de la vía C2, sentido este, oeste una distancia de 44,06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70,88 m	Colinda con la acera de la vía Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 70,50 m	2 703,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20,50 m	Colinda con lote privado D2 en 39,83 m	Colinda con área ver de rubro AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1 057,40
D1A	vertice formado por la acera de la vía Alfonso Lamilla y la acera de la vía C2	vertice formado por el lote privado D7 y el lote privado D1-B	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 50,66 m, continúa con el lote privado C28 en 40,79 m, continúa con el lote privado D2 en 37,57 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 48,93 m, continúa con el lote privado D1-B en 50,61 m	2 714,70
D1B	vertice formado por la acera de la vía Alfonso Lamilla y con el lote privado D1-A	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	colindante con el lote privado D1-A en 50,61 m, continúa con el lote privado D2 en 50,42 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 47,50 m, continúa con el lote privado D1-C en 30,93 m	7 409,45
D1C	vertice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamilla y con el lote privado D1-B	vertice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-B en 50,93 m, continúa con el lote privado D2 en 47,46 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 47,46 m, continúa con el lote privado D1-D en 51,25 m	2 474,46
D1D	vertice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamilla y con la acera de la vía C3	vertice formado por con la acera de la vía D1 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-C en 51,25 m, continúa con el lote privado D2 en 45,43 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamilla sentido norte - sur una distancia de 45,04 m, continúa con la acera de la vía D1 sentido este - oeste una distancia de 51,55 m	2 366,13
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137,63 m, continúa con el lote privado C27 en 86,75 m, luego con el lote privado AV4 en 19,28 m	Colinda con la cota de una distancia de 193,86 m, continúa con el lote privado EQ2 en 56,28 m	Colinda con el lote privado cationa en 221,26 m	Colinda con el lote privado D1-A en 58,36 m, continúa con el lote privado D1-B en 47,42 m, luego con el lote privado D1-C en 47,46 m, continúa con el lote privado D1-D en 45,45 m, luego con la acera de la vía D1 una distancia de 14,30 m	41 605,48

E1	con el lote privado E8 en 40.80 m, luego con el lote privado E3 en 74.25 m, continúa con el lote privado E2 en 48.46 m	con el lote privado F5 en 12.47 m, continúa con el lote privado F7 en 14.19 m, luego con el lote privado F8 en 25.53 m, continúa con el lote privado F9 en 23.52 m y finalmente con el lote privado E8 en 78.62 m	Con Área verde pública AV6 en 65.76 m	con el lote privado F1 en 20.70 m, continúa con el lote privado F2 en 15.20 m, luego con el lote privado F3 en 14.31 m, continúa con el lote privado F4 en 33.94 m, luego con el lote privado F5 en 13.34 m	11 965,79
E2	Acera de la Calle Río Santiago en sentido Este - Oeste en 52.59 m	con lote privado E1 en 48.46 m	Con área verde pública AV6 en 66.15 m	Con lote privado E3 en 68.75 m	3 377,11
E3	Acera de la Calle Río Santiago en sentido Este - Oeste en 82.36 m	con lote privado E1 en 74.25 m	Con lote privado E2 en 68.75 m	Con lote privado E8 en 70.50 m	5 228,88
E4	con lote privado E1 en 78.62 m	con lote privado E5 en 75.81 m	Con el área verde pública AV6 en 47.92 m	con lote privado F9 en 43.14 m	3 563,29
E5	con lote privado E4 en 75.81 m	con lote privado E6-E7 en 47.28 m	Con Área verde pública AV6 en 77.18 m	con la acera de la vía G1 en sentido norte-sur en 59.65 m	3 493,73
E6-E7	con lote privado E5 en 47.28 m	con la acera de la vía G3 en sentido Este - Oeste en 83.47 m	Con Área verde pública AV6 en 80.46 m	con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99.51 m	5 942,00
E8	con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 59.99 m			con el lote privado F4.2 en 34.04 m, continúa con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42.19 m, luego con el lote privado F1 en 42.19 m	4 303,46
F1	coínda con el vertice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado E8	vertice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	con el lote privado E3 en 70.50 m	con la acera de la vía G1 sentido norte - sur una distancia de 46.86 m, continúa con el lote privado F2 en 43.94 m	1 491,20
F2	con el lote privado F1 en 43.04 m	con el lote privado E3 en 43.09 m	con el lote privado E1 en 15.20 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 26.61 m	963,86
F3	con el lote privado F2 en 43.09 m	con el lote privado F4 en 43.19 m	con el lote privado E1 en 14.31 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 27.90 m	909,81
F4	vertice formado por el lote F3 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F5	con el lote privado E1 en 13.94 m, continúa con el lote privado F5 en 43.21 m	con el lote privado F3 en 43.19 m, continúa con la acera de la vía G1 una distancia de 27.44 m	2 000,00
F5	vertice formado por el lote F4 y el lote privado E1	vertice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado E6	con el lote privado E1 en 13.34 m, continúa con el lote privado F6 en 43.23 m	con el lote privado F4 en 43.25 m, continúa con la acera de la vía G1 una distancia de 26.77 m	857,45

F6	con el lote privado E1 en 12.47 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.82 m	con el lote privado F7 en 43.33 m	con el lote privado F5 en 43.23 m	814.40
F7	con el lote privado E1 en 14.29 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 27.55 m	con el lote privado F8 en 43.12 m	con el lote privado F6 en 43.33 m	961.98
F8	con el lote privado E1 en 25.53 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.98 m	con el lote privado F9 en 42.44 m	con el lote privado F7 en 43.12 m	1 105.41
F9	con el lote privado E1 en 23.33 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 23.52 m	con el lote privado F9 en 43.14 m	con el lote privado F8 en 42.44 m	1 005.99
F10	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.76 m	con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 22.08 m	con el lote privado F10 en 22.98 m	con el lote privado F11 en 22.98 m	578.75
F11	Este sentido este - oeste una distancia de 25.73 m	con el lote privado F10 en 25.84 m	con el lote privado F10 en 22.98 m	con el lote privado F12 en 25.90 m	631.01
F12	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22.83 m	con el lote privado F11 en 28.40 m	con el lote privado F11 en 25.90 m	con el lote privado F13 en 27.33 m	674.57
F13	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F14	vertice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 17.27 m, continua con el lote privado F12 en 27.32 m	colindante con el lote privado F14 en 27.45 m, continua con el lote privado F22 en 25.47 m	816.75
F14	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y con el lote privado F15	vertice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.69 m, continua con el lote privado F13 en 27.45 m	colindante con el lote privado F15 en 27.85 m, continua con el lote privado F21 en 20.42 m	578.83
F15	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F15	vertice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 21.72 m, continua con el lote privado F14 en 27.85 m	colindante con el lote privado F16 en 30.90 m, continua con el lote privado F20 en 20.02 m	274.09
F16	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F17	vertice formado por el lote privado F15 y el lote privado F19	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 21.39 m, continua con el lote privado F14 en 30.90 m	colindante con el lote privado F17 en 34.39 m, continua con el lote privado F19 en 21.09 m	656.17
F17	acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44.40 m	vertice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	colindante con con el lote privado F16 en 34.39 m	colindante con con el lote privado F18 en 29.26 m	720.65

Página 18 de 43

F18	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F17	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F19	colindante con el lote privado F17 en 29.26 m, continúa con el lote privado F19 en 32.74 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 55.69 m	859.80
F19	vertice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 21.09 m, continúa con el lote privado F20 en 29.81 m	colindante con el lote privado F19 en 32.74 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.55 m	654.75
F20	vertice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	vertice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 20.02 m, continúa con el lote privado F19 en 29.81 m	colindante con el lote privado F21 en 28.00 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.85 m	575.91
F21	vertice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	vertice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 20.42 m, continúa con el lote privado F22 en 27.84 m	colindante con el lote privado F20 en 28.00 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.19 m	567.36
F22	colindante con el lote privado F13 en 25.47 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30.68 m	colindante con el lote privado F21 en 27.84 m	colindante con el lote privado F23 en 27.58 m	791.57
F23	colindante con el lote privado F12 en 28.40 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34.11 m	colindante con el lote privado F24 en 29.97 m	colindante con el lote privado F22 en 27.58 m	844.29
F24	colindante con el lote privado F11 en 25.84 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 35.19 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F23 en 25.97 m	652.17
F25	colindante con el lote privado F10 en 25.91 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.39 m	colindante con el lote privado F26 en 20.57 m	colindante con el lote privado F24 en 23.82 m	574.92
F26	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G1 Este	vertice formado por con la acera de la vía G1 Este y con la acera de la vía G1 Oeste	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.19 m, continúa por la acera de la vía G1 Este una distancia de 37.64 m	colindante con el lote privado F27 en 33.06 m, continúa por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714.88
F27	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F28	vertice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continúa con el lote privado F26 en 39.06 m	colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continúa por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.97 m	621.60
F28	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F27	vertice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.07 m, continúa con el lote privado F27 en 29.57 m	colindante con el lote privado F29 en 29.20 m, continúa con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.09 m	583.04
F29	vertice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F28	vertice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.10 m, continúa por el lote privado F28 en 29.20 m	colindante con el lote privado F30 en 31.03 m, continúa por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.58 m	601.18

F30	verite formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F29	verite formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,15 m, continua con el lote privado F29 en 31,03 m	colindante con el lote privado F31 en 33,28 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20,00 m	640,75
F31	verite formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F30	verite formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,39 m, continua con el lote privado F30 en 33,28 m	colindante con el lote privado F32 en 37,09 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20,00 m	723,74
F32	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,30 m, continua con el lote privado F30 en 37,09 m	colindante con el lote privado F32 en 45,01 m, continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 30,05 m	994,04
F33	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F34	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F32	colindante con el lote privado F34 en 34,02 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20,18 m, continua con el lote privado F32 en 45,01 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 83,46 m	7.267,32
F34	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F35	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	colindante con el lote privado F35 en 36,22 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 23,23 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 28-93 m, continua con el lote privado F33 en 34,30 m	771,40
F35	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F36	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F34	colindante con el lote privado F36 en 32,90 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,48 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,85 m, continua con el lote privado F34 en 28,22 m	673,48
F36	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F37	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F35	colindante con el lote privado F37 en 43,87 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 24,56 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,84 m, continua con el lote privado F35 en 32,90 m	844,60
F37	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F38	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F36	colindante con el lote privado F38 en 42,47 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,36 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21,84 m, continua con el lote privado F36 en 43,87 m	1.003,56
F38	verite formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F39	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F37	colindante con el lote privado F39 en 42,47 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22,03 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 23,67 m, continua con el lote privado F37 en 47,09 m	962,76
F39	verite formado por con la acera de la vía G5 y con el lote privado F40	verite formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F38	colindante con el lote privado F40 en 39,59 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21,29 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 21,87 m, continua con el lote privado F38 en 42,47 m	879,47
F40	verite formado por con la acera de la vía G5 sentido este con una distancia de 26,31 m	colindante con el lote privado F39 en 39,59 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 41,46 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20,85 m	1.085,49

F41	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28,28 m colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 24,24 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 30,44 m	colindante con el lote privado F42 en 47,69 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37,01 m	1.252,34
F42	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33,63 m	colindante con el lote privado G1 en 34,04 m		colindante con el lote privado F41 en 47,69 m	1.127,36
G1	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	colindante con la acera de la vía Río Santiago en sentido este-oeste una distancia de 25,55 m, continua con el lote privado G2 en 68,81 m	colindante con el lote privado F41 en 57,90 m, continua con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27,77 m	1.624,97
G2	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G1	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25,30 m, continua con el lote privado G3 en 70,38 m	colindante con el lote privado G1 en 58,81 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,08 m	1.746,43
G3	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G2	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 25,14 m, continua con el lote privado G4 en 68,42 m	colindante con el lote privado G2 en 70,38 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,01 m	1.742,64
G4	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G3	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 26,18 m, continua con el lote privado G5 en 62,92 m	colindante con el lote privado G3 en 68,42 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,10 m	1.646,79
G5	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G4	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,56 m, continua con el lote privado G6 en 58,19 m	colindante con el lote privado G4 en 62,92 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25,36 m	1.549,45
G6	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G5	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,96 m, continua con el lote privado G7 en 54,77 m	colindante con el lote privado G5 en 58,19 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25,81 m	1.411,93
G7	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G6	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26,15 m, continua con el lote privado G8 en 50,99 m	colindante con el lote privado G6 en 54,77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25,53 m	1.326,88

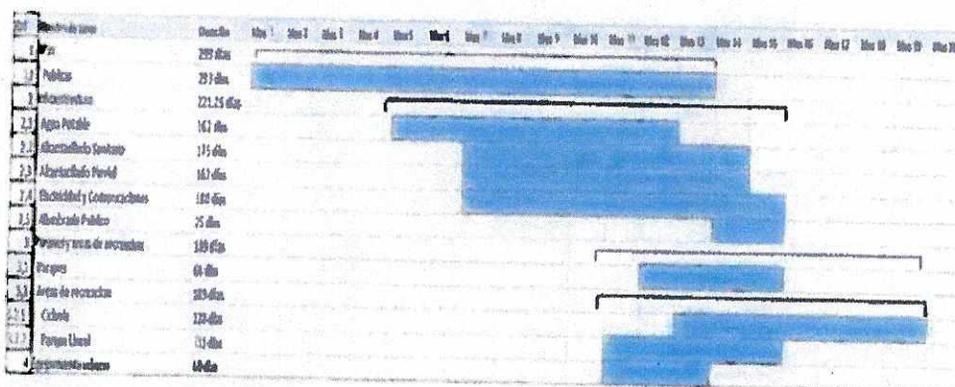
G8	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G7	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.16 m, colindante con el lote privado G9 en 46.50 m	colindante con el lote privado G7 en 50.99 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.21 m	1 756.37
G9	vertice formado por con la acera de la vía Río Santiago y con el lote privado G8	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.78 m, continúa con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40.25 m	colindante con el lote privado G8 en 46.50 m, continúa con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1 786.80
G10	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G11	vertice formado por con la acera de la vía G5 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41.05 m, continúa con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 44.56 m	colindante con el lote privado G11 en 50.22 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 43.18 m	2 082.17
G11	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G12	vertice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.19 m, continúa con el lote privado G10 en 50.22 m	colindante con el lote privado G12 en 53.15 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1 287.43
G12	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G13	vertice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.52 m, continúa con el lote privado G11 en 53.15 m	colindante con el lote privado G13 en 58.10 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.06 m	1 379.63
G13	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G14	vertice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.26 m, continúa con el lote privado G12 en 58.10 m	colindante con el lote privado G14 en 63.44 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.04 m	1 500.90
G14	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G15	vertice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.69 m, continúa con el lote privado G13 en 63.44 m	colindante con el lote privado G15 en 67.80 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1 649.70
G15	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G16	vertice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.18 m, continúa con el lote privado G14 en 67.80 m	colindante con el lote privado G16 en 69.91 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1 726.70
G16	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G17	vertice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m, continúa con el lote privado G15 en 69.91 m	colindante con el lote privado G17 en 69.87 m, continúa con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1 756.37

G17	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G18	vertice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.32 m, continua con el lote privado G16 en 69.87 m	colindante con el lote privado G18 en 67.69 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1 730,00
G18	vertice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G19	vertice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29.17 m, continua con el lote privado G17 en 67.69 m	colindante con el lote privado G19 en 53.07 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1 532,45
G19	vertice formado por con el lote privado Área de reserva y con el lote privado G20	vertice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado G18	colindante con el lote privado G20 en 19.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.32 m, continua con el lote privado G18 en 33.07 m	colinda con el lote privado Área de reserva en 63.20 m, continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 37.62 m	2 266,09
G20	vertice formado por con el lote privado Área de reserva y con la acera de la vía Río Santiago	vertice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la vía G1 Oeste	colindante con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 45.14 m, continua con el lote privado G1 en 67.69 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32.34 m	colindante con el lote privado Área de reserva en 72.32 m, continua con la acera de la vía G19 una distancia de 19.77 m	2 908,02
H1-H5	Colinda con el área verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el frente de la quebrada Auqui Grande en 93.11 m	Colinda con la acera de la vía H1 sentido norte - sur una distancia de 121.42 m	Colinda con el retiro de la Vía de Tren en 141.04 m	11 902,38
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61.73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100.94 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103.59 m	6 747,69
H9-H10	Vertice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116.35 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91.94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25.15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162.71 m.	5 415,20
H11	Vertice formado por la quebrada contenida en el área verde pública AV2 con el lote privado H6-H8	Vertice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Colindante con el borde de la quebrada a lo largo del borde una distancia de 119.62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66.26 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91.94 m.	4 126,77
H12	Vertice formado por la quebrada contenida en el área verde pública AV2 y el lote H11	Vertice formado por el área de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	colindante con la quebrada contenida en el área verde pública AV2 en 38.67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65.72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25.15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50.86 m.	3 159,55
					362 109,62

2.10 Ejecución de Infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la Infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el cuadro No.4, bajo las siguientes items:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público.
- Canalización de red de comunicaciones.
- Vías públicas, Avenida Alfonso Lamilla y Calle Río Santiago.
- Paradas de transporte público.

Cuadro No. 4
Cronograma de Obras de Infraestructura Fase 1

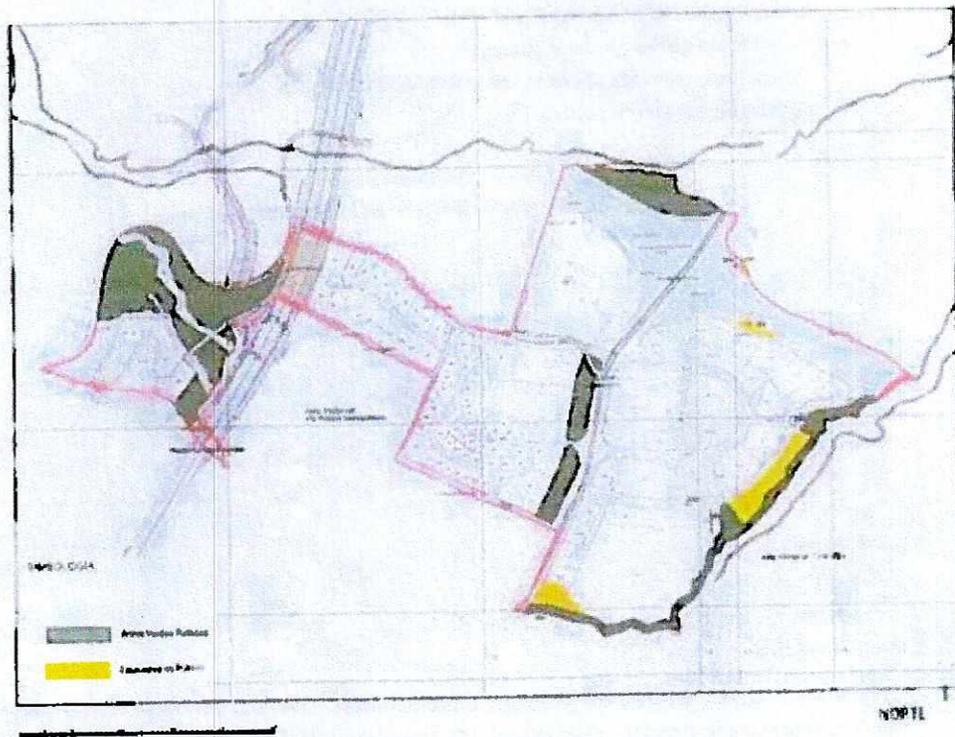


Fuente: Promotor del proyecto

2.11 Red de Áreas Verdes Públicas y Equipamientos Públicos. - El Proyecto entregará como áreas verdes públicas una superficie de 69.609,03 m², que corresponde al 16,31% del área útil del proyecto y una superficie de 10.155,96 m² que corresponde al 2,38% del área útil del proyecto para equipamientos públicos. La selección y dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona, mientras que el diseño arquitectónico y de ingenierías, la construcción y el acondicionamiento estarán a cargo del promotor.

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el Mapa No. 5. Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de Ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos de áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Mapa No.6 . Áreas Verdes y Equipamiento Público



Fuente: Promotor del proyecto

2.11 Área Verde Pública.- Se habilitarán y construirán de conformidad con el mapa No.5 y a las especificaciones contenidas en las fichas técnicas realizadas por el promotor Anexas al presente Informe. Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

- a) **Área Verde Norte (AV1).-** El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.
- b) **Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5).-** El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.
- c) **Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamíña (AV6).-** Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamíña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta.
- d) **Parque lineal – Quebrada el Auqui.-** Ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, acondicionada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovia del proyecto. El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto. La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales. En el recorrido de la ciclovia a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado de la ciclovia con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión. Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

2.12 Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderá con lo establecido en el Cuadro No. 5 y su ubicación está determinada en el Mapa No. 6. Las intervenciones específicas se detallan en ficha técnica No. 005.

Cuadro No. 5
Áreas para Equipamientos Públicos

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA	
EQ1	Equipamiento Público	3.837,03	m2
EQ2	Equipamiento Público	2.491,39	m2
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02	m2
EQ4	Equipamiento Público	927,56	m2
EQ5	Equipamiento Público	478,86	m2
	TOTAL AREAS DE EQUIPAMIENTO	10.155,96	m2

Fuente: Promotor del proyecto

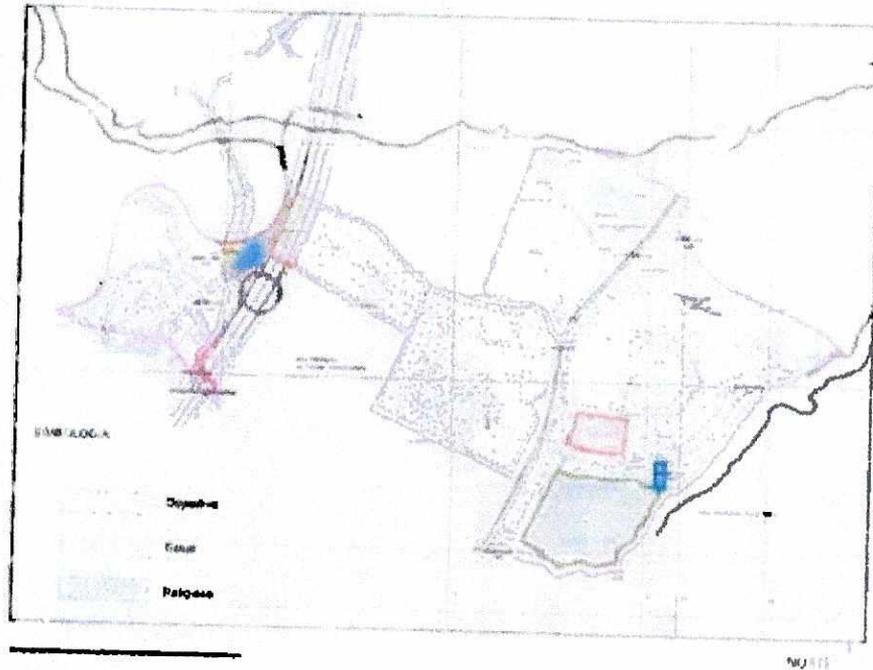
2.14 Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponde a lo establecido en el Cuadro No. 6, según el Mapa No.7 Equipamientos Privados, sin perjuicio de las actividades como equipamientos proyectados en estos sectores, se mantiene el uso de suelo Original (Múltiple) el cual es compatible con las actividades proyectadas.

Cuadro No. 06
Áreas para Equipamientos Privados

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Médico	8.871,19	m2
	Total Areas de Equipamiento Privado	51.534,07	m2

Fuente: Promotor del proyecto

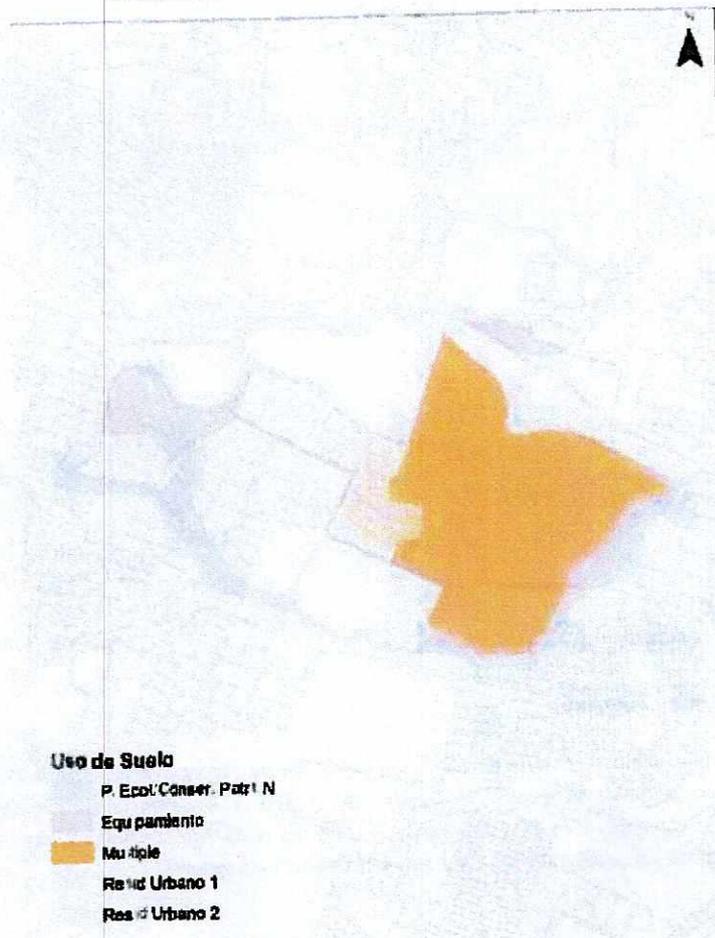
Mapa No.7. Equipamientos Privados



Frente. Promotor del proyecto

2.15 Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) en las áreas a ser cedidas al Municipio, y Protección Ecológica (PE) según el Mapa No. 08. Usos de Suelo definidos para el PUAE. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Mapa No.8. Usos de Suelo definidos para el PUAE San Patricio

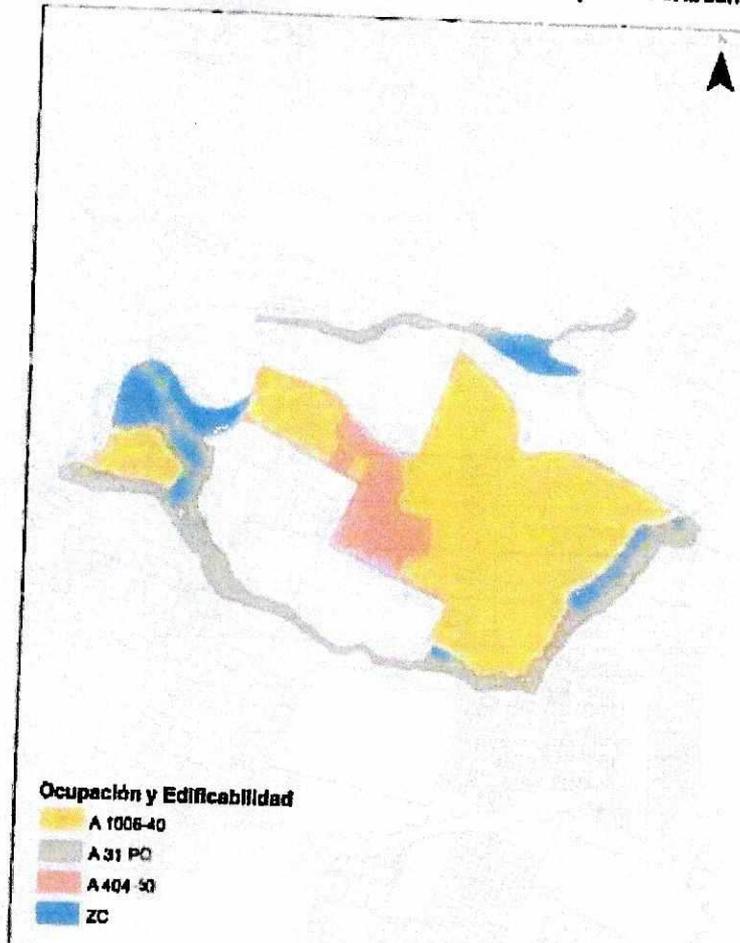


Fuente: STHV

2.16 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del Proyecto Urbanístico Arquitectónico San Patricio se basará en las condiciones establecidas en el Mapa No. 9 de Forma de Ocupación y Edificabilidad, sin perjuicio de lo antes descrito el proyecto adquiere edificabilidad por concepto de Concesión Onerosa de derechos, y además se reduce la ocupación y altura

en los sectores residenciales, por lo que en el Cuadro No. 7 se detallan la ocupación y la altura independientemente a nivel de cada lote que conforma el proyecto.

Mapa No.8. Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad Base para el PUAE San Patricio



Fuente: STHV

Cuadro No. 07
Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad para el PUAE San Patricio por lote

Ocupación y Edificabilidad													
ZONA	USO DE SUELO	LOTE	FORMA DE OCUPACIÓN	N. PISOS	M	RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO
						F	P	L					
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40

C4	MEDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20



ALCALDÍA

F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	400	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	B	5	3	3	6		0	500	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	B	5	3	3	6	35,00	70	1000	20

G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

3 CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

En base a la propuesta urbanística generada por el Proyecto San Patricio, las modificaciones requeridas se enmarcan en los siguientes ámbitos:

1. Cambio de uso de suelo,
2. Aumento de edificabilidad.

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, se ha procedido al Cálculo de Concesión Onerosa (COD) que debe pagara el proyecto San Patricio a favor del Municipio de Distrito Metropolitano de Quito.

3.1 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Cambio de Uso.- En base al literal a) del artículo No.9 de la Ordenanza Metropolitana No.183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en proyectos urbanísticos especiales (PUAE). El cambio en las asignaciones de uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3 de la citada ordenanza. En este sentido el proyecto San Patricio presenta los siguientes cambios:

1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.
2. Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17, F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

CODU = [(valor del terreno de llegada - valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por suelo]

Donde:

• CODU = Concesión onerosa de derechos por cambio de clasificación y uso de suelo.

• Valor del terreno de llegada = (AIVA x Índice de revalorización) x AUV

Donde:

i) AIVA = Área de Intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) Índice de revalorización = Valor promedio de las AIVA de llegada (correspondiente a la clasificación y/o uso de suelo requeridas por el PUAE) dividido para el valor promedio de las AIVA de partida (correspondiente a la clasificación y uso de suelo vigentes en el PUOS), calculado para la Administración Zonal en la que se encuentra ubicado el proyecto, según lo establecido en los Anexos 1 y 2 de la presente ordenanza.

iii) AUV = Área útil vendible.

• Valor del terreno de partida = AIVA x AUV

Donde:

i) AIVA = Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) AUV = Área útil vendible.

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

Cuadro No. 08

Aplicación de la fórmula para el Cambio de uso de suelo

Table with 10 columns: LO TE, tipo de cambio, SUPERFICIE (AUV), AIVA, Índice de revalorización, Valor terreno de llegada, Valor terreno de Partida, Diferencia, Porcentaje 20%, Valor final. Rows include F1, F2, F3 with various land use change details.

F4	RU1 a RU2	1.000,00	160	1	160.000,00	160.000,00	0	0
F5	M a RU2	857,45	160	1	137.192,00	137.192,00	0	0
F6	M a RU2	814,40	160	1	130.304,00	130.304,00	0	0
F7	M a RU2	901,58	160	1	144.252,80	144.252,80	0	0
F8	M a RU2	1.105,41	160	1	176.865,60	176.865,60	0	0
F9	M a RU2	1.005,99	160	1	160.958,40	160.958,40	0	0
F10	M a RU2	578,75	160	1	92.600,00	92.600,00	0	0
F11	M a RU2	625,01	160	1	100.001,60	100.001,60	0	0
F12	M a RU2	674,51	160	1	107.921,60	107.921,60	0	0
F13	M a RU2	619,35	160	1	99.096,00	99.096,00	0	0
F14	M a RU2	558,93	160	1	89.428,80	89.428,80	0	0
F15	RU1 a RU2	574,09	160	1	91.854,40	91.854,40	0	0
F16	RU1 a RU2	656,17	160	1	104.987,20	104.987,20	0	0
F17	RU1 a RU2	720,65	160	1	115.304,00	115.304,00	0	0
F18	RU1 a RU2	859,80	160	1	137.568,00	137.568,00	0	0
F19	RU1 a RU2	654,75	160	1	104.760,00	104.760,00	0	0
F20	RU1 a RU2	575,91	160	1	92.145,60	92.145,60	0	0
F21	M a RU2	567,36	160	1	90.777,60	90.777,60	0	0
F22	M a RU2	792,57	160	1	126.811,20	126.811,20	0	0
F23	M a RU2	844,29	160	1	135.086,40	135.086,40	0	0
F24	M a RU2	652,17	160	1	104.347,20	104.347,20	0	0
F25	M a RU2	574,92	160	1	91.987,20	91.987,20	0	0
F26	M a RU2	714,88	160	1	114.380,80	114.380,80	0	0
F27	M a RU2	620,60	160	1	99.296,00	99.296,00	0	0
F28	M a RU2	583,04	160	1	93.286,40	93.286,40	0	0
F29	M a RU2	601,18	160	1	96.188,80	96.188,80	0	0
F30	RU1 a RU2	640,71	160	1	102.513,60	102.513,60	0	0

F31	RU1 a	703,74	160	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
	RU2								
F32	RU1 a	994,04	160	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
	RU2								
F33	RU1 a	2.267,32	160	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0
	RU2								
F34	RU1 a	775,40	160	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
	RU2								
F35	RU1 a	653,48	160	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
	RU2								
F36	RU1 a	844,60	160	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
	RU2								
F37	RU1 a	1.003,36	160	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
	RU2								
F38	RU1 a	997,76	160	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
	RU2								
F39	RU1 a	879,42	160	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0
	RU2								
F40	RU1 a	1.083,49	160	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
	RU2								
F41	RU1 a	1.252,34	160	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
	RU2								
F42	RU1 a	1.127,56	160	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
	RU2								
G6	RU1 a	1.411,93	160	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
	RU2								
G7	RU1 a	1.324,88	160	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
	RU2								
G8	RU1 a	1.216,39	160	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
	RU2								
G9	RU1 a	1.382,00	160	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
	RU2								
G1	RU1 a	1.282,43	160	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
	RU2								
G1	RU1 a	1.379,63	160	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
	RU2								
Pago de CODu									
							0	-	0

Debido a que los índices de revaloración de uso de suelo Múltiple a residencial urbano 2 y de Residencial Urbano 1 a residencial urbano 2, es uno (1) la fórmula no genera un valor a cobrar por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por cambio de uso de suelo y la respectiva asignación de zonificación.

3.2 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad.- En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del literal b), del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 9.

La compra de edificabilidad se realiza en los siguientes lotes: C1- C2, C3-CA, C5, C6-C7, C8, C9 C10, C11- C12, C13, C14, C14- C15, C16- C17, C19, C20, C22, C23, C24, C25, C26, E2, E5, E4, E6-E7.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

$CODE = \{(\text{valor del terreno de llegada} - \text{valor del terreno de partida}) \times \text{porcentaje de participación por edificabilidad}\}$

Donde:

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

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
 - ii) COS TOTAL llegada: Es el coeficiente de ocupación de suelo total requerido por el PUAE.
 - iii) Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente.
 - iv) Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación en un determinado predio resultante del PUAE, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.
- Valor de terreno de partida= % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto x (COS TOTAL partida x valor del m² construcción x factor de uso)

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

- ii) **COS TOTAL de partida:** Es el coeficiente de ocupación de suelo vigente (establecido en el PUOS) que posee el predio en el cual se desarrolla el proyecto o aquel que corresponde al COS TOTAL asignado en el cambio de uso de suelo si previamente se aplicó la fórmula prevista en el ítem a) del presente artículo.
- iii) **Valor del m² de construcción:** Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente. Para determinar este costo, se tomará el parámetro correspondiente al número de pisos de partida, es decir el correspondiente al número de pisos establecidos en el PUOS vigente para el predio en el cual se desarrolla el proyecto.
- iv) **Factor de uso:** es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará el proyecto, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.
- **Porcentaje de participación por edificabilidad:** Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 18% de la revalorización del suelo derivada del incremento de edificabilidad operada mediante el PUAE.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7.

Cuadro No. 09
Aplicación de la fórmula para la compra de edificabilidad

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCION LLEGADA	Valor m ² construcción en promedio	Factor de uso	Valor m ² por uso	Valor de la construcción total	Valor del terreno de llegada (Preso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4 881,04	35,00	1 708,36	13	7	455	22 208,73	1262	1,72	2170,64	48 207 162,03	5 704 853,44
C3-C4	OFICINAS	3 882,54	35,00	1 358,89	14	7	455	17 665,56	1262	1,72	2170,64	38 345 564,65	4 601 487,76
C5	OFICINAS	4 247,41	40,00	1 698,96	8	2	220	13 591,71	3112	1,72	1912,64	25 996 052,04	3 119 526,74

Cálculo del Valor del terreno de llegada

C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77		8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18		8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.067.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84		13	7	455	23.956,33	1262	1,72	2170,64	52.001.872,85	6.240.225,25
C11- C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11		12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,60		13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.230.161,85	2.775.619,42
C14	OFICINAS	3.900,81	35,00	1.365,28		13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.536.006,68	4.623.120,80
C14- C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.220,39		10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16- C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56		10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.242,56	50,00	1.121,78		7	3	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20
C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33		8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56		7	3	350	7.618,97	1112	1,37	1523,44	11.608.480,92	1.393.018,91
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	45,00	3.997,04		6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2264,48	54.335.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86		9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.987,89	3.260.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56		10	4	450	20.435,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46



ALCALDÍA

PROYECTO	USO	ÁREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m ²	Factor de uso	Valor m ² Uoq	Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)		
C26	Residencia	4 594,28	45,00	2 065,63	10	4	20 656,26	1 267	20 068 700,12	3 128 184,01
C2	Residencia	3 377,11	40,00	1 350,84	11	6	16 210,13	1 262	0	2 454 861,78
C5	Residencia	3 693,73	30,00	1 048,12	12	6	12 577,43	1 262	15 872 714,14	1 904 777,70
C6	Residencia	3 503,29	30,00	1 050,99	12	6	12 611,84	1 262	15 916 147,13	1 909 937,05
C9-C7	Residencia	5 942,36	40,00	2 376,94	12	6	28 523,33	1 262	35 996 439,94	4 319 572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

PROYECTO	USO	ÁREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m ²	Factor de uso	Valor m ² Uoq	Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4 881,04	6,00	11 714,50	1112	1,72	1 912,64	2 608 673,64
C3-C4	OFICINAS	3 882,54	6,00	9 316,10	1112	1,72	1 912,64	2 138 619,58
C5	OFICINAS	4 247,41	6,00	10 151,78	1112	1,72	1 912,64	2 339 644,68
C5-C7	OFICINAS	4 062,20	6,00	9 749,23	1112	1,72	1 912,64	2 217 623,55
C8	OFICINAS Y PARKING	4 643,36	6,00	11 144,06	1112	1,72	1 912,64	2 537 749,91
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5 265,26	6,00	12 636,62	1112	1,72	1 912,64	2 900 317,50

C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	1132	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,08
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	1112	1,72	1912,64	10.750.343,30	1.290.046,00
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	1112	1,72	1912,64	17.906.018,57	2.148.723,43
						0		
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	1112	1,37	1.523,44	27.995.111,25	3.359.413,35
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	1112	1,37	1.523,44	23.177.408,97	2.781.289,08
						0		
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	1112	1,37	1.523,44	8.203.029,71	984.363,57
C20	HOTEL	5.315,83	6,00	1368	2,07	283,76	36.177.671,43	4.375.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	1112	1,37	1.523,44	7.960.106,06	955.212,97
						0		
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6,00	1112	2,04	2.768,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
						0		
C25	Residencia	4.536,80	6,00	1112	1	1112	12.107.811,84	1.451.937,02
C26	Residencia	4.590,28	6,00	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.064,71
						0		
E2	Residencia	3.377,41	6,00	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74

ES	Residencia	3.493,13	6.00	8.386,95	1112	1	1112	5.374.056,61	3.118.881,99
E4	Residencia	3.503,39	6.00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
EF-E7	Residencia	5.947,36	6.00	14.261,66	1112	1	1112	17.838.970,17	1.903.676,44

Diferencia y Cálculo de CDD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de Bodega al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividad a ciclo económico	Valor Final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.284.359,44	7.688.673,64	3.096.183,81	557.313,45		\$ 55.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.883,54	4.601.467,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		\$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.576,24	2.339.644,68	279.881,56	140.378,68		\$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.540,81	2.237.623,53	372.937,35	67.128,71		\$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.641,16	2.984.041,56	2.557.769,91	426.291,65	76.732,50		\$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,35	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		\$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.799,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		\$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,47	1.250.046,00	1.481.573,43	267.403,22		\$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.348.723,63	2.274.397,37	445.391,51		\$ 445.391,51
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.959.413,35	4.583.444,20	825.019,96		\$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.525.964,51	2.781.289,68	3.794.675,43	683.041,58		\$ 683.041,58

C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	884.363,57	451.156,63	81.209,99		\$	81.209,99	
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	7%	\$	182.082,96	
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.377,12	1.993.018,91	955.212,97	437.805,94	71.805,07		\$	71.805,07	
C23	Médicos ambulatorios (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.755.745,72	724.468,22	130.404,28	7%	\$	91.283,00	
C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78		\$	246.408,78	
C15	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.457.937,42	1.638.801,04	294.984,19		\$	294.984,19	
C18	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.054,71	1.658.119,30	298.461,87		\$	298.461,87	
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97		\$	247.197,97	
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,89	785.837,70	141.450,79		\$	141.450,79	
E4	Residencia	3.503,29	1.909.537,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84		\$	141.837,84	
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.908.076,44	2.418.496,35	434.969,34		\$	434.969,34	
Valor por concepto de COD por edificabilidad									\$	6.808.767,57



El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos (\$ 6.808.767,57).

CONCLUSIÓN.-

En virtud de lo expuesto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emite criterio técnico favorable para la aprobación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio"

Atentamente;

Arq. José Luis Barros
Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda (S)

Adjuntos respectivos Anexos

Acción	Responsable	Sigla/Entidad	Fecha	Num. Hoja
Elaborado por	Arq. P. Macarichi	DMPPS	14.06.2018	24
Revisado por	Arq. V. Tapia	DMPPS	14.06.2018	

3 OCT 2018

Quito,
Oficio No. STHV-DMPPS- 4989
Ticket: GDOC-2017-159751

Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

Asunto: PUAE San Patricio

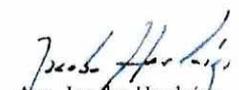
De mi consideración:

En atención a lo dispuesto por la Comisión Uso de Suelo en sesión ordinaria del día lunes 17 de septiembre de 2018, y con el fin de tener un expediente actualizado del PUAE San Patricio por medio del presente oficio se remite los siguientes documentos:

1. Oficio No. SA-POL- 2018- 3901 con fecha 11 de septiembre del 2018, en el cual la Secretaria de Ambiente se ratifica en lo expuesto en el informe No. SA-POL-4475 del 25 de junio del 2015.
2. Oficio No. SM-1869-2018 con fecha 28 de septiembre de 2018, de la Secretaria de Movilidad respecto a la definición de Concesiones Onerosas en el PUAE San Patricio.
3. Oficio No. DMC-CE-11777 del 21 de septiembre de 2018 de la Dirección Metropolitana de Catastro, en relación al oficio No. DMC-CE-09210 del 07 de agosto de 2018, mediante el cual informa respecto al error en el tipo del área del lote con predio No. 3672121, actualizando el área de este lote la cual es de 302.952,37.
4. Informe técnico actualizado de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.
5. Proyecto de Ordenanza Actualizado del PUAE San Patricio.

Información que se remite para los fines pertinentes.

Atentamente,


Arq. Jacobo Herdoíza
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	03.10.2018	
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	03.10.2018	

**INFORME TÉCNICO DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL
SAN PATRICIO (ACTUALIZADO)**

1. ANTECEDENTES.-

La Ordenanza Metropolitana No.172 modificada mediante las ordenanzas No. 432 y No. 183, del Régimen Administrativo del Suelo, en su artículo 26 establece los parámetros para la realización de proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, la cual enuncia:

"1. Son instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en predios que reúnan las siguientes características:

- a) Superficie a partir de 10.000 m² en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m².
- b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

Para dar tratamiento a estos proyectos, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda estableció procedimientos de análisis de viabilidad mediante la Mesa Técnica de PUAE según lo establecido en las resoluciones STHV-RT No. 008 del 27 de diciembre de 2013 y STHV-RT-011-2014 del 11 de julio de 2014, las cuales estuvieron vigentes hasta el 18 de diciembre de 2017, fecha en la cual se expidió la resolución No. STHV-12-2017 y derogó las anteriores resoluciones.

En este marco, la Urbanizadora Málaga S.A., representada por el Sr. Morice Dassum, presentó el proyecto denominado "San Patricio", cuyo tratamiento técnico ha sido el siguiente:

1. La solicitud de aprobación del proyecto especial ingresó a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda el 14 de Mayo de 2014, con ticket No. 2014-058500, en el cual se presentó el proyecto en el lote con predio No. 1345504, con un área de 551283,39 m² en base a la escritura del terreno.
2. El miércoles 27 de Agosto de 2014, se realizó la exposición del proyecto por parte de los promotores ante la MESA TÉCNICA PUAE.
3. El día miércoles 10 de Septiembre de 2014 la MESA TÉCNICA PUAE, según lo establecido en la resolución STHV-RT No. 008 del 27 de Diciembre de 2013, se realizó la sesión de deliberación sobre la viabilidad del proyecto San Patricio.
4. Mediante oficio STHV-DMPPS-4166 del 7 de octubre de 2014, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda informó a los promotores del proyecto la resolución de la Mesa Técnica de PUAE, generando observaciones y requerimientos que debe cumplir el proyecto.
5. Mediante oficio No. SP-PM-0023-141017 y su correspondiente expediente, ingresados a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda con ticket # 2014-133580, de fecha 17 de octubre de

2014, el promotor del proyecto San Patricio remite las respuestas a las observaciones generadas por la Mesa Técnica de PUAE, contenidas en el oficio No. STHV-DMPPS 004166 de 7 de octubre de 2014.

6. Mediante oficio STHV-DMPPS-4739, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en función del análisis y observaciones presentadas emite un criterio técnico favorable al proyecto en mención.
7. Mediante oficio No. SM-0677-2018 del 19 de abril de 2018, la Secretaria de Movilidad adjunta informe técnico No. IT-SM-DPPM-020/2018, que es un parte pertinente señala: "se emite informe favorable, al estudio de impacto al tráfico y propuestas de mitigación del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".
8. Mediante oficio No.DMC-GEC-02422 del 2 de marzo de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro procede a la creación de 4 predios producto del fraccionamiento de hecho en el lote con predio No. 1345504, generando los siguientes lotes con sus respectivos números de predio:

Cuadro No. 1
Fraccionamiento de hecho del lote con predio No. 1345504

No. Lotes producto del fraccionamiento	No. Predio
1	3672118
2	3672120
3	3672119
4	3672121

Fuente: Promotor del proyecto

9. Mediante oficio No. S/N del 30 de mayo de 2018, el Arq. José Luis Romero en su calidad de Gerente del Proyecto San Patricio notifica que el lote No.1 con predio No. 3672118: *"no forma parte para la aprobación de la Ordenanza del PUAE San Patricio, ya que este lote actualmente cuenta con las condiciones de zonificación y cumple con las condiciones para su desarrollo de manera independiente.*

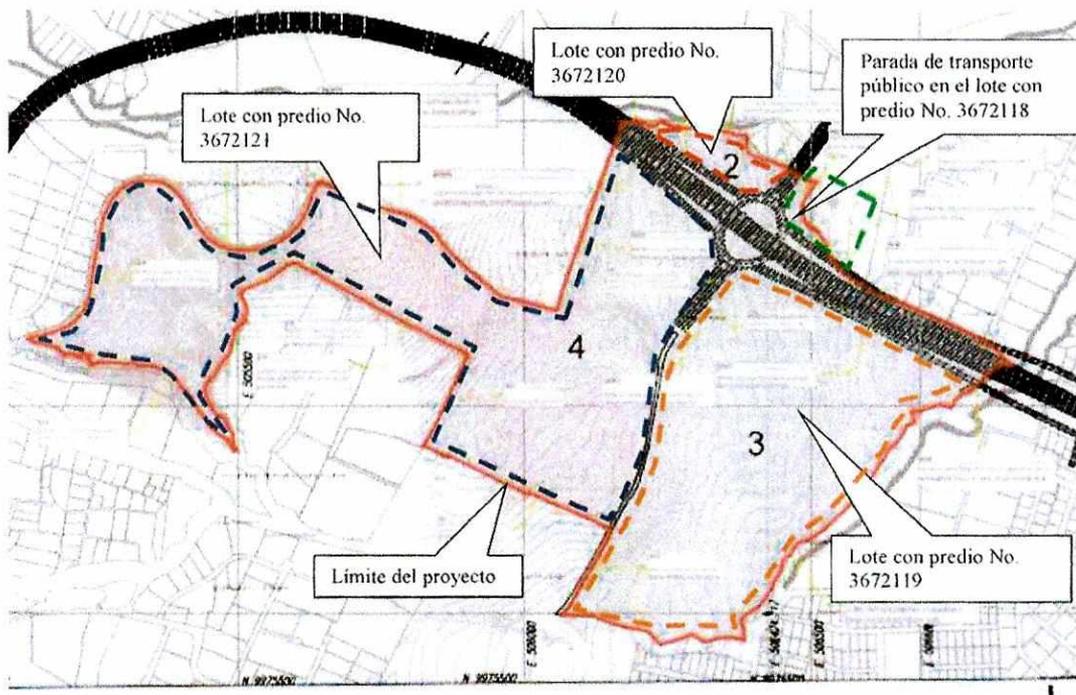
De igual manera, cabe indicar, que el área destinada para equipamiento público EQ5, específicamente para una parada de transporte, permanecerá adyacente al lote en mención, como parte de los compromisos del PUAE, y será diseñada, construida y equipada por parte del proyecto urbanístico San Patricio".

10. Mediante oficio No.DMC-CE-09210 del 07 de agosto de 2018, la Dirección Metropolitana de Catastro remite a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda el informe respecto a las cabidas de los lotes que conforma el PUAE San Patricio, así como las áreas verdes públicas y equipamientos públicos a ser entregadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1 **Ubicación, Áreas y Estado de la Propiedad.**- Se ubica en el sector de San Patricio de Cumbayá, del Distrito Metropolitano de Quito, entre las vías Ruta Viva y Prolongación del Escalón Lumbisí (calle Francisco Lamifia). El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio se edificará en los lotes con números de predio No. 3672119, 3672120, 3672121¹, de propiedad de la empresa Urbanizadora Málaga S. A. que en su conjunto suman una superficie de 543.149, 23 m², además del área destinada como parada de transporte público en el lote con predio No. 3672118. Tal como se señala en el mapa No1.

Mapa No1. Ubicación



Fuente: Promotor del proyecto

2.2 **Condiciones Urbanísticas Vigentes:** Los lotes que conforman el Proyecto San Patricio, tienen las siguientes regulaciones de uso y ocupación de suelo, extraído del PUOS vigente

a) **Uso de suelo.**- Los lotes que conforman el proyecto tienen los siguientes usos de suelo:

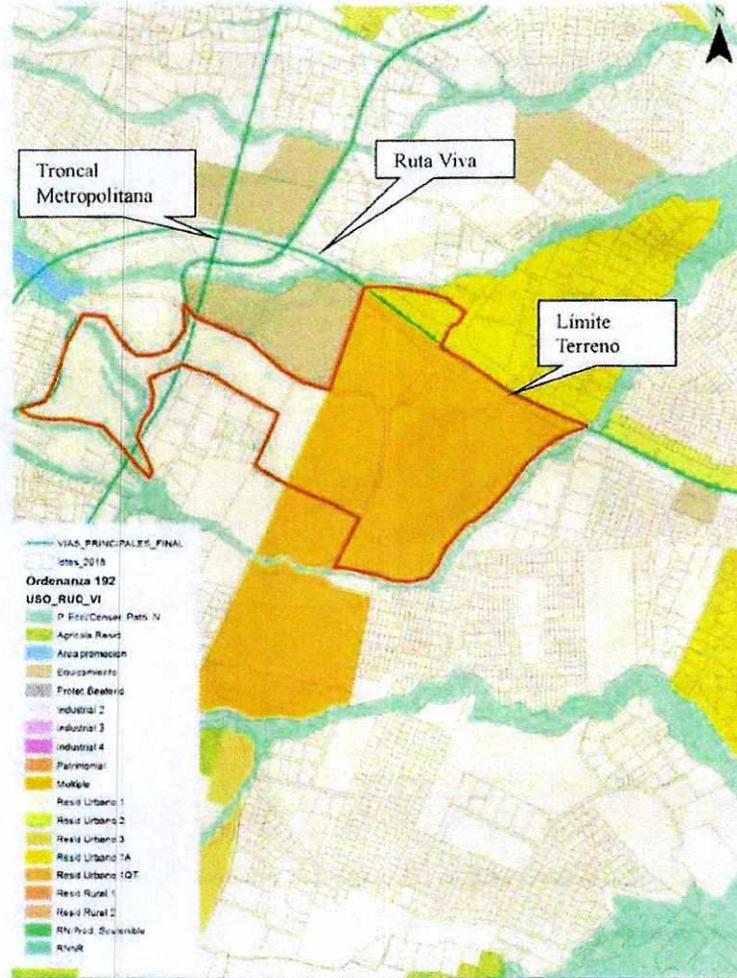
- Lote con predio No. 3672120, uso de suelo Residencial Urbano 1A.

¹ En concordancia con lo dispuesto en el literal c) del artículo 3 de la resolución SHTV-12-2017, es un PUAE desarrollado en lotes individuales donde cada lote cumple con el área mínima requerida.

- Lote con predio No. 3672121, uso de suelo Múltiple y Residencial Urbano 1.
- Lote con predio No. 3672119, uso de suelo Múltiple.

Las asignaciones de uso de suelo se muestran en el mapa No 2:

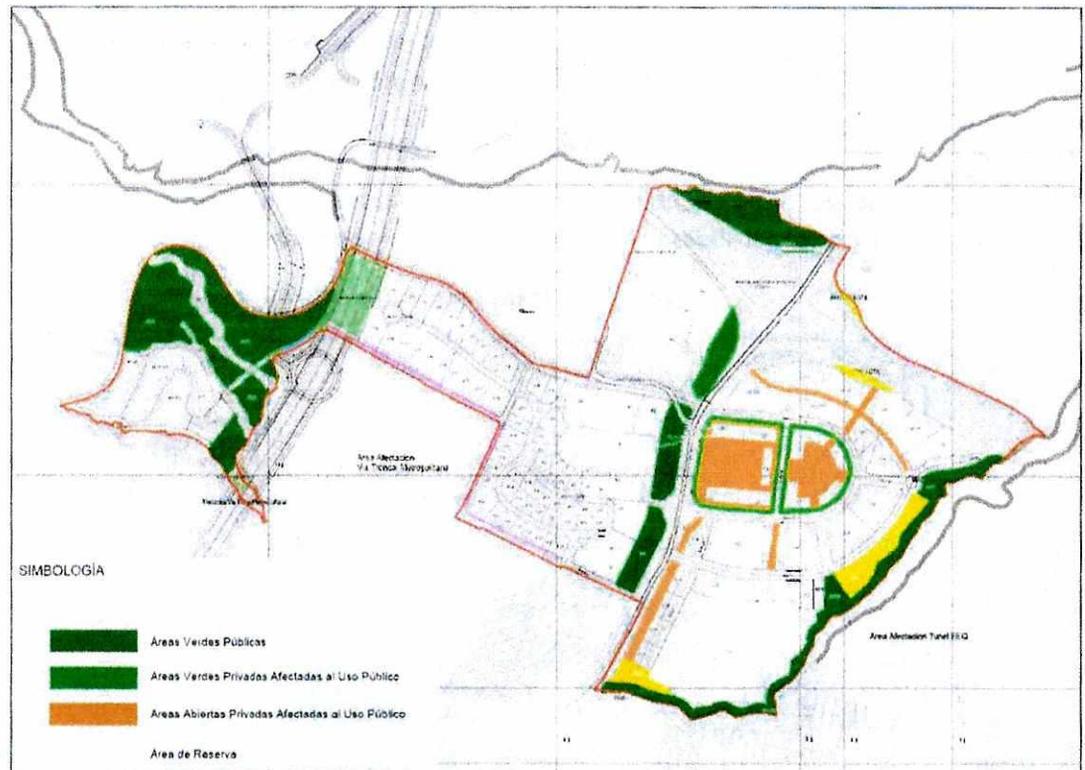
Mapa No2. Uso de Suelo Vigente



Fuente: STHV

- a) Zonificaciones: Los lotes que conforman el proyecto tienen las siguientes zonificaciones:
- Lote con predio No. 3672120, con la zonificación A1002-35 VB
 - Lote con predio No. 3672121, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.
 - Lote con predio No. 3672119, con zonificaciones A1006-40 y Área de promoción.

Mapa No. 4 Mapa de Composición
Espacios Públicos y Áreas privadas de acceso público



Fuente: Promotor del proyecto

2.7 Condiciones Urbanísticas Complementarias. - El Proyecto contemplará las siguientes condiciones urbanísticas complementarias:

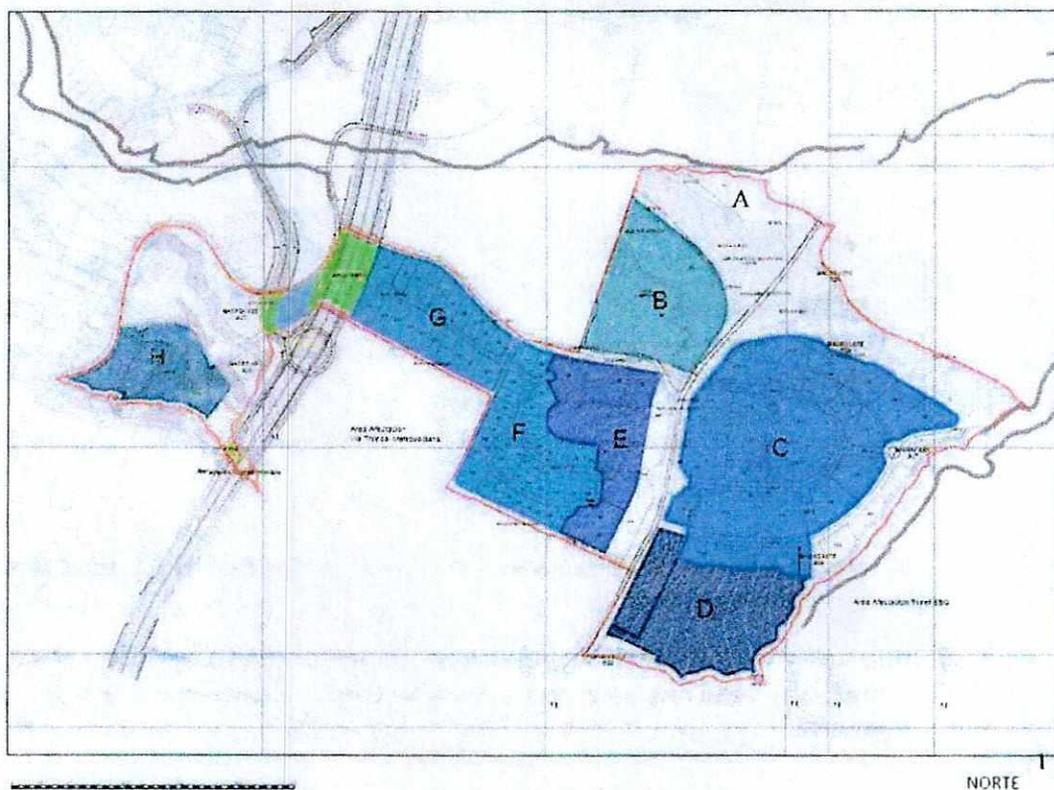
- a) Integración urbanística con el contexto y entorno urbano, así como las soluciones de integración a la red vial u otras requeridas para asegurar su adecuada conexión con el sistema urbano circundante;
- b) Equipamientos y áreas verdes de uso y dominio público según lo establecido en la normativa nacional y metropolitana vigente.
- c) Áreas privadas afectadas al uso público, accesibles sin restricciones, garantizando el acceso universal e incondicional. Estas áreas formarán parte de las áreas comunales privadas de los edificios, sin que los futuros propietarios puedan cambiar las condiciones de accesibilidad y uso

establecidos. Estas áreas estarán complementadas con usos de comercios y servicios en las plantas bajas, su horario de accesibilidad será irrestricta, impidiéndose el uso de barreras físicas, portones o garitas;

- d) Incorporación de ciclovías y una red de circulación peatonal que se complementa con áreas verdes públicas y áreas privadas de acceso público;
- e) Dotación de servicios y equipamiento urbano.

2.8 Sectores de Planificación. - El Proyecto prevé una estructura urbana compuesta por 8 sectores que se encuentran detallados en el Mapa No. 5 detallado a continuación:

Mapa No. 5. Sectores de Planificación

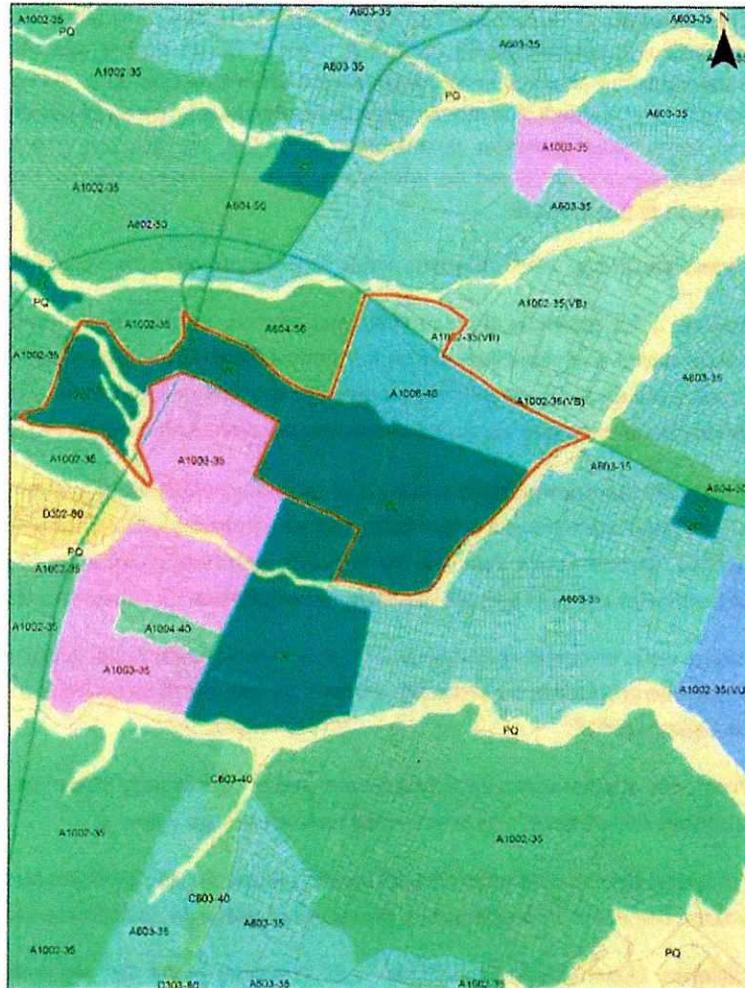


Fuente: Promotor del proyecto

Los 8 sectores de planificación del PUAE San Patricio se definen de la siguiente forma:

Las asignaciones de zonificación se muestran en el mapa No 3:

Mapa No3. Zonificación Vigente



Fuente: STHV

2.3 Asignación de zonificación de partida en área de promoción.- De conformidad con lo establecido en el artículo No. 65 literal f) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el DMQ, la cual señala que: *“ En predios esquineros que tengan dos o más zonificaciones, podrán acogerse a cualquiera de ellas respetando los retiros correspondientes a cada vía en sus respectivos frentes, salvo el caso de tipología sobre línea de fábrica que no será aplicable sobre ejes con retiros frontales”.*

En los lotes con predio No. 3672119 y No. 3672121, al ser esquineros y poseer dos zonificaciones, en aplicación de la normativa descrita en el párrafo anterior, la línea base de asignación urbanística en la

zonificación con área de promoción es la A1006-40, esta zonificación también se utilizará para calcular los excedentes de edificabilidad demandados por el PUAE San Patricio y realizar el respectivo cálculo de Concesión Onerosa de Derechos.

2.4 Objetivo General.- El PUAE San Patricio se estructurará con un carácter de subcentro polifuncional complementario a la centralidad de Cumbayá, a partir de un núcleo que conforma un nuevo centro urbano. Para contribuir al esfuerzo de consolidación urbana de Cumbayá, el Proyecto prevé el desarrollo de infraestructura y facilidades de movilidad para su adecuada integración con en el sistema de transporte público, así como para garantizar la movilidad peatonal, en bicicleta y vehicular. De igual manera, contempla el desarrollo de la red de infraestructura de servicios básicos requerida por el desarrollo urbano proyectado por el PUAE

2.5 Objetivos Específicos. – Son objetivos específicos del proyecto los siguientes:

1. Aportar a los objetivos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en lo concerniente a la consolidación de las centralidades urbanas a escala metropolitana y a escala zonal, a través de la consolidación y densificación de un área urbana y la constitución de una red de equipamientos que garanticen el acceso a servicios en el sector sur de la parroquia;
2. Desarrollar un nuevo centro urbano que incluya vivienda, equipamientos, actividad comercial y empresarial, infraestructura turística y recreativa alrededor de plazas y espacios verdes de acceso público. La concepción múltiple del Proyecto permitirá generar un territorio polifuncional que permita a los usuarios ejercer todas sus actividades en un subcentro urbano mixto y compacto;
3. Promover el desarrollo turístico en el Distrito Metropolitano de Quito, aportando a la política de desarrollo productivo de la ciudad, a través de una oferta de servicios y equipamientos turísticos de clase mundial;
4. Promover el dinamismo económico en el sector, generando plazas de trabajo y oportunidades laborales relacionadas con la actividad turística a largo plazo; y,
5. Fortalecer los espacios naturales del sector, por medio de elementos que fortalezcan la red verde urbana con el entorno existente y proteger la calidad de aire característico del valle.

2.6 Condiciones Urbanísticas Específicas. - El Proyecto prevé las siguientes condiciones urbanas específicas:

- a) Usos: Los usos de suelo principales son Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) y Protección Ecológica (PE).
- b) Entorno: Espacios públicos y espacios privados de uso público integrados mediante áreas verdes, parques y aceras, enteramente accesibles al público, según la implantación general del Proyecto. La composición de espacios públicos y áreas verdes públicas y privadas se encuentra en el Mapa N° 4. Mapa de Composición.

Sector A.- Ubicado en el extremo norte del predio, destinado como área verde pública. Accesible mediante la Av. Alfonso Lamiña, se genera una ciclovía que conecta la Av. Alfonso Lamiña con la Vía Férrea. Esta zona también abarca la generación de la parada de transporte público ubicado en el lote con predio No. 3672118.

Sector B.- Ubicado en la zona nor occidental de predio, destinado a uso Múltiple, principalmente comercial, con accesibilidad directa desde la Ruta Viva y desde la Av. Alfonso Lamiña.

Sector C.- Zona central del PUAE, destinada para la implantación de edificaciones de uso múltiple, entre los cuales se contará con oficinas, hoteles, equipamiento médico privado, residencia y comercio. En esta se ubicará la mayor densidad y concentración de servicios e infraestructura del proyecto con una nueva red vial, generando conectividad hacia las vías principales de acceso.

Sector D.- Ubicado al extremo sur del predio, destinada a uso múltiple, contempla comercio, oficinas y equipamiento deportivo privado. Esta zona colinda con la quebrada Auqui y contará con accesos desde la Av. Alfonso Lamiña de manera directa.

Sector E.- Ubicada frente a la Av. Alfonso Lamiña, destinada para uso múltiple, principalmente hotelero y residencial, el cual se complementa con amplios espacios verdes públicos y privados.

Sector F-G.- Ubicado en la porción occidental del predio, destinada a uso residencial unifamiliar, colindante con el entorno residencial de baja densidad existente en el sector, con accesibilidad por medio de un nuevo sistema vial desde la Av. Alfonso Lamiña al este y desde la Calle Río Santiago desde el norte. Esta zona separa la zona de edificaciones de altura, de la zona de baja densidad, evitando la incidencia de vista o sombra sobre predios unifamiliares existentes.

Sector H.- Ubicado en el extremo occidental del predio, destinado a uso residencial, en medio de un entorno natural de bosque y quebradas existentes. Se accederá por medio de nueva vía de acceso desde la calle Río Santiago y calle Eloy Alfaro.

2.9 Distribución de las áreas del Proyecto San Patricio.- El proyecto San Patricio, contempla la siguiente distribución de áreas:

Cuadro No. 2
Distribución de áreas del Proyecto San Patricio

Lote con predio No. 3672119, Sectores C-D		superficie m2
	Área bruta	228.647,41
1	LOTES DE VENTA	160.310,87
2	ÁREA VERDE -CICLOVIA	4.792,46
3	AV4	1.652,96
4	AV7	1.539,21
5	EQ1	3.637,03
6	EQ2	2.491,29
7	EQ3	2.622,02
8	BSQ	10.656,10
9	EQ4	927,56
A	SUBTOTAL (1+2+3+4+5+6+7+8+9)	188.629,50

10	VIAS C+D	29.599,70
11	COLECTORA	13.452,00
12	EXISTENTE	3.033,79
B	TOTAL VIAS (10+11-12)	40.017,91
	TOTAL (A+B)	228.647,41

Lote con predio No. 3672121, sectores(E,F,G,H)		superficie m2
	Área bruta	302.952,37
13	LOTES DE VENTA	186.653,75
14	AV2	15.529,83
15	AV3	7.506,03
16	AV5	16.905,33
17	AV6	11.041,69
18	QUEBRADA OCCIDENTAL	12.751,71
19	BORDE DE QUEBRAA OCC	4.108,57
20	RESERVA 1	6.607,10
21	RESERVA 2	1.399,08
C	SUBTOTAL (13+14+15+16+17+18+19+20+21)	262.503,09
22	VIAS F+G+H	35.330,60
23	VIA EXISTENTE	5.118,68
D	TOTAL VIAS (22 +23)	40.449,28
	TOTAL (C+D)	302.952,37

Lote con predio No. 3672120 , sector (A)		superficie m2
	Área bruta	11.549,45
24	AV1	10.551,94
25	Borde de quebrada	997,51
	TOTAL (24+25)	11.549,45

Total Área Útil (1+2+3+4+5+6+7+9+13+14+15+16+17+24+25)	427.159,48 m2
---	----------------------

Fuente: Promotor del proyecto

2.9 División en lotes.- El proyecto plantea la generación de 106 lotes individuales, además de los lotes correspondientes a los equipamientos y áreas verdes públicas, según lo detallado en el Cuadro No. 3 Área de Lotes, Superficies y Linderos.

**Cuadro No. 3
Área de lotes, superficies y linderos del PUAE San Patricio**

LOTE	NORTE	SUR	ESTE	OESTE	SUPERFICIE
B1	Vértice formado por el borde del talud de la rampa de salida de la Ruta Viva y la propiedad del Colegio Spellman	Vértice formado por la rampa de salida de la Ruta Viva y la calle Río Santiago	Colinda con la acera de la rampa de salida de la ruta viva una distancia de 405.43 m	Colinda con el lote privado B2 una distancia de 356.95 m	24.874,00
B2	Vértice formado por el borde de la propiedad privada del colegio Spellman y el lote privado B1	Vértice formado por la calle Río Santiago y el lote privado B1	Colinda con el lote privado B1 una distancia de 356.95 m	Colinda con la propiedad privada del Colegio Spellman una distancia de 182.78, luego continua por la vereda de la calle Río Santiago una distancia de 159.43 m.	23.800,00
C1-C2	Acera del carril de servicio de Ruta Viva en sentido oeste-este en 131,95m	Lote privado C9-C10 en 74,17m y con lote privado C11-C12 en 51,44m	Vértice formado por la acera del carril de servicio de Rita Viva en sentido oeste - este y el lote C9-C10.	Colinda con el lote privado C3-C4 una distancia de 49.87 m.	4.881,04
C3-C4	Colinda con la acera de la rampa de acceso de la ruta viva sentido este - oeste una distancia de 90.57 m	Colinda con el lote privado C11-C12 en 74.46 m	Colinda con el lote privado C5 en 50.93 m	Colinda con el lote privado C1-C2 en 49.87 m	3.882,54
C5	vértice formado por el lote privado C3-C4 y la acera de la rampa de acceso de la ruta viva	vértice formado por el lote privado C14 y el lote privado C6-C7	colindante con la rampa de acceso de la ruta viva en sentido este - oeste una distancia de 78.92 m, continua con el lote privado C6-C7 en 71.25 m.	colindante con el lote privado C3-C4 en 50.93 m. continua con el lote privado C6-C7 en 59.58 m	4.247,41

C6-C7	vértice formado por con el lote privado C5 y con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva	vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C8	colindante con la acera de la vía rampa de la Ruta Viva sentido este - oeste una distancia de 61.27 m, continua con el lote privado C8 en 96.06 m, continua	colindante con el lote privado C5 en 71.25 m, continua con el lote privado C14 en 44.61 m	4.062.20
C8	vértice formado por con el lote privado C6-C7 y con la acera de la vía rampa de entrada de la vía C2	vértice formado por con el lote privado C14 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la rampa de entrada de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 66.15 m, continua con la acera de la vía C2 sentido norte - sur una distancia de 129.79 m.	colindante con el lote privado C6-C7 en 96.06 m, continua con el lote privado C14 en 27.31 m	4.643,36
C9-C10	Colinda con el lote privado C1-C2 en 74.17 m	colindante con la acera de la vía C1 en sentido este - oeste una distancia de 116.26 m	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.18 m	colindante con la acera de la vía Ruta Viva en sentido norte - sur una distancia de 82.88 m	5.265,26
C11-C12	Colinda con el lote privado C1-C2 en 51.45 m, continua con el lote privado C3-C4 en 74.46 m	Colinda con la acera de la vía C1 una distancia de 105.10 m	Colinda con el lote privado C13 en 42.24 m	Colinda con el lote privado C9-C10 en 42.18 m	4.737.46
C13	vértice formado por con el lote privado C5 y con el lote privado C11-C12	vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C14	colindante con el lote privado C5 en 53.63 m, continua con el lote privado C14 en 57.15 m.	colindante con el lote privado C11-C12 en 42.24 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 45.65 m	2.341,96
C14	vértice formado por el lote privado C13 y el lote privado C5	colindante con la acera de la vía C2.1 sentido este - oeste una distancia de 79.19 m	colindante con el lote privado C5 en 5.93 m, continua con el lote privado C6-C7 en 44.61 m, y luego con el lote privado C8 en 27.31 m	colindante con el lote privado C13 en 57.15 m, continua con la acera de la vía C1 sentido norte - sur una distancia de 29.68 m	3.900,81
C14-C15	vértice formado por la acera de la vía C1 y la acera de la vía C4	colindante con el lote privado C16-C17 en 110.32 m	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 158.30 m	colindante con la acera de la vía C4 en sentido norte - sur una distancia de 80.32 m	7.656,77

C16-C17	colindante con el lote privado C14-C15 en 110.32 m	vértice formado por con la acera de la vía C4 y con la acera de la vía C1	colindante con la acera de la vía C1 siguiendo su curvatura una distancia de 146.82 m	colindante con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 72.73 m	6.339,11
C18	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 56.06 m	Colinda con el lote privado C21 en 75.34 m	Colinda con el lote privado C19 en 34.84 m, continua con el lote privado C20 en 42.25 m	Colinda con la acera de la calle Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 109.88 m	5.435,97
C19	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65.33 m	Colinda con el lote privado C20 en 64.09 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 34.60 m	Colinda con el lote privado C18 en 34.84 m	2.243,56
C20	Colinda con el lote privado C19 en 64.09 m	Colinda con el lote privado C22 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 84.95 m	Colinda con el lote privado C18 en 42.25 m, continua con el lote privado C21 en 42.55 m	5.315,83
C21	Colinda con el lote privado C18 en 75.34 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 65.62 m	Colinda con el lote privado C20 en 42.55 m, continua con el lote privado C22 en 36.61 m	Colinda con la acera de la vía calle Alfonso Lamiña una distancia de 81.64 m	6.003,07
C22	Colinda con el lote privado C20 en 57.03 m	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 59.79 m	Colinda con la acera de la vía C4 sentido norte - sur una distancia de 35.04 m	Colinda con el lote privado C21 en 36.61 m	2.177,12
C23	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 110.53 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 123.40 m	Colinda con el lote privado C24 en 79.61 m	Colinda con el lote privado C29 en 70.88 m	8.871,19
C24	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 64.32 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 90.13 m	Colinda con la acera de la vía C6 sentido norte - sur una distancia de 76.87 m	Colinda con el lote privado C23 en 79.61 m	6.217,47
C25	vértice formado por con la acera de la vía C1 y con el lote privado C26	vértice formado por con la acera de la vía C6 y con la acera de la vía C2	colindante con el lote privado C26 en 65.71 m, continua con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.21 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 44.91 m, continua con la acera de la vía C6 sentido norte -	4.536,80

				sur una distancia de 72.85 m	
C26	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 73.95 m	vértice formado por con el lote privado C25 y con la acera de la vía C2	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 87.82 m	colindante con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 42.66 m. continua con el lote privado C6 en 64.71 m	4.590,28
C27	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 76.25 m	Colinda con el lote privado D2 en 86.75 m	Colinda con el área verde pública AV4 en 50.42 m	Colinda con el lote privado C28 en 36.44 m	3.827,56
C28	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 122.80 m	Colinda con el lote privado D2 en 137.63 m	Colinda con el lote privado C27 en 36.44 m	Colinda con el lote privado D1-A en 40.79 m	3.846,55
C29	Colinda con la acera de la vía C1 sentido este - oeste una distancia de 26.44 m	Colinda con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 44.06 m	Colinda con el lote privado C23 en 70.88 m	Colinda con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 70.50 m	2.709,95
C30	Colinda con vía pública C2 en 20,50 m	Colinda con lote privado D2 en 19,83m	Colinda con área verde pública AV4 en 56,01 m	Colinda con lote privado C27 en 50,39 m	1.057,40
D1A	vértice formado por la acera de la vía Alfonso Lamiña y la acera de la vía C2	vértice formado por el lote privado D2 y el lote privado D1-B	colindante con la acera de la vía C2 sentido este - oeste una distancia de 50.66 m. continua con el lote privado C28 en 40.79 m. continua con el lote privado D2 en 17.57 m	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 48.93 m. continua con el lote privado D1-B en 50.61 m	2.714,70
D1B	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-A	vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-C	colindante con el lote privado D1-A en 50.61 m. continua con el lote privado D2 en 50.42 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 47.50 m. continua con el lote privado D1-C en 50.93 m	2.409,45
D1C	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con el lote privado D1-B	vértice formado por con el lote privado D2 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-B en 50.93 m. continua con el	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de	2.424,46

			lote privado D2 en 47.46 m.	47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 51.25 m	
D1D	vértice formado por con la acera de la vía Alfonso Lamiña y con la acera de la vía C5	vértice formado por con la acera de la vía D1 y con el lote privado D1-D	colindante con el lote privado D1-C en 51.25 m, continua con el lote privado D2 en 45.45 m.	colindante con la acera de la vía Alfonso Lamiña sentido norte - sur una distancia de 45.04 m, continua con la acera de la vía D1 sentido este - oeste una distancia de 51.55 m	2,366.11
D2	Colinda con el lote privado C28 en 137.63 m, continua con el lote privado C27 en 86.75 m, luego con el lote privado AV4 en 19.28 m	Colinda con la ciclo vía una distancia de 193.86 m, continua con el lote privado EQ2 en 56.28 m.	Colinda con el lote privado ciclo vía en 221.26 m.	Colinda con el lote privado D1-A en 58.36 m, continua con el lote privado D1-B en 47.42 m, luego con el lote privado D1-C en 47.46 m, continua con el lote privado D1-D en 45.45 m, luego con la acera de la vía D1 una distancia de 14.30 m	41,605.48
E1	con el lote privado E8 en 40.80 m, luego con el lote privado E3 en 74.25 m, continua con el lote privado E2 en 48.46 m	con el lote privado F6 en 12.47 m, continua con el lote privado F7 en 14.19 m, luego con el lote privado F8 en 25.53 m, continua con el lote privado F9 en 23.52 m y finalmente con el lote privado E4 en 78.62m	Con Área verde pública AV6 en 65.76 m	con el lote privado F1 en 20.20 m, continua con el lote privado F2 en 15.20 m, luego con el lote privado F3 en 14.31 m, continua con el lote privado F4 en 13.94 m, luego con el lote privado F5 en 13.34 m	11,965.79
E2	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 52.59 m	con lote privado E1 en 48.46 m	Con área verde pública AV6 en 66.15 m	Con lote privado E3 en 68.75 m	3,377.11
E3	Acera de la Calle Rio Santiago en sentido Este - Oeste en 82.16 m	con lote privado E1 en 74.25 m	Con lote privado E2 en 68.75 m	Con lote privado E8 en 70.50 m	5,228.88
E4	con lote privado E1 en 78.62 m	con lote privado E5 en 75.81 m	Con el área verde pública AV6 en 47.92 m	con lote privado F9 en 43.14 m	3,503.29

E5	con lote privado E4 en 75.81 m	con lote privado E6-E7 en 47.28 m	Con Área verde publica AV6 en 72.18 m	con la acera de la vía G1 en sentido norte-sur en 59.65 m	3.493,73
E6-E7	con lote privado E5 en 47.28 m	con la acera de la vía G3 en sentido Este - Oeste en 82.47 m	Con Área verde publica AV6 en 80.46	con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 99.51 m	5.942,00
E8	con la acera de la vía Río Santiago sentido este - oeste una distancia de 59.99 m	con el lote privado E1 en 40.80 m	con el lote privado E3 en 70.50 m	con el lote privado F42 en 34.04 m, continua con la acera de la vía G1 siguiendo su curvatura una distancia de 42.19 m, luego con el lote privado F1 en 42.19 m	4.303,46
F1	colinda con el vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado E8	vértice formado por el lote privado F2 y el lote privado E1	con el lote privado E8 en 42.19 m, continua con el lote privado E1 en 20.20 m	con la acera de la vía G1 sentido norte - sur una distancia de 46.86 m, continua con el lote privado F2 en 43.04 m	1.491,20
F2	con el lote privado F1 en 43.04 m	con el lote privado F3 en 43.09 m	con el lote privado E1 en 15.20 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 29.61 m	963,86
F3	con el lote privado F2 en 43.09 m	con el lote privado F4 en 43.19 m	con el lote privado E1 en 14.31 m	con la acera de la vía G1 una distancia de 27.90 m	909,81
F4	vértice formado por el lote F3 y el lote privado E1	vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F5	con el lote privado E1 en 13.94 m, continua con el lote privado F5 en 43.25 m	con el lote privado F3 en 43.19 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 27.44 m	1.000,00
F5	vértice formado por el lote F4 y el lote privado E1	vértice formado por la acera de la vía G1 y el lote privado F6	con el lote privado E1 en 13.34 m, continua con el lote privado F6 en 43.23 m	con el lote privado F4 en 43.25 m, continua con la acera de la vía G1 una distancia de 26.77 m	857,45
F6	con el lote privado E1 en 12.47 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.82 m	con el lote privado F7 en 43.33 m	con el lote privado F5 en 43.23 m	814,40
F7	con el lote privado E1 en 14.29 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 27.55 m	con el lote privado F8 en 43.12 m	con el lote privado F6 en 43.33 m	901,58

F8	con el lote privado E1 en 25.53 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 25.96 m	con el lote privado F9 en 42.44 m	con el lote privado F7 en 43.12 m	1.105,41
F9	con el lote privado E1 en 23.33 m	con la acera de la vía G1 sentido este - oeste una distancia de 23.52 m	con el lote privado E4 en 43.14 m	con el lote privado F8 en 42.44 m	1.005,99
F10	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.76 m	con el lote privado F25 en 25.91 m	con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 22.08 m	con el lote privado F11 en 22.98 m	578,75
F11	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 25.73 m	con el lote privado F24 en 25.84 m	con el lote privado F10 en 22.98 m	con el lote privado F12 en 25.90 m	625,01
F12	con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 22.83 m	con el lote privado F23 en 28.40 m	con el lote privado F11 en 25.90 m	con el lote privado F13 en 27.32 m	674,51
F13	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F14	vértice formado por el lote privado F12 y el lote privado F22	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 17.27 m, continua con el lote privado F12 en 27.32 m	colindante con el lote privado F14 en 27.45 m, continua con el lote privado F22 en 25.47 m	619,35
F14	vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con el lote privado F15	vértice formado por con el lote privado F13 y con el lote privado F21	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.69 m, continua con el lote privado F13 en 27.45 m	colindante con el lote privado F15 en 27.85 m, continua con el lote privado F21 en 20.42 m	558,93
F15	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	vértice formado por el lote privado F14 y el lote privado F20	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido este - oeste una distancia de 20.72 m, continua con el lote privado F14 en 27.85 m	colindante con el lote privado F16 en 30.90 m, continua con el lote privado F20 en 20,02 m	574,09
F16	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F17	vértice formado por el lote privado F17 y	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia	colindante con el lote privado F17 en 34,39 m, continua	656,17

		el lote privado F19	de 21.39 m. continua con el lote privado F14 en 30.90 m	con el lote privado F19 en 21.09 m	
F17	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 44.40 m	vértice formado por la acera de la vía G1 Este y el lote privado F16	colindante con el lote privado F16 en 34.39 m	colindante con el lote privado F18 en 29.26 m	720.65
F18	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F17	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F19	colindante con el lote privado F17 en 29.26 m. continua con el lote privado F19 en 32.74 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 55.69 m	859.80
F19	vértice formado por el lote privado F18 y el lote privado F16	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F20	colindante con el lote privado F16 en 21.09 m. continua con el lote privado F20 en 29.81 m	colindante con el lote privado F19 en 32.74 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.55 m	654.75
F20	vértice formado por el lote privado F19 y el lote privado F15	vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F21	colindante con el lote privado F15 en 20.02 m. continua con el lote privado F19 en 29.81 m	colindante con el lote privado F21 en 28.00 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.85 m	575.91
F21	vértice formado por el lote privado F20 y el lote privado F14	vértice formado por acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F22	colindante con el lote privado F14 en 20.42 m. continua con el lote privado F22 en 27.84 m	colindante con el lote privado F20 en 28.00 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.19 m	567.36
F22	colindante con el lote privado F13 en 25.47 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 30.68 m	colindante con el lote privado F21 en 27.84 m	colindante con el lote privado F23 en 27.58 m	792.57
F23	colindante con el lote privado F12 en 28.40 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 34.11 m	colindante con el lote privado F24 en 25.97 m	colindante con el lote privado F22 en 27.58 m	844.29
F24	colindante con el lote privado F11 en 25.84 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.18 m	colindante con el lote privado F25 en 23.82 m	colindante con el lote privado F23 en 25.97 m	652.17

F25	colindante con el lote privado F10 en 25.91 m	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.39 m	colindante con la acera de la vía G1 Este sentido norte - sur una distancia de 20.57 m	colindante con el lote privado F24 en 23.82 m	574.92
F26	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G1 Este	vértice formado por con la acera de la vía G1 Este y con la acera de la vía G3	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 19.19 m, continua por la acera de la vía G1 Este una distancia de 37.64 m	colindante con el lote privado F27 en 33.06 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	714.88
F27	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F28	vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F26	colindante con la acera de la vía G1 Oeste siguiendo su curvatura una distancia de 20.29 m, continua con el lote privado F26 en 33.06 m	colindante con el lote privado F28 en 29.57 m, continua por la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.97 m	620.60
F28	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F27	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y con el lote privado F29	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.02 m, continua con el lote privado F27 en 29.57 m	colindante con el lote privado F29 en 29.20 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	583.04
F29	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F28	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F30	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.10 m, continua por el lote privado F28 en 29.20 m	colindante con el lote privado F30 en 31.03 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 19.98 m	601.18
F30	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F29	vértice formado por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.15 m, continua con el lote privado F29 en 31.03 m	colindante con el lote privado F31 en 33.28 m, continua con la acera de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.00 m	640.71
F31	vértice formado por la acera de la vía G1 Oeste y el lote privado F30	vértice formado por la acera de la vía privada a la hacienda San Luis y el lote privado F32	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.39 m, continua con el lote privado F30 en 33.28 m	colindante con el lote privado F32 en 37.09 m, continua por el borde de la vía privada a la hacienda San Luis una distancia de 20.03 m	703.74

F32	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F31	colindante con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.30 m. continua con el lote privado F30 en 37.09 m	colindante con el lote privado F32 en 45.01 m. continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 30.05 m	994.04
F33	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F34	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F32	colindante con el lote privado F34 en 34.02 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 20.18 m. continua con el lote privado F32 en 45.01 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 83.46 m	2.267.32
F34	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F35	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F33	colindante con el lote privado F35 en 26.22 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 23.23 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 28.93 m. continua con el lote privado F33 en 34.30 m	775.40
F35	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F36	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F34	colindante con el lote privado F36 en 32.90 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.48 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.85 m. continua con el lote privado F34 en 28.22 m	653.48
F36	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F37	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F35	colindante con el lote privado F37 en 43.87 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 24.58 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m. continua con el lote privado F35 en 32.90 m	844.60
F37	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F38	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F36	colindante con el lote privado F38 en 47.09 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.16 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 21.84 m. continua con el lote privado F36 en 43.87 m	1.003.36
F38	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado F39	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F37	colindante con el lote privado F39 en 42.47 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 22.03 m	colindante con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 23.67 m. continua con el lote privado F37 en 47.09 m	997.76

F39	vértice formado por con la acera de la vía G5 y con el lote privado F40	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado F38	colindante con el lote privado F40 en 39.59 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste una distancia de 21.29 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 21.82 m. continua con el lote privado F38 en 42.47 m	879,42
F40	colindante con la acera de la vía G5 sentido este - oeste una distancia de 26.31 m	colindante con el lote privado F39 en 39.59 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 41.46 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 20.86 m	1.088,49
F41	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.28 m	colindante con la vía G1 una distancia de 30.44 m	colindante con el lote privado F42 en 47.69 m	colindante con la acera de la vía G5 una distancia de 37.01 m	1.252,34
F42	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 24.24 m	colindante con la acera de la vía G1 una distancia de 33.63 m	colindante con el lote privado E8 en 34.04 m	colindante con el lote privado F41 en 47.69 m	1.127,36
G1	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G20	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G2	colindante con la acera de la vía Rio Santiago en sentido este-oeste una distancia de 25.55 m. continua con el lote privado G2 en 68.81 m	colindante con el lote privado F41 en 57.90 m. continua con la acera de la vía en sentido este - oeste una distancia de 27.77 m	1.624,97
G2	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G1	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G3	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.30 m. continua con el lote privado G3 en 70.38 m	colindante con el lote privado G1 en 68.81 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.08 m	1.746,43
G3	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G2	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G4	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 25.14 m. continua con el lote privado G4 en 68.42 m	colindante con el lote privado G2 en 70.38 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.01 m	1.742,64
G4	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G3	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G5	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.18 m. continua con el	colindante con el lote privado G3 en 68.42 m. continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m	1.646,79

			lote privado G5 en 62.92 m		
G5	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G4	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G6	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 26.56 m, continua con el lote privado G6 en 58.19 m	colindante con el lote privado G4 en 62.92 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.36 m	1.509,46
G6	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G5	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G7	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.96 m, continua con el lote privado G7 en 54.77 m	colindante con el lote privado G5 en 58.19 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.61 m	1.411,93
G7	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G6	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G8	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.15 m, continua con el lote privado G8 en 50.99 m	colindante con el lote privado G6 en 54.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.53 m	1.324,88
G8	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G7	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G9	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido norte - sur una distancia de 26.16 m, continua con el lote privado G9 en 46.50 m	colindante con el lote privado G7 en 50.99 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido norte - sur una distancia de 25.21 m	1.216,39
G9	vértice formado por con la acera de la vía Rio Santiago y con el lote privado G8	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con la acera de la vía G5	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 28.78 m, continua con la acera de la vía G5 sentido norte - sur una distancia de 40.76 m	colindante con el lote privado G8 en 46.50 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 31.02 m	1.382,00
G10	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G11	vértice formado por con la acera de la vía G5 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 41.05 m, continua con la acera de la vía G5	colindante con el lote privado G11 en 50.22 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste	2.088,27

			sentido norte - sur una distancia de 44.56 m	una distancia de 43.18 m	
G11	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G12	vértice formado por con el lote privado G10 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.19 m, continua con el lote privado G10 en 50.22 m	colindante con el lote privado G12 en 53.15 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.282,43
G12	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G13	vértice formado por con el lote privado G11 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.52 m, continua con el lote privado G11 en 53.15 m	colindante con el lote privado G13 en 58.10 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.06 m	1.379,63
G13	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G14	vértice formado por con el lote privado G12 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.26 m, continua con el lote privado G12 en 58.10 m	colindante con el lote privado G14 en 63.44 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.04 m	1.500,90
G14	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G15	vértice formado por con el lote privado G13 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.69 m, continua con el lote privado G13 en 63.44 m	colindante con el lote privado G15 en 67.80 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.07 m	1.649,70
G15	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G16	vértice formado por con el lote privado G14 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.18 m, continua con el lote privado G14 en 67.80 m	colindante con el lote privado G16 en 69.91 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.726,70
G16	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G17	vértice formado por con el lote privado G15 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.10 m, continua con el lote privado G15 en 69.91 m	colindante con el lote privado G17 en 69.87 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.09 m	1.756,37

G17	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G18	vértice formado por con el lote privado G16 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 25.12 m, continua con el lote privado G16 en 69.87 m	colindante con el lote privado G18 en 67.69 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.730.00
G18	vértice formado por con la acera de la vía G1 Oeste y con el lote privado G19	vértice formado por con el lote privado G17 y con la acera de la vía derecho de vía	colindante con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 29.47 m, continua con el lote privado G17 en 67.69 m	colindante con el lote privado G19 en 53.07 m, continua con la acera de la vía derecho de vía sentido este - oeste una distancia de 25.25 m	1.532.45
G19	vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con el lote privado G20	vértice formado por con la acera de la vía derecho de vía y con el lote privado G18	colindante con el lote privado G20 en 19.77 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 26.32 m, continua con el lote privado G18 en 53.07 m	colindante con el lote privado Área de reserva en 63.20 m, continua con la acera de la vía derecho de vía una distancia de 37.62 m	2.266.09
G20	vértice formado por con el lote privado Área de reserva y con la acera de la vía Rio Santiago	vértice formado por con el lote privado G19 y con la acera de la vía G1 Oeste	colindante con la acera de la vía Rio Santiago sentido este - oeste una distancia de 49.14 m, continua con el lote privado G1 en 67.69 m, continua con la acera de la vía G1 Oeste sentido este - oeste una distancia de 32.34 m	colindante con el lote privado Área de reserva en 72.32 m, continua con la acera de la vía G19 una distancia de 19.77 m	2.909.02
H1-H5	Colinda con el área verde AV2 en 43.01 m	Colinda con el Retiro de la quebrada Auqui Grande en 99.11 m	Colinda con la acera de la vía H1 sentido norte - sur una distancia de 121.42 m	Colinda con el retiro de la Vía del Tren en 141.04 m	11.902.58
H6-H8	Colinda con el lote privado AV2 en 43.01 m	Colinda con el retiro de la quebrada Auqui Grande en 61.73 m	Colinda con el lote privado H11 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 en 100.98 m	Colinda con el lote privado H1-H5 en 103.59 m	6.747.69

H9-H10	Vértice formado por los lotes privados H6-H8 y el lote H11	colindante con el retiro de la quebrada Auqui Grande siguiendo el borde una distancia de 116.16 m.	Colindante con el lote H11 una distancia de 91.94 m, continua con el lote H12 una distancia de 25.15 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 una distancia de 162.71 m.	5.475,20
H11	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde publica AV2 con el lote privado H6-H8	Vértice formado por los lotes privados H9-H10 y H12	Colindate con el borde de la quebrada a largo del borde una distancia de 119.62 m y continua a lo largo del lote privado H12 una distancia de 66.86 m.	Colindante con el lote privado H6-H8 en 38.02 m, continua con el lote privado H9-H10 una distancia de 91.94 m.	4.126,77
H12	Vértice formado por la quebrada contenida en el área verde publica AV2 y el lote H11	Vértice formado por el área de reserva de la troncal metropolitana y el retiro de la quebrada Auqui Grande	colindante con la quebrada contenida en el área verde publica AV2 en 38.67 m, continua a lo largo del borde del área de reserva de la troncal metropolitana en 65.72 m	Colindante con el lote H11 en 66.86 m, luego con el lote privado H9-H10 en 25.15 m y luego continua con el borde del retiro de la quebrada Auqui Grande a lo largo de una distancia de 50.86 m.	3.159,55
					346.964,62

2.10 Ejecución de infraestructura pública - El Proyecto se ejecutará por etapas, de acuerdo con las condiciones económicas y urbanísticas que permitan su desarrollo. En la primera etapa se ejecutará la infraestructura pública y servicios básicos de acuerdo cronograma descrito en el cuadro No.4, bajo las siguientes items:

- Construcción de redes de alcantarillado, red de abastecimiento de agua potable y plantas de tratamiento de agua.
- Construcción de ductos y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Canalización de red de energía eléctrica y obra civil para el soterramiento de cableado aéreo existente y requerido para el proyecto.
- Instalación de red de alumbrado público.
- Canalización de red de telecomunicaciones.

- Vías públicas, Avenida Alfonso Lamiña y Calle Río Santiago.
- Paradas de transporte público.
- Habilitación de áreas verdes.
- Construcción de equipamientos.

Cuadro No. 4
Cronograma de Obras de infraestructura Fase 1

EDT	Nombre de tarea	Duración	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18	Mes 19	Mes 20
1	Vías	293 días	[Barra azul que cubre todos los meses]																			
1.1	Públicas	293 días	[Barra azul que cubre todos los meses]																			
2	Infraestructura	221.25 días	[Barra azul que cubre todos los meses]																			
2.1	Agua Potable	167 días	[Barra azul que cubre desde Mes 5 hasta Mes 16]																			
2.2	Alcantarillado Sanitario	175 días	[Barra azul que cubre desde Mes 7 hasta Mes 18]																			
2.3	Alcantarillado Pluvial	162 días	[Barra azul que cubre desde Mes 7 hasta Mes 17]																			
2.4	Electricidad y Comunicaciones	180 días	[Barra azul que cubre desde Mes 8 hasta Mes 19]																			
2.5	Alumbrado Público	25 días	[Barra azul que cubre desde Mes 14 hasta Mes 16]																			
3	Parques y áreas de recreación	189 días	[Barra azul que cubre desde Mes 11 hasta Mes 20]																			
3.1	Parques	68 días	[Barra azul que cubre desde Mes 12 hasta Mes 15]																			
3.2	Áreas de recreación	189 días	[Barra azul que cubre desde Mes 11 hasta Mes 20]																			
3.2.1	Ciclavia	128 días	[Barra azul que cubre desde Mes 12 hasta Mes 19]																			
3.2.2	Parque Lineal	111 días	[Barra azul que cubre desde Mes 11 hasta Mes 18]																			
4	Equipamiento urbano	60 días	[Barra azul que cubre desde Mes 14 hasta Mes 16]																			

Fuente: Promotor del proyecto

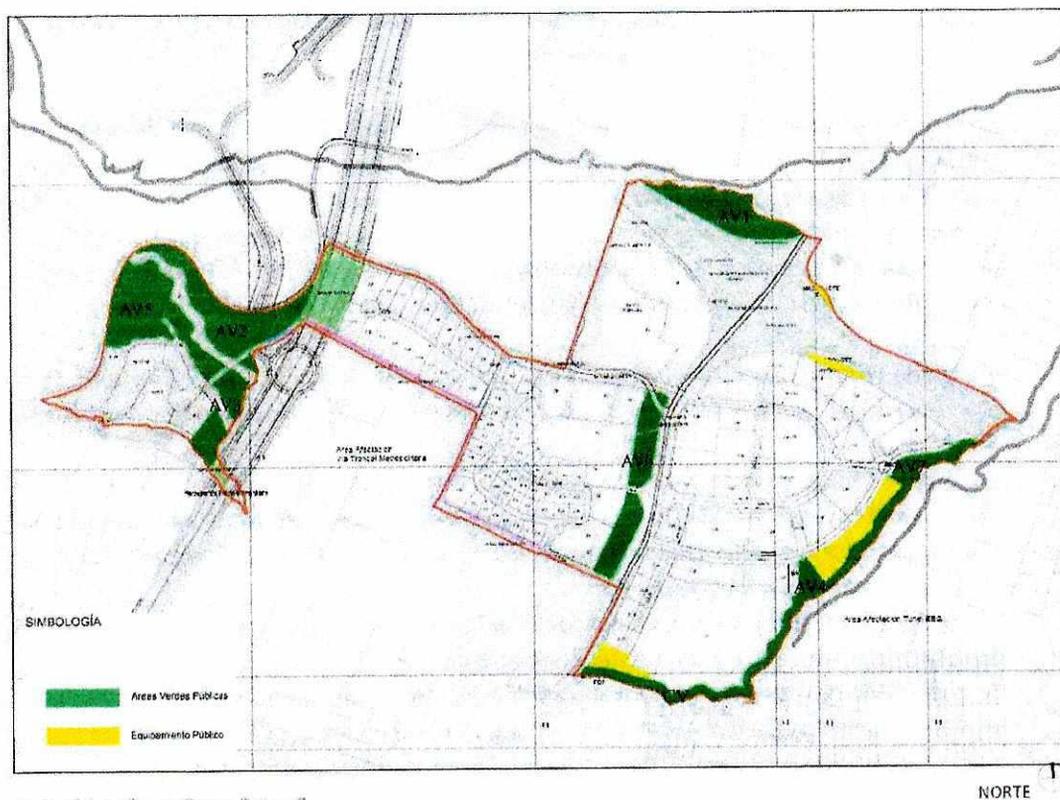
2.11 Red de Áreas Verdes Públicas y Equipamientos Públicos. - El Proyecto entregará al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de áreas verdes públicas una superficie total de 69.519,45 m², cuya composición se muestra en el cuadro No.5. El total de esta superficie corresponde al 16,27% del área útil del proyecto. Adicionalmente entregará una superficie de 10.125,37 m², que corresponde al 2,37% del área útil del proyecto, para equipamientos públicos. La selección y dimensionamiento de los equipamientos será definida por el Municipio de Quito de acuerdo con las necesidades de la zona.

Las áreas a entregarse al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito se detallan en el Mapa No. 6. Las áreas verdes públicas del Proyecto serán desarrolladas en su totalidad con tratamiento paisajístico y urbano para el adecuado uso y disfrute de la ciudadanía. El promotor ejecutará a su costo las obras de vialidad que garanticen la accesibilidad a todas las áreas verdes con énfasis en los circuitos peatonales y de bicicletas. Los estudios arquitectónicos y diseños de ingeniería de detalle estarán a cargo del promotor en coordinación con las entidades municipales competentes para la implementación de los equipamientos y de las áreas verdes. La adecuación y ajardinamiento del terreno así como todas las obras básicas que garanticen el aprovechamiento de las áreas verdes será responsabilidad del promotor, así como los sistemas de seguridad que serán definidos en coordinación con la municipalidad, en el ámbito de sus competencias.

Cuadro No. 5
Áreas verdes públicas

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
AV1	Área verde Norte	10.551,94
AV2	Área Verde Occidental 1(parque ecológico)	15.529,83
AV3	Área Verde Occidental 2 (parque ecológico)	7.506,03
AV4	Área Verde Oriental 1 (parque lineal –quebrada el Auqui)	1.652,96
AV5	Área Verde Occidental 3 (parque ecológico)	16.905,33
AV6	Parque Lineal Central (Av. Alfonso Lamíña)	11.041,69
AV7	Área Verde Oriental 2 (parque lineal –quebrada el Auqui)	1.539,21
CV	Área Verde (Ciclo Vía) (parque lineal –quebrada el Auqui)	4.792,46
TOTAL ÁREAS VERDES PÚBLICAS		69.519,45

Mapa No.6. Áreas Verdes y Equipamiento Público



Fuente: Promotor del proyecto

2.12 Área Verde Pública.- Se habilitarán y construirán de conformidad con el mapa No.6 y a las especificaciones contenidas en las fichas técnicas realizadas por el promotor Anexas al presente informe. Las áreas verdes están compuestas por los siguientes cuerpos:

a) Área Verde Norte (AV1).- El área verde ubicada en el extremo nor-occidental del proyecto, colindante con el intercambiador de Ruta Viva, se plantea como área verde pública, en el cual se realizará un tratamiento paisajístico acorde con las condiciones naturales de la quebrada que delimita el lindero norte, de manera que se proteja la superficie de posibles daños por erosión y se mantenga un entorno natural robusto y resistente.

b) Parque Ecológico (AV2-AV3-AV5).- El proyecto incluye como parte de su cesión obligatoria de área verde, un área de terreno ubicado en la zona más alta del predio, en la cual existe actualmente un bosque donde se plantea la incorporación de especies vegetales nativas. El equipamiento de esta zona se enfoca en el tratamiento de la vegetación existente para generar senderos accesibles como paseos peatonales recreativos y deportivos, la ubicación de señalización, cerramientos y mobiliario urbano adecuado para recreación pasiva y observación de vida silvestre.

c) Área Verde Lineal- A lo largo de la Av. Alfonso Lamiña (AV6).- Se ubica al costado occidental de la vía colectora Av. Alfonso Lamiña, el cual estará equipado con mobiliario urbano, fuentes, iluminación, y tratamiento paisajístico. Esta área se conformará en un parque que permita recreación pasiva en un entorno en el cual se puedan presentar expresiones culturales de diversas tipologías, las cuales generen un paseo atractivo para el visitante. Los cerramientos con frentes colindantes con propiedad privada reducirán el impacto visual por medio de cercas vivas y vegetación robusta.

d) Parque lineal – Quebrada el Auqui (AV4, AV7, CV).- Ubicada a lo largo de la quebrada de Auqui, acondicionada y equipada como un área deportiva para ser utilizada como parte del circuito de ciclovía del proyecto.

El equipamiento consiste en la construcción de un carril para circulación peatonal, iluminación, bancas y paisajismo. En sentido paralelo se construirá un carril para circulación de bicicletas, áreas de descanso y recreación pasiva, las cuales tendrán relación directa y accesos hacia áreas verdes públicas adyacentes y acceso al sistema peatonal del proyecto.

La vegetación del borde de la quebrada será tratada para adaptarla al paisajismo propuesto para este equipamiento, procurando conservar las especies nativas locales.

En el recorrido de la ciclovía a lo largo del borde de la Quebrada el Auqui se planifican dos áreas verdes equipadas, identificadas como AV4 y AV7, que vinculan el trazado de la ciclovía con los ejes peatonales y aceras del proyecto, los cuales enlazan las áreas verdes públicas con las áreas privadas de acceso público, como plazas y puntos de reunión.

Estas áreas contarán con un tratamiento paisajístico y equipamiento con mobiliario urbano, juegos infantiles y sitios de descanso junto a los recorridos peatonales.

2.13 Equipamientos Públicos. - Las áreas para la dotación de equipamientos públicos corresponderá con lo establecido en el Cuadro No. 6 y su ubicación está determinada en el Mapa No. 6. Las intervenciones específicas se detallan en las fichas técnicas.

Cuadro No. 6
Áreas para Equipamientos Públicos

IDENTIFICACION	DESCRIPCIÓN	AREA (m2)
EQ1	Equipamiento Público	3.637,03
EQ2	Equipamiento Público	2.491,29
EQ3	Equipamiento Público	2.622,02
EQ4	Equipamiento Público	927,56
EQ5	Equipamiento Público	447,47
TOTAL ÁREAS DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO		10.125,37

Fuente: Dirección Metropolitana de Catastros

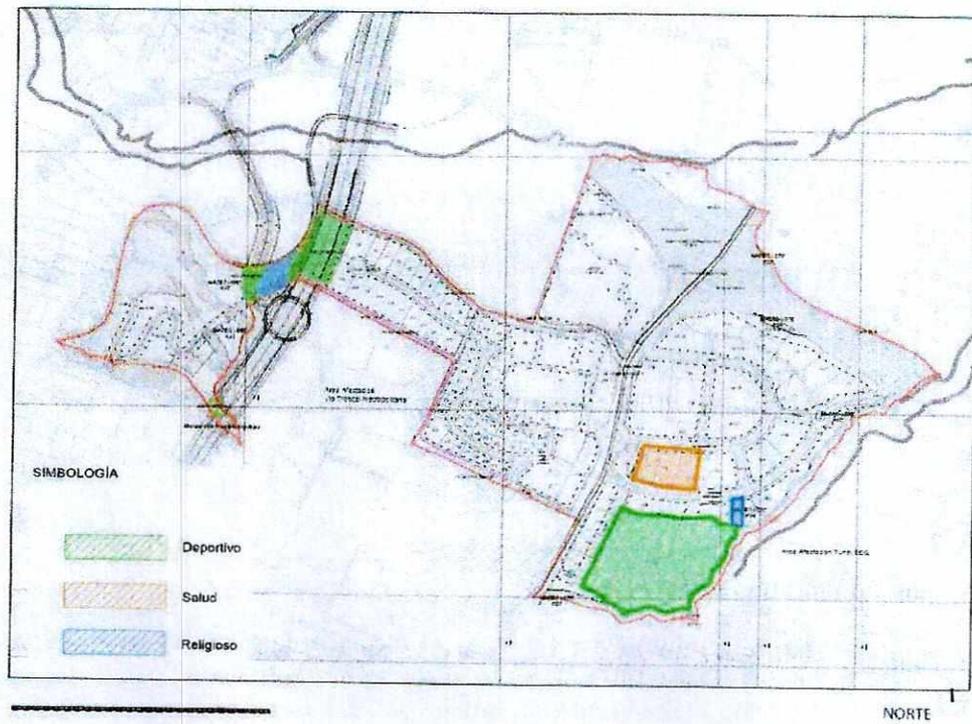
2.14 Equipamientos Privados. - Las áreas y la dotación de equipamientos privados corresponde a lo establecido en el Cuadro No. 7, según el Mapa No.7 Equipamientos Privados, sin perjuicio de las actividades como equipamientos proyectados en estos sectores, se mantiene el uso de suelo Original (Múltiple) el cual es compatible con las actividades proyectadas.

Cuadro No. 07
Áreas para Equipamientos Privados

SECTOR	DESCRIPCIÓN	AREA	
C30	Equipamiento Religioso	1.057,40	m2
D2	Equipamiento Deportivo	41.605,48	m2
C23	Equipamiento Medico	8.871,19	m2
Total Areas de Equipamiento Privado		51.534,07	m2

Fuente: Promotor del proyecto

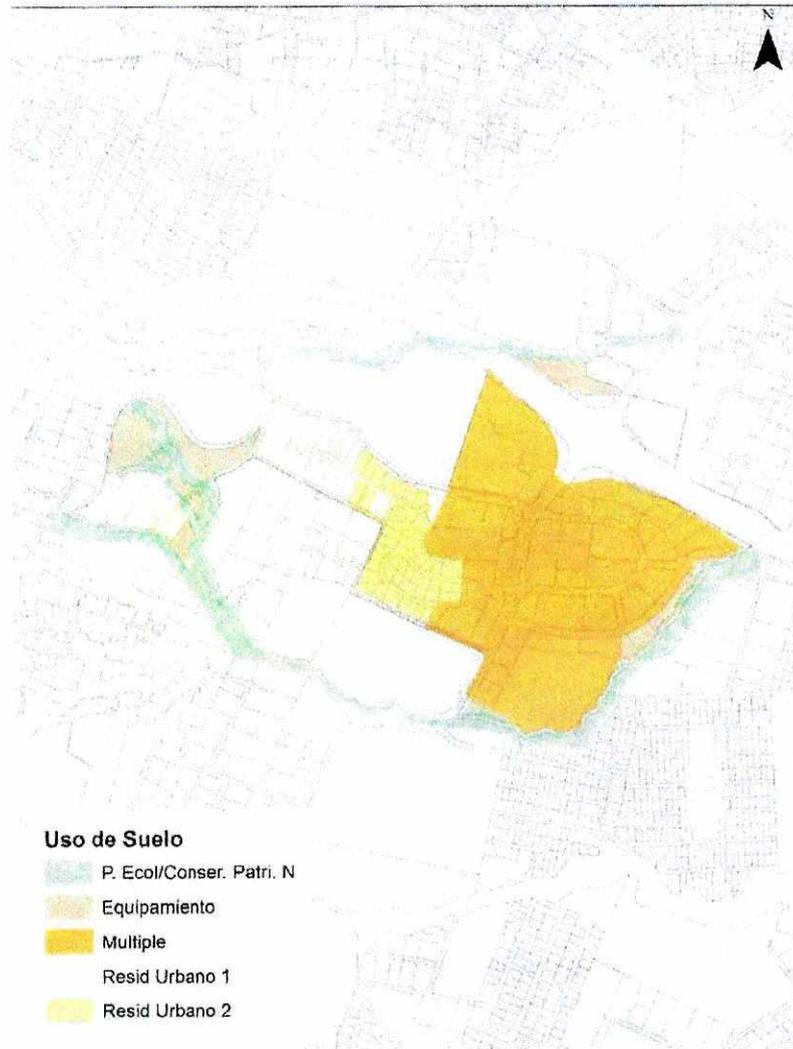
Mapa No.7. Equipamientos Privados



Fuente: Promotor del proyecto

2.15 Usos de suelo. – Los usos de suelo en el PUAE San Patricio son: Múltiple (M), Residencial Urbano 1 (RU1), Residencial Urbano 2 (RU2), Equipamiento (EQ) en las áreas a ser cedidas al Municipio, y Protección Ecológica (PE) según el Mapa No. 08. Usos de Suelo definidos para el PUAE. Los usos complementarios se sujetarán a la normativa metropolitana vigente.

Mapa No.8. Usos de Suelo definidos para el PUAE San Patricio

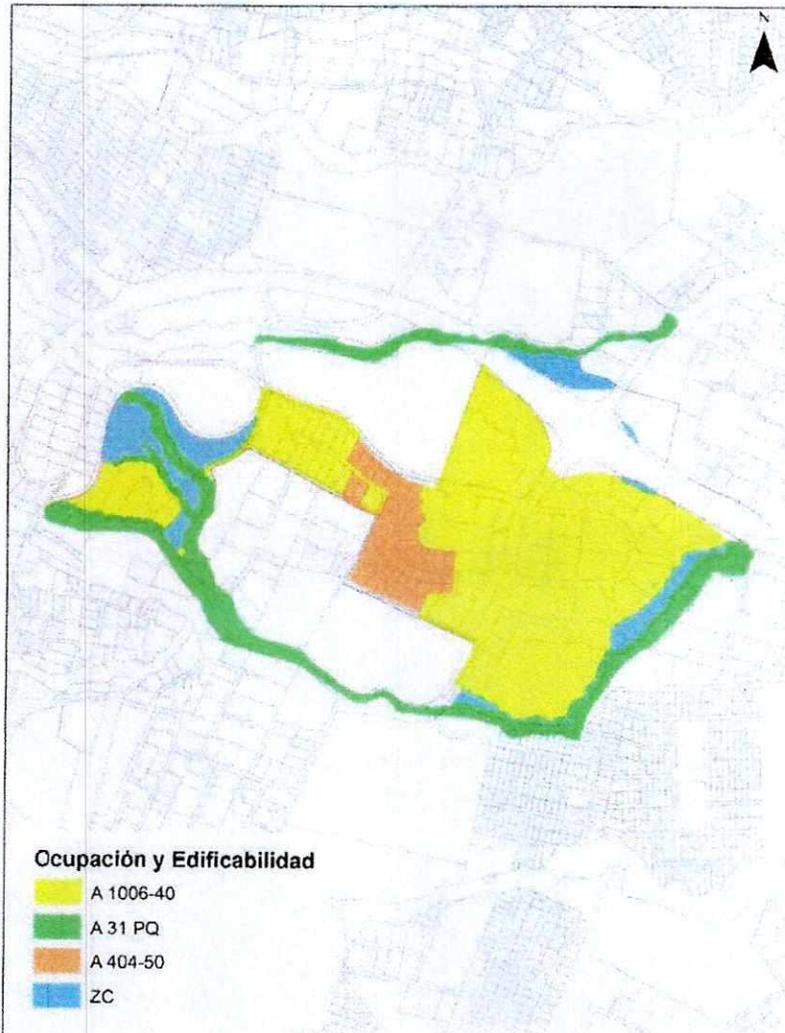


Fuente: STHV

2.16 Forma de Ocupación del Suelo y Edificabilidad. - Las formas de ocupación del suelo y edificabilidad del Proyecto Urbanístico Arquitectónico San Patricio se basarán en las condiciones establecidas en el Mapa No. 9 de Forma de Ocupación y Edificabilidad, sin perjuicio de lo antes descrito el proyecto adquiere edificabilidad por concepto de Concesión Onerosa de Derechos, y además se reduce la ocupación y altura

en los sectores residenciales, por lo que en el Cuadro No. 8 se detalla la ocupación y la altura independientemente a nivel de cada lote que conforma el proyecto.

Mapa No.8. Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad Base para el PUAE San Patricio



Fuente: STHV

Cuadro No. 08
Forma de Ocupación de Suelo y Edificabilidad para el PUAE San Patricio por lote

Ocupación y Edificabilidad													
ZONA	USO DE SUELO	LOTE	FORMA DE OCUPACIÓN	N. PISOS	M	RETIROS			DISTANCIA ENTRE BLOQUES	COS PB	COS TOTAL	LOTE MINIMO	FRENTE MINIMO
						F	P	L					
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B1	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
B1	COMERCIAL/MULTIPLE	B2	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	25
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	A	13	52	15	3	3	6	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	A	13	52	15	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C5	A	8	32	15	5	5	10	40,00	320	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	A	8	32	15	5	5	10	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	A	8	32	15	3	3	6	35,00	280	1000	40
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	A	13	52	5	5	3	6	35,00	455	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-C12	A	12	48	5	5	5	10	35,00	420	1000	40
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	A	13	52	5	5	5	10	35,00	455	1000	40
C1	OFICINAS 3RA	C14	A	13	52	5	5	5	6	35,00	455	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14-C15	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16-C17	A	10	40	5	3	3	6	50,00	500	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40
C3	HOTEL	C20	A	8	32	5	3	3	6	40,00	320	1000	40
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	A	7	28	5	3	3	6	50,00	350	1000	40

C4	MEDICINA 2DA	C23	A	6	24	5	5	5	10	45,00	270	1000	40
C4	SENIOR LIVING	C24	A	9	36	5	5	5	10	45,00	405	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	A	10	40	5	3	3	6	45,00	450	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
C29	COMERCIO 2DA	C29	A	6	24	5	3	3	6	35,00	210	1000	40
C30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	C30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	40
D1	COMERCIO 2DA	D1A	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1B	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D1	COMERCIO 2DA	D1C	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	15
D1	COMERCIO 2DA	D1D	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	30
D2	EQUIPAMIENTO DE PORTIVO	D2	A	4	16	5	3	3	6	20,00	80	1000	40
E	HOTEL	E1	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	A	6	24	5	3	3	6	30,00	180	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E4	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E5	A	12	48	5	3	3	6	30,00	360	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	A	12	48	5	3	3	6	40,00	480	1000	40
E	RESIDENCIA 3RA	E8	A	6	24	5	3	3	6	40,00	240	1000	40
F	UNIFAMILIAR 1RA	F1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F21	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F22	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F23	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F24	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F25	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F26	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F27	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F28	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F29	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F30	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F31	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F32	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F33	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F34	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20

F	UNIFAMILIAR 1RA	F35	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F36	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F37	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F38	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F39	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F40	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F41	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
F	UNIFAMILIAR 1RA	F42	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	400	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G1	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G2	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G3	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G4	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G5	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G6	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G7	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G8	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G9	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G10	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G11	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G12	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G13	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G14	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G15	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G16	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G17	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G18	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
G	UNIFAMILIAR 1RA	G19	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20

G	UNIFAMILIAR 1RA	G20	A	2	8	5	3	3	6	35,00	70	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H1-H5	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H6-H8	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H9-H10	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H11	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20
H	RESIDENCIA 2DA	H12	A	6	24	5	3	3	6	25,00	150	1000	20

3. CONCESIÓN ONEROSA DE DERECHOS Y FORMA DE PAGO

En base a la propuesta urbanística generada por el Proyecto San Patricio, las modificaciones requeridas se enmarcan en los siguientes ámbitos:

1. Cambio de uso de suelo,
2. Aumento de edificabilidad.

En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, se ha procedido al Cálculo de Concesión Onerosa (COD) que debe pagará el proyecto San Patricio a favor del Municipio de Distrito Metropolitano de Quito.

3.1 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Cambio de Uso.- En base al literal a) del artículo No.9 de la Ordenanza Metropolitana No.183 que regula la Concesión Onerosa de Derechos en proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales (PUAE), el cambio en las asignaciones de uso de suelo conllevará simultáneamente la asignación de la o las zonificaciones de ocupación y/o edificabilidad requeridas por el proyecto, correspondientes al uso de suelo asignado, según lo establecido en el Anexo No. 3 de la citada ordenanza. En este sentido el proyecto San Patricio presenta los siguientes cambios:

1. Cambio de uso de suelo Múltiple (M) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F5, F6, F7, F8, F9, F10, F11, F12, F13, F14, F21, F22, F23, F24, F25, F26, F27, F28, F29.
2. Cambio de uso de suelo Residencial Urbano1 (RU1) a uso de suelo Residencial Urbano 2 (RU2), con la asignación de zonificación A404-50, en los siguientes lotes: F1, F2, F3, F4, F15, F16, F17,

F18, F19, F20, F30, F31, F32, F33, F34, F35, F36, F37, F38, F39, F40, F41, F42, G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7, G8, G9, G10, G11, G12, G13, G14, G15, G16, G17, G18 y G 19.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

CODu = [(valor del terreno de llegada – valor del terreno de partida) x porcentaje de participación por suelo]

Donde:

• CODu = Concesión onerosa de derechos por cambio de clasificación y uso de suelo.

• Valor del terreno de llegada = (AIVA x Índice de revalorización) x AUV

Donde:

i) AIVA = Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) Índice de revalorización = Valor promedio de las AIVA de llegada (correspondiente a la clasificación y/o uso de suelo requeridas por el PUAE) dividido para el valor promedio de las AIVA de partida (correspondiente a la clasificación y uso de suelo vigentes en el PUOS), calculado para la Administración Zonal en la que se encuentra ubicado el proyecto, según lo establecido en los Anexos 1 y 2 de la presente ordenanza.

iii) AUV = Área útil vendible.

• Valor del terreno de partida = AIVA x AUV

Donde:

i) AIVA = Área de intervención valorativa en suelo urbano (AIVAU) o rural (AIVAR áreas especiales), correspondiente a la clasificación de suelo vigente que tenga el proyecto.

ii) AUV = Área útil vendible.

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

Cuadro No. 09
Aplicación de la fórmula para el Cambio de uso de suelo

LOTE	tipo de cambio	SUPERFICIE (AUV)	AIVA	Índice de revalorización	Valor terreno de llegada	Valor terreno de Partida	Diferencia	Porcentaje 20%	Valor final
F1	RU1 a RU2	1.491,20	160	1	238.592,00	238.592,00	0	-	0
F2	RU1 a RU2	963,86	160	1	154.217,60	154.217,60	0	-	0
F3	RU1 a RU2	909,81	160	1	145.569,60	145.569,60	0	-	0
F4	RU1 a RU2	1.000,00	160	1	160.000,00	160.000,00	0	-	0
F5	M a RU2	857,45	160	1	137.192,00	137.192,00	0	-	0
F6	M a RU2	814,40	160	1	130.304,00	130.304,00	0	-	0
F7	M a RU2	901,58	160	1	144.252,80	144.252,80	0	-	0
F8	M a RU2	1.105,41	160	1	176.865,60	176.865,60	0	-	0
F9	M a RU2	1.005,99	160	1	160.958,40	160.958,40	0	-	0
F10	M a RU2	578,75	160	1	92.600,00	92.600,00	0	-	0
F11	M a RU2	625,01	160	1	100.001,60	100.001,60	0	-	0
F12	M a RU2	674,51	160	1	107.921,60	107.921,60	0	-	0
F13	M a RU2	619,35	160	1	99.096,00	99.096,00	0	-	0
F14	M a RU2	558,93	160	1	89.428,80	89.428,80	0	-	0
F15	RU1 a RU2	574,09	160	1	91.854,40	91.854,40	0	-	0
F16	RU1 a RU2	656,17	160	1	104.987,20	104.987,20	0	-	0
F17	RU1 a RU2	720,65	160	1	115.304,00	115.304,00	0	-	0
F18	RU1 a RU2	859,80	160	1	137.568,00	137.568,00	0	-	0
F19	RU1 a RU2	654,75	160	1	104.760,00	104.760,00	0	-	0
F20	RU1 a RU2	575,91	160	1	92.145,60	92.145,60	0	-	0
F21	M a RU2	567,36	160	1	90.777,60	90.777,60	0	-	0
F22	M a RU2	792,57	160	1	126.811,20	126.811,20	0	-	0
F23	M a RU2	844,29	160	1	135.086,40	135.086,40	0	-	0
F24	M a RU2	652,17	160	1	104.347,20	104.347,20	0	-	0

F25	M a RU2	574,92	160	1	91.987,20	91.987,20	0	-	0
F26	M a RU2	714,88	160	1	114.380,80	114.380,80	0	-	0
F27	M a RU2	620,60	160	1	99.296,00	99.296,00	0	-	0
F28	M a RU2	583,04	160	1	93.286,40	93.286,40	0	-	0
F29	M a RU2	601,18	160	1	96.188,80	96.188,80	0	-	0
F30	RU1 a RU2	640,71	160	1	102.513,60	102.513,60	0	-	0
F31	RU1 a RU2	703,74	160	1	112.598,40	112.598,40	0	-	0
F32	RU1 a RU2	994,04	160	1	159.046,40	159.046,40	0	-	0
F33	RU1 a RU2	2.267,32	160	1	362.771,20	362.771,20	0	-	0
F34	RU1 a RU2	775,40	160	1	124.064,00	124.064,00	0	-	0
F35	RU1 a RU2	653,48	160	1	104.556,80	104.556,80	0	-	0
F36	RU1 a RU2	844,60	160	1	135.136,00	135.136,00	0	-	0
F37	RU1 a RU2	1.003,36	160	1	160.537,60	160.537,60	0	-	0
F38	RU1 a RU2	997,76	160	1	159.641,60	159.641,60	0	-	0
F39	RU1 a RU2	879,42	160	1	140.707,20	140.707,20	0	-	0
F40	RU1 a RU2	1.088,49	160	1	174.158,40	174.158,40	0	-	0
F41	RU1 a RU2	1.252,34	160	1	200.374,40	200.374,40	0	-	0
F42	RU1 a RU2	1.127,36	160	1	180.377,60	180.377,60	0	-	0
G6	RU1 a RU2	1.411,93	160	1	225.908,80	225.908,80	0	-	0
G7	RU1 a RU2	1.324,88	160	1	211.980,80	211.980,80	0	-	0
G8	RU1 a RU2	1.216,39	160	1	194.622,40	194.622,40	0	-	0
G9	RU1 a RU2	1.382,00	160	1	221.120,00	221.120,00	0	-	0
G11	RU1 a RU2	1.282,43	160	1	205.188,80	205.188,80	0	-	0
G12	RU1 a RU2	1.379,63	160	1	220.740,80	220.740,80	0	-	0
Pago de CODu									0

Debido a que los índices de revaloración de uso de suelo Múltiple a residencial urbano 2 y de Residencial Urbano 1 a residencial urbano 2, es uno (1) la fórmula no genera un valor a cobrar por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por cambio de uso de suelo y la respectiva asignación de zonificación.

3.2 Cálculo de la Concesión Onerosa de Derechos (COD) por Edificabilidad.- En base a los datos declarados por el promotor en el Formulario Declarativo y en aplicación del literal b), del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al incremento de edificabilidad que los promotores del PUAE San Patricio deberán cancelar al Municipio de Quito, se resume en el cuadro No. 10.

La compra de edificabilidad se realiza en los siguientes lotes: C1- C2, C3-C4, C5, C6-C7, C8, C9-C10, C11-C12, C13, C14, C14- C15, C16- C17, C19, C20, C22, C23, C24, C25, C26, E2, E5, E4, E6-E7.

Con la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{CODe} = [(\text{valor del terreno de llegada} - \text{valor del terreno de partida}) \times \text{porcentaje de participación por edificabilidad}]$$

Donde:

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

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- ii) COS TOTAL llegada: Es el coeficiente de ocupación de suelo total requerido por el PUAE.
- iii) Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente.
- iv) Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará la edificación en un determinado predio resultante del PUAE, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.

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

Donde:

- i) % de participación del terreno en la estructura de costos del proyecto: es la participación del terreno en la sumatoria de los costos directos más los costos indirectos del proyecto, siendo igual al 12%. Este porcentaje se obtiene del análisis estadístico de los precios de suelo y construcción para tipologías de edificación análogas a las de PUAE, obtenidas de la Dirección Metropolitana de Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
 - ii) COS TOTAL de partida: Es el coeficiente de ocupación de suelo vigente (establecido en el PUOS) que posee el predio en el cual se desarrolla el proyecto o aquel que corresponde al COS TOTAL asignado en el cambio de uso de suelo si previamente se aplicó la fórmula prevista en el literal a) del presente artículo.
 - iii) Valor del m² de construcción: Es el costo del m² de construcción tomado de la ordenanza de valoración catastral vigente. Para determinar este costo, se tomará el parámetro correspondiente al número de pisos de partida, es decir el correspondiente al número de pisos establecidos en el PUOS vigente para el predio en el cual se desarrolla el proyecto.
 - iv) Factor de uso: es el factor respecto al uso constructivo al que se destinará el proyecto, en base a la ordenanza de valoración catastral vigente.
- Porcentaje de participación por edificabilidad= Es el porcentaje de participación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito correspondiente al 18% de la revalorización del suelo derivada del incremento de edificabilidad operada mediante el PUAE.

Para los proyectos hoteleros, de servicios turísticos, industriales y de equipamientos privados, se aplicará al valor resultante de las fórmulas contenidas en el presente artículo, un factor de ajuste igual a 0,7.

Cuadro No. 10

Aplicación de la fórmula para la compra de edificabilidad

Cálculo del Valor del terreno de llegada

PROYECTO	USO	AREA LOTE	COS PB	AREA COS PB	N. PISOS	PISOS ADICIONALES	COS TOTAL	AREA CONSTRUCCION LLEGADA	Valor m2 construcción neutro	Factor de uso	Valor m2 por uso	Valor de la construcción cd+ci	Valor del terreno de llegada (Peso del terreno de llegada al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	35,00	1.708,36	13	7	455	22.208,73	1262	1,72	2170,64	48.207.162,03	5.784.859,44
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	35,00	1.358,89	13	7	455	17.665,56	1262	1,72	2170,64	38.345.564,65	4.601.467,76
C5	OFICINAS	4.247,41	40,00	1.698,96	8	2	320	13.591,71	1112	1,72	1912,64	25.996.052,04	3.119.526,24
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	35,00	1.421,77	8	2	280	11.374,16	1112	1,72	1912,64	21.754.673,38	2.610.560,81
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	35,00	1.625,18	8	2	280	13.001,41	1112	1,72	1912,64	24.867.013,00	2.984.041,56
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	35,00	1.842,84	13	7	455	23.956,93	1262	1,72	2170,64	52.001.877,05	6.240.225,25
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	35,00	1.658,11	12	6	420	19.897,33	1262	1,72	2170,64	43.189.944,73	5.182.793,37
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	35,00	819,69	13	7	455	10.655,92	1262	1,72	2170,64	23.130.161,85	2.775.619,42
C14	OFICINAS	3.900,81	35,00	1.365,28	13	7	455	17.748,69	1262	1,72	2170,64	38.526.006,69	4.623.120,80
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	50,00	3.828,39	10	4	500	38.283,85	1262	1,37	1728,94	66.190.479,62	7.942.857,55
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	50,00	3.169,56	10	4	500	31.695,55	1262	1,37	1728,94	54.799.704,22	6.575.964,51
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	50,00	1.121,78	7	1	350	7.852,46	1112	1,37	1523,44	11.962.751,66	1.435.530,20
C20	HOTEL	5.315,83	40,00	2.126,33	8	2	320	17.010,66	1368	2,07	2831,76	48.170.095,23	5.780.411,43

C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	50,00	1.088,56	7	1	350	7.619,92	1112	1,37	1523,44	11.608.490,92	1.393.018,91
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	45,00	3.992,04	6	0	270	23.952,21	1112	2,04	2268,48	54.335.116,15	6.520.213,94
C24	Residencia	6.217,47	45,00	2.797,86	9	3	405	25.180,75	1112	1	1112	28.000.997,89	3.360.119,75
C25	Residencia	4.536,80	45,00	2.041,56	10	4	450	20.415,60	1262	1	1262	25.764.487,20	3.091.738,46
C26	Residencia	4.590,28	45,00	2.065,63	10	4	450	20.656,26	1262	1	1262	26.068.200,12	3.128.184,01
E2	Residencia	3.377,11	40,00	1.350,84	12	6	480	16.210,13	1262	1	1262	20.457.181,54	2.454.861,78
E5	Residencia	3.493,73	30,00	1.048,12	12	6	360	12.577,43	1262	1	1262	15.872.714,14	1.904.725,70
E4	Residencia	3.503,29	30,00	1.050,99	12	6	360	12.611,84	1262	1	1262	15.916.147,13	1.909.837,66
E6-E7	Residencia	5.942,36	40,00	2.376,94	12	6	480	28.523,33	1262	1	1262	35.996.439,94	4.319.572,79

Cálculo del Valor del terreno de Partida

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Altura de construcción vigente	Construcción vigente	Valor m2	Factor de uso	Valor m2 uso	Valor de la construcción cd+cl	Valor del terreno de partida (Peso del terreno de partida al 12%)
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	6,00	11.714,50	1112	1,72	1912,64	22.405.513,63	2.688.673,64
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	6,00	9.318,10	1112	1,72	1912,64	17.822.163,13	2.138.659,58
C5	OFICINAS	4.247,41	6,00	10.193,78	1112	1,72	1912,64	19.497.039,03	2.339.644,68

C6-C7	OFICINAS	4.062,20	6,00	9.749,28	1112	1,72	1912,64	18.646.862,90	2.237.623,55
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	6,00	11.144,06	1112	1,72	1912,64	21.314.582,57	2.557.749,91
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6,00	12.636,62	1112	1,72	1912,64	24.169.312,53	2.900.317,50
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	6,00	11.369,90	1112	1,72	1912,64	21.746.533,19	2.609.583,98
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	6,00	5.620,70	1112	1,72	1912,64	10.750.383,30	1.290.046,00
C14	OFICINAS	3.900,81	6,00	9.361,94	1112	1,72	1912,64	17.906.028,57	2.148.723,43
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	6,00	18.376,25	1112	1,37	1523,44	27.995.111,25	3.359.413,35
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6,00	15.213,86	1112	1,37	1523,44	23.177.408,97	2.781.289,08
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	6,00	5.384,54	1112	1,37	1523,44	8.203.029,71	984.363,57
C20	HOTEL	5.315,83	6,00	12.757,99	1368	2,07	2831,76	36.127.571,43	4.335.308,57
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	6,00	5.225,09	1112	1,37	1523,44	7.960.108,06	955.212,97
C23	Medicina ambulatoria (clinica)	8.871,19	6,00	21.290,86	1112	2,04	2268,48	48.297.881,02	5.795.745,72
C24	Residencia	6.217,47	6,00	14.921,93	1112	1	1112	16.593.183,94	1.991.182,07
C25	Residencia	4.536,80	6,00	10.888,32	1112	1	1112	12.107.811,84	1.452.937,42
C26	Residencia	4.590,28	6,00	11.016,67	1112	1	1112	12.250.539,26	1.470.084,71
E2	Residencia	3.377,11	6,00	8.105,06	1112	1	1112	9.012.831,17	1.081.539,74
E5	Residencia	3.493,73	6,00	8.384,95	1112	1	1112	9.324.066,62	1.118.887,99
E4	Residencia	3.503,29	6,00	8.407,90	1112	1	1112	9.349.580,35	1.121.949,64
E6-E7	Residencia	5.942,36	6,00	14.261,66	1112	1	1112	15.858.970,37	1.903.076,44

Diferencia y Cálculo de COD e

PROYECTO	USO	AREA LOTE	Peso del terreno de llegada al 12%	Peso del terreno de partida al 12%	DIFERENCIA	18% CAPTURA	% Actividades x ciclo económico	Valor final
C1-C2	OFICINAS	4.881,04	5.784.859,44	2.688.673,64	3.096.185,81	557.313,45		\$ 557.313,45
C3-C4	OFICINAS	3.882,54	4.601.457,76	2.138.659,58	2.462.808,18	443.305,47		\$ 443.305,47
C5	OFICINAS	4.247,41	3.119.526,24	2.339.644,68	779.881,56	140.378,68		\$ 140.378,68
C6-C7	OFICINAS	4.062,20	2.610.560,81	2.237.623,55	372.937,26	67.128,71		\$ 67.128,71
C8	OFICINAS Y PARKING	4.643,36	2.984.041,56	2.557.749,91	426.291,65	76.732,50		\$ 76.732,50
C9-C10	COMERCIO Y OFICINAS	5.265,26	6.240.225,25	2.900.317,50	3.339.907,74	601.183,39		\$ 601.183,39
C11-C12	COMERCIO Y OFICINAS	4.737,46	5.182.793,37	2.609.583,98	2.573.209,39	463.177,69		\$ 463.177,69
C13	COMERCIO Y OFICINAS	2.341,96	2.775.619,42	1.290.046,00	1.485.573,43	267.403,22		\$ 267.403,22
C14	OFICINAS	3.900,81	4.623.120,80	2.148.723,43	2.474.397,37	445.391,53		\$ 445.391,53
C14-C15	COMERCIO Y RESIDENCIA	7.656,77	7.942.857,55	3.359.413,35	4.583.444,20	825.019,96		\$ 825.019,96
C16-C17	COMERCIO Y RESIDENCIA	6.339,11	6.575.964,51	2.781.289,08	3.794.675,43	683.041,58		\$ 683.041,58
C19	COMERCIO Y OFICINAS	2.243,56	1.435.530,20	984.363,57	451.166,63	81.209,99		\$ 81.209,99
C20	HOTEL	5.315,83	5.780.411,43	4.335.308,57	1.445.102,86	260.118,51	70%	\$ 182.082,96
C22	COMERCIO Y OFICINAS	2.177,12	1.393.018,91	955.212,97	437.805,94	78.805,07		\$ 78.805,07
C23	Medicina ambulatoria (clínica)	8.871,19	6.520.213,94	5.795.745,72	724.468,22	130.404,28	70%	\$ 91.283,00

C24	Residencia	6.217,47	3.360.119,75	1.991.182,07	1.368.937,67	246.408,78	\$	246.408,78	
C25	Residencia	4.536,80	3.091.738,46	1.452.937,42	1.638.801,04	294.984,19	\$	294.984,19	
C26	Residencia	4.590,28	3.128.184,01	1.470.064,71	1.658.119,30	298.461,47	\$	298.461,47	
E2	Residencia	3.377,11	2.454.861,78	1.081.539,74	1.373.322,04	247.197,97	\$	247.197,97	
E5	Residencia	3.493,73	1.904.725,70	1.118.887,99	785.837,70	141.450,79	\$	141.450,79	
E4	Residencia	3.503,29	1.909.937,66	1.121.949,64	787.988,01	141.837,84	\$	141.837,84	
E6-E7	Residencia	5.942,36	4.319.572,79	1.903.076,44	2.416.496,35	434.969,34	\$	434.969,34	
Valor por concepto de COD por edificabilidad								\$	6.808.767,57

El valor que el proyecto San Patricio deberá cancelar a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por concepto de Concesión Onerosa de Derechos por Venta de Edificabilidad es de seis millones ochocientos ocho mil setecientos sesenta y siete dólares con cincuenta y siete centavos (\$.808.767,57).

3.3 Forma de pago de Concesión Onerosa de Derechos.- En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ordenanza Metropolitana que regula la Concesión Onerosa de Derechos en Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, las formas de pago que el PUAE San Patricio realizará a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por concepto de la concesión onerosa de derechos resultante serán en forma monetaria y en especie según lo detallado a continuación:

a) Pago monetario por cronograma de pago, en un monto de (\$1.026.633,06):

El pago monetario que el PUAE San Patricio deberá cancelar al Municipio de Quito será de un millón veinte y seis mil seiscientos treinta y tres dólares con seis centavos (\$1.026.633,06), de los cuales el promotor deberá cancelar el 10% cuyo valor corresponde a ciento dos mil seiscientos sesenta y tres dólares con treinta y un centavos (\$102.663,31) previo a la obtención de la primera Licencia Metropolitana Urbanística (LMU 20) que se otorgue en este proyecto, y la diferencia del 90% restante, será exigible después de 24 meses contados a partir de la obtención de la primera LMU 20, con un plazo máximo adicional de 12 meses, saldo a pagarse con cuotas mensuales iguales a partir del mes 25.

b) Pago en especie, en un monto de (\$5.782.134,51).

El pago en especie ha sido propuesto por el promotor y conocido por la mesa técnica de PUAE en sesión del 14 de febrero de 2018, para su respectiva aprobación por el Concejo Metropolitano de Quito, este informe no representa una aprobación técnica de esta propuesta.

	Rubro	Valor Imputable a COD		
		Área	Valor	Subtotal
Equipamiento	Construcción de Equipamientos	69519,45	15	1.042.791,75
	Av. ALFONSO Lamifia			
	Suelo	8.252,61	160*	1.320.417,60
	Diseño y Construcción	14.575,88	51,23	746.722,33
Infraestructura vial	Calle río Santiago			
	Suelo	5.787,79	110**	636.656,90
	Diseño y Construcción	8.418,60	43,51	366.293,29

Áreas Adicionales ocupadas por la Obra Vial de la Ruta Viva			
Suelo	12478,03	110 **	1.372.583,30
Construcción de la Rotonda Sur			
Diseño y Construcción (no incluye suelo)	4.842,00	61,27	296.669,34
Total			5.782.134,51

*Valor del suelo en base al AIVA actual del lote.

**Valor del suelo en base a la sentencia por la expropiación para la construcción de la Ruta Viva.

CONCLUSIÓN.-

En virtud de lo expuesto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emite criterio técnico favorable para la aprobación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio"

Atentamente;


 Arq. Jacobo Herdoiza
 Secretario de Territorio Hábitat y Vivienda

Adjunto fichas técnicas

Acción	Responsable	Sigla/Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	Arq. P. Macanchi	DMPPS	02.10.2018	6/11
Revisado por:	Arq. V. Tapia	DMPPS	02.10.2018	201

INFORMES DE LA SECRETARÍA DE AMBIENTE

Oficio Nro. SA-POL- 4475
DMQ, 25 de junio 2015
Ref.: Oficio
GDOC: 2015-124762

Asunto: Informe Técnico de Viabilidad Proyecto PUAE SAN PATRICIO

Señor Arquitecto
Jacobo Herdoíza
Secretario de Territorio de Hábitat y Vivienda (E)
Municipio del Distrito Metropolitana de Quito
Presente.-

De mi consideración:

Una vez revisados tanto el expediente del Proyecto PUAE SAN PATRICIO y el Informe Técnico de la Secretaría de Ambiente, me permito informarle que el Promotor cumple con todos los requerimientos establecidos por la Secretaría de Ambiente.

Con este antecedente y conforme a las atribuciones que nos faculta la Mesa de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales "PUAE", autorizo la Viabilidad del Proyecto SAN PATRICIO.

Particular que informo para los fines pertinentes,

Atentamente,


Verónica Arias
SECRETARIA DE AMBIENTE

DESPACHO
SECRETARIA DE
AMBIENTE
ALCALDIA

ANEXOS: Expediente No. 2015-107211 del Promotor SAN PATRICIO e Informe Técnico elaborado por la Secretaría de Ambiente, Ing. Nixon Narváez

POL/SSI/NN
2015-05-07

Informe Técnico PROYECTO SAN PATRICO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 14/05/2014, el Promotor Grupo Dassum ColonCorp-Hilton Hoteles&Resort, ingresa oficio 2014-058500 a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda el proyecto urbanístico "San Patricio" localizado en la parroquia de Cumbaya, sector de Auqi Chlco. El proyecto tiene como objetivo la creación de una urbanización con un sistema de infraestructura que integre negocios, hoteles, residencia y servicios varios.

Con fecha 05/02/2015, la Secretaría de Ambiente entrega en la Mesa PUAE, el Informe Técnico de Evaluación del Proyecto San Patricio, en el cual, concluye dar viabilidad con observaciones conforme los criterios ambientales de evaluación.

Con fecha 26/03/2015, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, solicita a la Secretaría de Ambiente emitir el informe técnico del proyecto urbanístico San Patricio.

Con fecha 12/05/2015, se establece la reunión de coordinación entre la Secretaría de Ambiente y Gerente del Proyecto San Patricio, en la cual, la SA-DMQ presenta y detalla los requerimientos establecidos en los Criterios Ambientales para Evaluación de Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, que permitirán establecer los compromisos de implantación del Proyecto.

Con fecha 15/05/2015, se realiza la visita campo al sitio de implantación del proyecto San Patricio, para confrontar los componentes ambientales de evaluación establecidos por la SADMQ y lo presentado por el Promotor.

Con fecha 25/06/2015, el Gerente de Proyecto San Patricio presenta el "Expediente Ambiental del PUAE San Patricio", en el cual se compromete adoptar en su desarrollo constructivo y operativo.

2. CRITERIOS AMBIENTALES PARA EVALUACIÓN DE IMPLANTACION DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL

Los criterios ambientales de evaluación a Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAES¹, desarrollados por la Secretaría de Ambiente, se establecen en un contexto de planificación estratégica de sostenibilidad para reducir, conservar y mantener en forma integral los procesos de construcción y operación de edificaciones, aplicando estándares nacionales e internacionales en el diseño urbanístico, de tal manera que sea rentable para el promotor y saludable para sus residentes y entorno natural de la ciudad.

Los criterios de evaluación ambiental PUAES, se enfocan en:

- ❖ Conservación y restauración del entorno de paisaje.
- ❖ Uso y eficiencia de consumo de agua y energía.
- ❖ Tratamiento de residuos sólidos y líquidos.
- ❖ Uso de materiales de construcción renovables y reutilizables.
- ❖ Provisión y disposición de materiales y residuos de construcción.
- ❖ Incremento de espacios públicos y área verde de uso público y privado con facilidades de movilidad alternativa.
- ❖ Cálculo proyectado de Huella de Carbono de construcción.

¹ Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. Los Proyectos Urbanos Arquitectónicos Especiales PUAES son de tipo residencial, múltiple, comercial, servicios, equipamiento e industrial en áreas rurales. Los proyectos pueden tener como finalidad dar solución en lo relacionado a lo residencial, dotación de equipamientos, concentración de servicios, ampliación de la oferta comercial, generación de parque industrial, desarrollo de atractivos turísticos, consolidación de una centralidad, entre otros posibles objetivos., 2014.

3. EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN PROYECTO SAN PATRICIO

MATRIZ DE CALIFICACIÓN PARA PROYECTOS URBANO ARQUITECTONICOS ESPECIALES DEL DMQ											
PROYECTO: Proyecto Urbano Arquitectónico Especial San Patricio											
CRITERIOS AMBIENTALES				PROYECTO SAN PATRICIO				CUMPLIR		PUNTAJE	
CAPITULO	CATEGORÍA	CODIGO	REQUERIMIENTO	RESPUESTA / PROPUESTA	SI	NO	Puntos	INDICADORES	TIPO		
1) Protección del Medio Ambiente Urbano	1.1 Factor de Sitio	1.1.1	Caracterización del sistema y agro productivo del entorno de implantación del proyecto	Ingeniería Ambiental del Proyecto San Patricio. Compañía Fisco, Rotaris Forestal, Sols Economico.	✓		3	Completado			
		1.1.2	Tipificación de los principales procesos biológicos y servicios ambientales existentes en quebradas y bosques, identificando especies emblemáticas y patrimonio (flora y fauna)	Estrategias ambientales en el Maná Integral de entorno de quebradas. Protección de bordes de quebrada, Mantenimiento de bosques nativos. Reforestación con especies endémicas.	✓		1	Completado			
		1.1.3	Certificación de interacción de Bosques Protectores y Áreas de Conservación y Recuperación definidos por el Ministerio de Medio Ambiente y Agua, en relación al estado de conservación de ecosistemas naturales así como de su conectividad al desarrollo.	Certificación del Ministerio de Ambiente	✓		1	Completado			
		1.2.1	Grado de amenazas naturales (fuego o su efecto ambiental) por incendios forestales e inundación.	La implantación en planta baja propone hasta un 20% de CDS por lo que prima el valor ecológico del suelo. Se contemplarán los valores ecológicos alrededor de la zona de implantación durante el proceso constructivo.	✓		1	Completado			
		1.2.2	Grado de amenazas tecnológicas por la implantación de obras de almacenamiento de combustibles inflamables u otro tipo de infraestructura sensible a generar daño.	NO APLICABLE				Completado			
	1.2 Factor de Paisaje en diseño y ejecución	1.3.1	Propuesta de priorización de acciones y manejo del sitio natural afectado en el que se evidencie la optimización del área de construcción y mínimas invasiones (tal, bosque, biodiversidad, suelo, agua y suelo)	Informe de Mejoramiento de la calidad ecológica. Limpieza de bosque, cerramiento de protección de bosque, cerramiento Presenta Diseños de Áreas Verdes.	✓		1	Medio			
		1.3.2	Propuesta de protección y modalidades de recuperación de biodiversidad vegetal nativa y/o exótica existente en quebradas, humedales o ríos y arroyos de la zona de intervención y de la zona agrícola.	Implementación plan de manejo para humedales y hábitat. Creación de Mantenimiento de Humedales. Recuperación hábitat degradado. Mantenimiento bordes de quebrada.	✓		2	Medio			
		1.3.3	Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana o entorno natural.	Propuesta de articulación de áreas verdes del proyecto con la red verde urbana o entorno natural. Presenta Diseños de Áreas Verdes.	✓		2	Medio			
		2.1.5	Recuperación de flujos de agua al interior del predio, incorporando elementos naturales como canales, acueductos, humedales y sistemas que contribuyan a la conexión a quebradas o ríos.	Adecuamiento de humedales para la preservación de especies. Sistema de recuperación de áreas verdes. Presenta Diseños de recuperación de áreas verdes.	✓		2	Medio			
		2.1.3	Combinación de suelos para aceras, patios, calceda, pasarelas y veredas maximizando la permeabilización del suelo.	Materiales permeables en aceras, recondoles, espacios de estacionamiento, áreas verdes públicas. Entre los materiales que se pueden utilizar están los adecuados ecológicos e los pavimentos permeables.	✓		2	Medio			
2) Uso del Agua	2.1 Componente de diseño	2.1.1	Tratamiento de aguas negras (residuos de inodoros, urinarios, lavabos, humedales o ríos) y aguas grises (baños, duchas y fregaderos), que pueden ser utilizadas para riego en jardines, huertos, etc.	Sistema de Aguas Servidas separado de la Red de Sistema de Recolección de Agua Lluvia. Presenta diseños de recolección de aguas lluvias y aguas servidas.	✓		2	Medio			
		2.1.2	Captación de agua lluvia o cosecha de lluvia utilizable para riego de huertos, patios, áreas verdes comunitarias, Acreditación para uso de sanitarios y sistemas contra incendios.	Agua lluvia y agua gris recuperada a través de permeabilización de la demanda de riego de jardines. Se calcula la demanda de riego considerando la localización y las especies especificadas para jardines de proyecto y su demanda hídrica.	✓		2	Medio			
	2.2 Componente de eficiencia	2.2.1	Utilización de artefactos sanitarios y grifos de bajo consumo	Artículos que en conjunto utilicen al menos un 20% de agua que la línea base de consumo de agua. Acueducto para el edificio. La línea base de cálculo de acuerdo NTE INEN 2571:2011.	✓		3	Medio			
		2.2.2	Tratamiento de todas residuales	Presenta planilla de tratamiento MBR.	✓		2	Medio			
		2.2.3	Orientación de la vivienda para aprovechar el efecto de sombra y reducir el uso de luz natural, ventilación y efecto de sombra.	Se seguirán los requerimientos de la norma en la publicación de Acreditamiento y sus aplicaciones para el diseño arquitectónico de la vivienda en el acueducto.	✓		3	Medio			
3) Comfort & Energía	3.1 Componente de diseño	3.1.1	Utilización de energía renovable (solar, eólica, hidroeléctrica) que permita el autoabastecimiento dentro y/o fuera de las edificaciones.	Uso de paneles solares para el calentamiento de agua de uso doméstico en los baños de vivienda unifamiliar.	✓		3	Medio			
		3.1.2	Aplicación de dispositivos para el control de iluminación en interiores e exteriores.	Equipos que tengan certificación ENERGY STAR.	✓		2	Medio			
	3.2 Componente de eficiencia	3.2.1	Uso de materiales de aislamiento térmico.	Se seguirán las normas de vidrios.	✓		2	Medio			
		3.2.2	Uso de equipos y/o maquinaria industrial que considere e incorpore sistemas de ahorro en energía.	Equipos de baja potencia. Equipos que tengan la certificación ENERGY STAR o una certificación similar (equipos de oficina, equipos de calefacción, etc.).	✓		2	Medio			
		3.2.3	Sistema integral de residuos de construcción que incorpore procesos de acopio, separación, transporte de residuos durante la construcción (madera, vidrio, concreto, hierro, asfalto, entre otros).	Plan de manejo de residuos. Manejo de Desechos Sólidos Comunes y/o No Peligrosos, Manejo de Desecho de Construcción, Manejo de Desechos Sólidos Peligrosos, Acumulación y Almacenamiento Temporal de Desechos Sólidos. Modelo General de Control de Desechos Sólidos.	✓		3	Medio			
4) Manejo de Residuos	4.1 Componente de diseño	4.1.1	Sistema integral de residuos que incorpore procesos de acopio, separación, reducción, reutilización, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos.	Plan de manejo de Desechos Sólidos y Desechos selectivos.	✓		3	Medio			
		4.1.2	Sistema integral de residuos domésticos orgánicos que incorpore procesos de acopio, separación, reutilización para compostaje y aprovechamiento para viveros y huertos urbanos.	Plan de manejo de Desechos Sólidos y Desechos selectivos.	✓		3	Medio			
	4.2 Componente de eficiencia	4.2.1	Adopción de programas comunitarios para el manejo de residuos orgánicos que incorporen mecanismos de contacto.	El proyecto buscará el apoyo de empresas que suscriban iniciativas como el Proyecto Barrio Sostenible Santa Inés (Concejería Nacional, USFQ).	✓		3	Medio			
		5.1.1	Implantación de terrazas y/o muros verdes en edificios.	Tarrazas verdes en un mínimo del 20% de superficies planas.	✓		3	Medio			
		5.1.2	Manejo con diseños que minimicen el impacto paisajístico de su entorno.	NO APLICABLE				Medio			
5) Atención a Recursos	5.1 Componente de eficiencia	5.1.1	Para el uso de materiales de construcción se priorizará la durabilidad, bajos componentes de origen de origen en procesos ecológicos, reciclados y/o reutilizables en lo posible equidados localmente.	Presenta muestra para cerámica, pisos y pinturas.	✓		1	Medio			
		5.1.2	Certificación de disposición de residuos de construcción en escombrera autorizada por EMGIRS.	Presenta carta de EMGIRS.	✓		1	Completado			
	6.1 Componente de diseño	6.1.1	Incorporación de áreas de recreo de bicicletas y otros medios no motorizados.	Proveerán áreas de bicicleta para el uso de bicicletas en el proyecto que contará con espacio para estacionamiento.	✓		2	Medio			
6) Movilidad	6.2 Componente de eficiencia	6.2.1	Implementación de paradas que incorporen cubierta, iluminación, información de rutas y tiempos.	Prueba dos puntos de transporte público equipados.	✓		2	Medio			
		6.2.2	Promoción de uso de transporte público y/o colectivo.	Implementación de paradas de transporte público.	✓		2	Medio			
	6.2.3	Optimización del espacio de parqueo de alto flujo.	Equipos destinados para ese uso al igual que el uso de estacionamientos en edificios.	✓		3	Medio				
Proyección de Huella de Carbono	7.1 Componente de Diseño	7.1.1	Cálculo proyectado de Huella de Carbono	Propuesta de cálculo de la Huella de Carbono.	✓		3	Medio			
TOTAL PUNTAJE					33	0	33	33/33			

4. Conclusiones

El Promotor del Proyecto San Patricio, cumple con los criterios ambientales establecidos por la Secretaría de Ambiente, además se compromete a adoptar en su desarrollo de construcción y operación, procesos de mejora en el diseño y reducción de impacto ambiental, conforme a lo señalado en la Matriz de evaluación que antecede y acorde al compromiso del Promotor que consta en el oficio S/N de fecha 25 de junio 2015, dirigido a la Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente del DMQ.


Nixon Narváez
Técnico Secretaría de Ambiente DMQ

45

SECRETARÍA DE
AMBIENTE

ALCALDÍA

0003901

Oficio No. SA-POL-2018-
DMQ, 11 de septiembre de 2018
Ref: STHV-DMPPS-4550
GDOC: 2018-134716

Asunto: PUAE "San Patricio"

Arquitecto
Jacobó Herdoíza
SECRETARÍA DE TERRITORIO, HABITAT Y VIVIENDA
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mi consideración:

En atención al Oficio No. STHV-DMPPS-4550 del 04 de septiembre de 2018, en relación al tratamiento del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial (PUAE) "San Patricio", esta Secretaría se ratifica en lo expuesto en el informe adjunto al oficio No. SA-POL-4475 del 25 de junio de 2015.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle mi sentimiento de consideración y estima.

Atentamente,

Ruth Elena Ruíz
SECRETARIA DE AMBIENTE DEL DMQ (S)



Elaboración:	Hernández Diana	S.A.	2018/09/11	
Revisión:	Mariela Perrone	S.A.	2018/09/11	
	Ruth Elena Ruíz	S.A.	2018/09/11	
Aprobación:	Sandoval Sebastián	S.A.	2018/09/11	

INFORMES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Secretaría de
Movilidad

Oficio No. SM- **0000817**
Quito, **14 MAYO 2014**

Ingeniero
Morice Dassum
Urbanizadora Málaga S.A.
Presente

De mi consideración:

En atención a su oficio 36-Urbanización San Patricio-Hacienda Málaga, ingresado el 30 de abril de 2014, en el que remite un informe técnico complementario atendiendo las observaciones emitidas por esta Secretaría, respecto del Estudio de Impacto a la Circulación de Tráfico y Propuesta de Mitigación del proyecto Arquitectónico San Patricio-Hacienda Málaga, localizada en la parroquia Cumbayá vía a Lumbisí, adjunto el Informe Técnico No. SMP-65/14, el mismo que contiene el criterio de esta Secretaría respecto del tema señalado.

Atentamente,

Arq. Marcelo Narváez Padilla
Secretario de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adjunto: Informe Técnico SMP-65/14

Copia: Arq. Pablo Ortega, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda (e)
Ing. Santiago Játiva, Gerente de Unidad- Negocios Proyectos Especiales de Vialidad

REVISIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE TRÁFICO Y PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL PROYECTO "URBANIZACIÓN SAN PATRICIO HACIENDA MÁLAGA"

Secretaría de Movilidad
13.05.2014

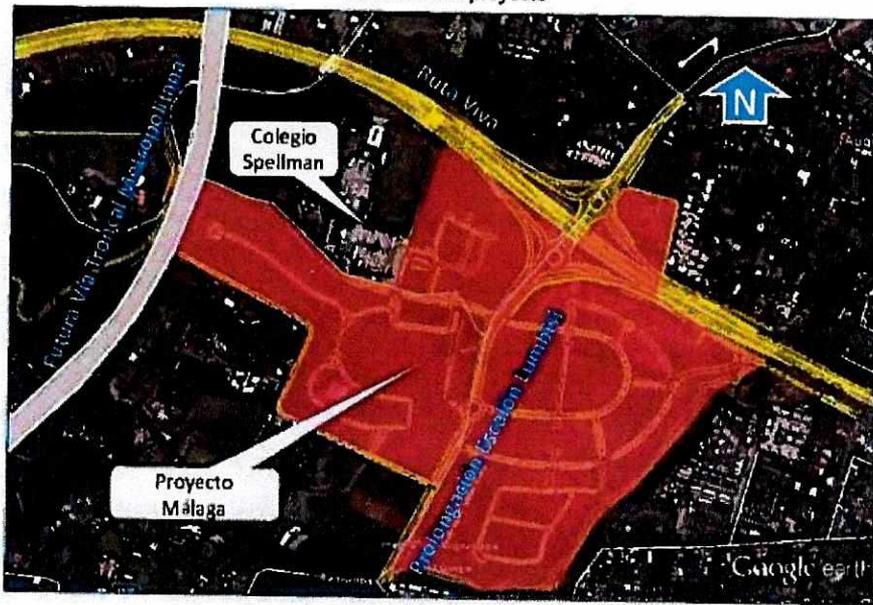
1. Antecedentes

Mediante oficio ingresado a esta Secretaría el 27 de marzo del 2014, el Ing. Morice Dassum representante de Urbanizadora Málaga S.A., solicita la revisión del "Estudio de Impacto a la Circulación y Medidas de Mitigación Proyecto Urbanización San Patricio Hacienda Málaga" y la emisión del respectivo informe previo a la aprobación del proyecto urbano arquitectónico especial por parte del Concejo Metropolitano. El estudio referido ha sido realizado por el Ing. Pedro José Paladines Rodríguez, profesional contratado por el promotor del proyecto antes mencionado.

2. Características generales del proyecto

De acuerdo con la información del estudio presentado, el proyecto ha sido desarrollado sobre un macro lote de aproximadamente 62 has. Está ubicado en la zona de San Patricio – Auqui Chico de la parroquia Cumbayá, delimitado por las siguientes vías: Ruta Viva, futura Vía Troncal Metropolitana, vía de acceso al colegio Spellman y atravesado por la vía de acceso a Lumbisi (prolongación del Escalón Lumbisi de la Ruta Viva). La figura No.1 muestra la ubicación del proyecto.

Figura No. 1
Ubicación del proyecto



El proyecto presentado corresponde a una intervención de gran escala urbana y contiene una variedad de usos de suelo y actividades de: vivienda, oficinas, comercio, servicios, salud, equipamientos hoteleros y comunales (recreación, culto, etc.). La figura No. 2 muestra una ilustración del plan masa del proyecto.

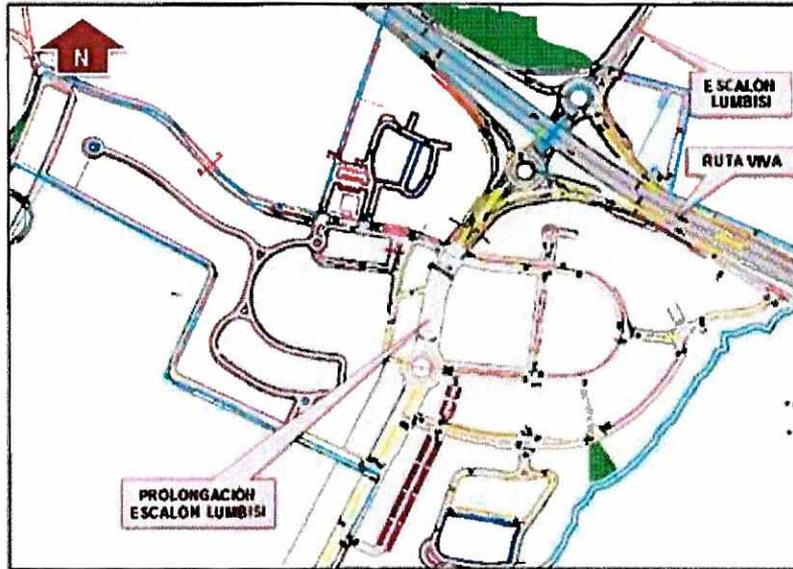
Figura No. 2
Ilustración Proyecto Málaga



Algunas de las características generales del proyecto son:

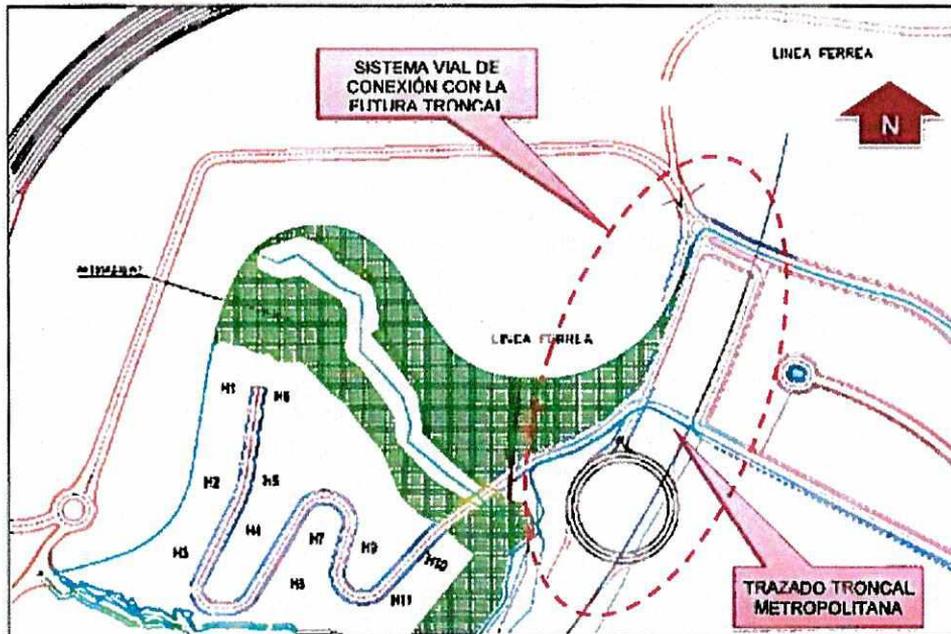
- Población residente = 13.000 habitantes
- Población flotante (trabajo) = 8.000 habitantes
- Número total de estacionamientos = 12.680:
 - Vivienda = 2.985
 - Oficinas = 5.550
 - Salud = 321
 - Hotel / Centro de convenciones = 2.983
 - Comercio = 770
 - Equipamiento y otros = 71
- El proyecto se desarrolla en varios lotes delimitados por un sistema vial público que incorpora vías existentes así como la creación de nuevas vías de carácter secundario que darán accesibilidad a todos los componentes del proyecto. Este sistema vial tiene como eje principal de accesibilidad la Prolongación del Escalón Lumbisí, el cual nace desde el intercambiador existente de la Ruta Viva con dirección sur-oeste a la población Lumbisí. Ver figura No. 3.

Figura No. 3
Sistema vial del Proyecto



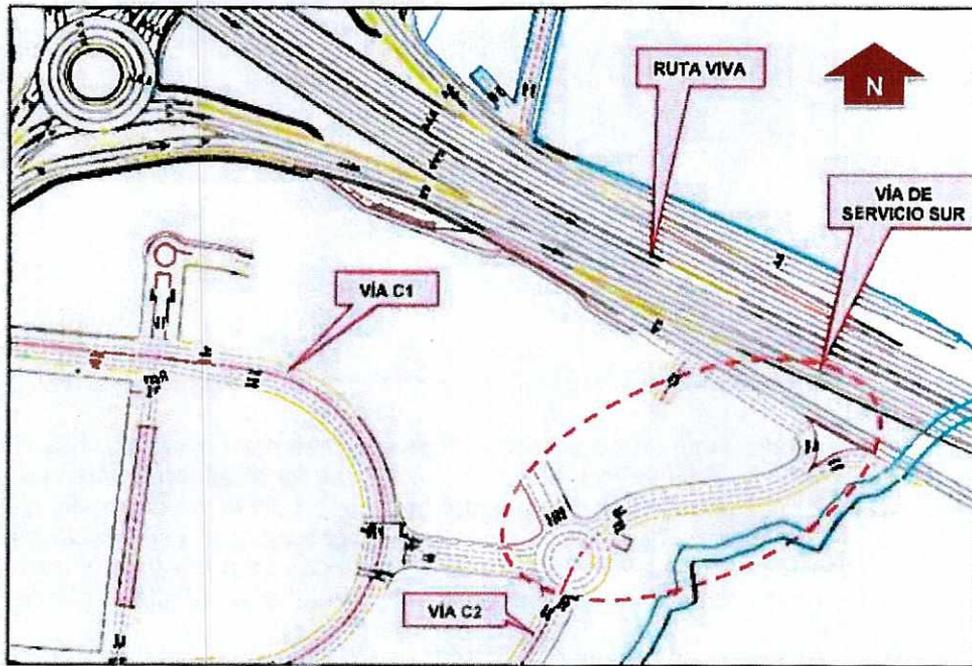
- Un segundo punto de accesibilidad al proyecto se prevé realizarlo desde la futura vía Troncal Metropolitana; para el efecto se ha diseñado de manera general el empalme con el intercambiador previsto en dicha vía (redondel a desnivel). Sin embargo hasta que se construya dicho eje vial, el proyecto prevé la conectividad actual al lote ubicado en el lado occidental pasando el trazado de la futura vía Troncal Metropolitana, trazado vial que se adapta al diseño de la Troncal.

Figura No. 3
Esquema de la conectividad al lote occidental del proyecto



- Un tercer punto de acceso al proyecto se prevé realizarlo desde la vía de servicio sur de la Ruta Viva, desde la cual nace un tramo vial que conecta con la vía codificada pública como C2 del proyecto. En la Figura No. 4 se muestra lo indicado.

Figura No. 4
Esquema del acceso al proyecto desde la vía de servicio de la Ruta Viva



3. Condiciones consideradas para el análisis de impacto de tráfico

El estudio de tráfico analizado ha tomado como datos de partida las siguientes consideraciones:

- La generación del tráfico asociada a las diferentes actividades del proyecto, han sido estimada sobre la base de la metodología establecida por el "Trip Generation Manual" (referencia metodológica procedente de los Estados Unidos), misma que ha sido adaptada al proyecto.
- El estudio establece dos horarios de análisis: hora pico de la mañana y hora pico de la tarde, cuyas asignaciones de tráfico a la red vial, incluyendo el tráfico de paso (no asociado al proyecto). Se ha considerado un total 4.700 vehículos que ingresarían al proyecto de los cuales 600 corresponden a los vehículos de paso. Para la salida se ha considerado. Y un global de 2700 vehículos de salida para la hora pico de análisis.

4. Análisis

Para evaluar el impacto de tráfico que generaría el proyecto en la red vial del sector y para validar operativamente el sistema vial propuesto y por ende el desempeño de las intersecciones correspondientes, esta Secretaría realizó la comprobación respectiva

generando su propia evaluación, toda vez que la información digital entregada como anexo del estudio no ha permitido realizar dicho proceso.

Para el efecto se realizó una microsimulación con el programa AIMSUN, herramienta con la cual se ha determinado que la propuesta vial planteada en el estudio es coherente con los flujos de tráfico esperados (según los datos del estudio presentado).

De los resultados obtenidos de dicho análisis se ha podido identificar falencias operacionales del tráfico en la red vial planteada en el estudio, mismas que han sido recogidas por los responsables del estudio para efectuar los ajustes correspondientes.

Con esos ajustes se ha logrado establecer que el tráfico generado por el proyecto y aquel que utilizará el sistema vial público como tránsito de paso, según la información provista por el estudio, se desempeña dentro de niveles de servicio adecuados y que por lo tanto se ha podido mitigar los impactos relativos al tráfico con relación a la presencia del proyecto de manera aceptable.

En las siguientes figuras No. 5 y 6 se ilustra en unas instantáneas captadas de la corrida del programa AIMSUN utilizado para evaluar los impactos de tráfico del proyecto.

Figura No. 5
Imagen capturada del programa AIMSUN a los 20 minutos corridos en la hora pico del día

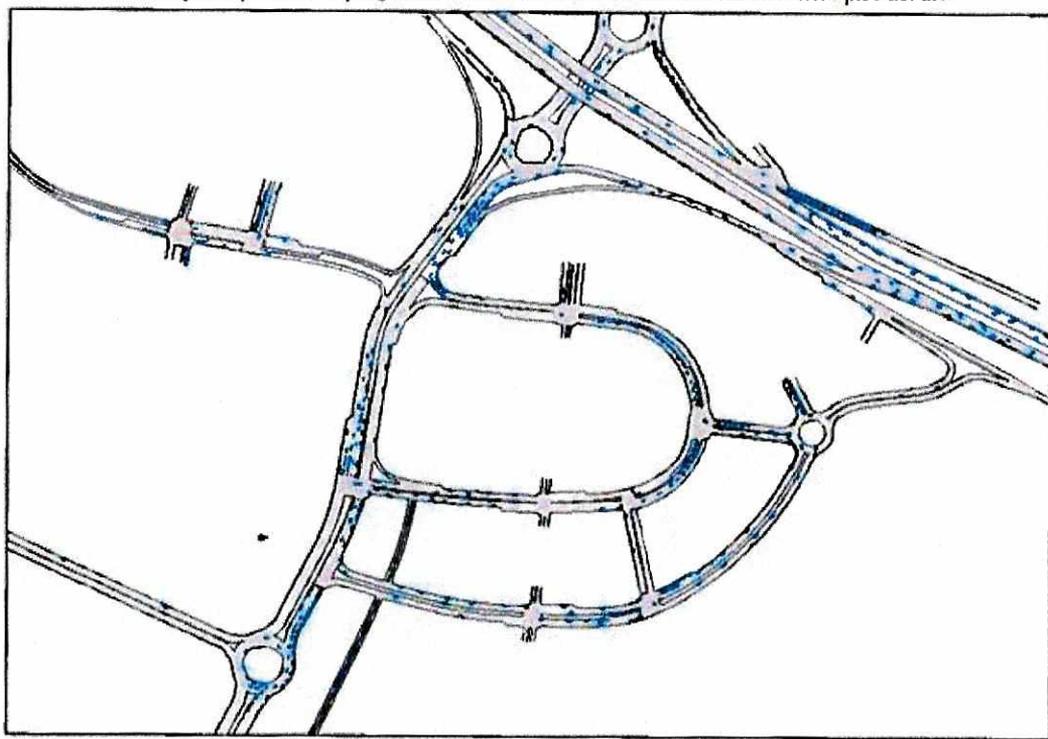


Figura No. 6
Imagen capturada del programa AIMSUN a los 60 minutos corridos en la hora pico del día

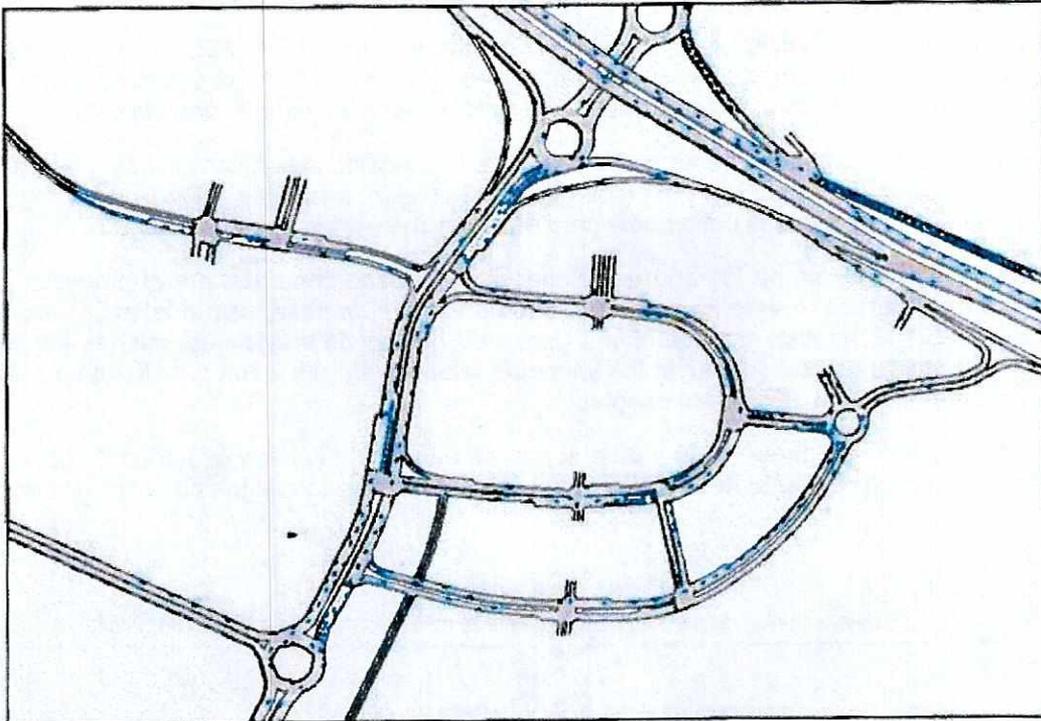
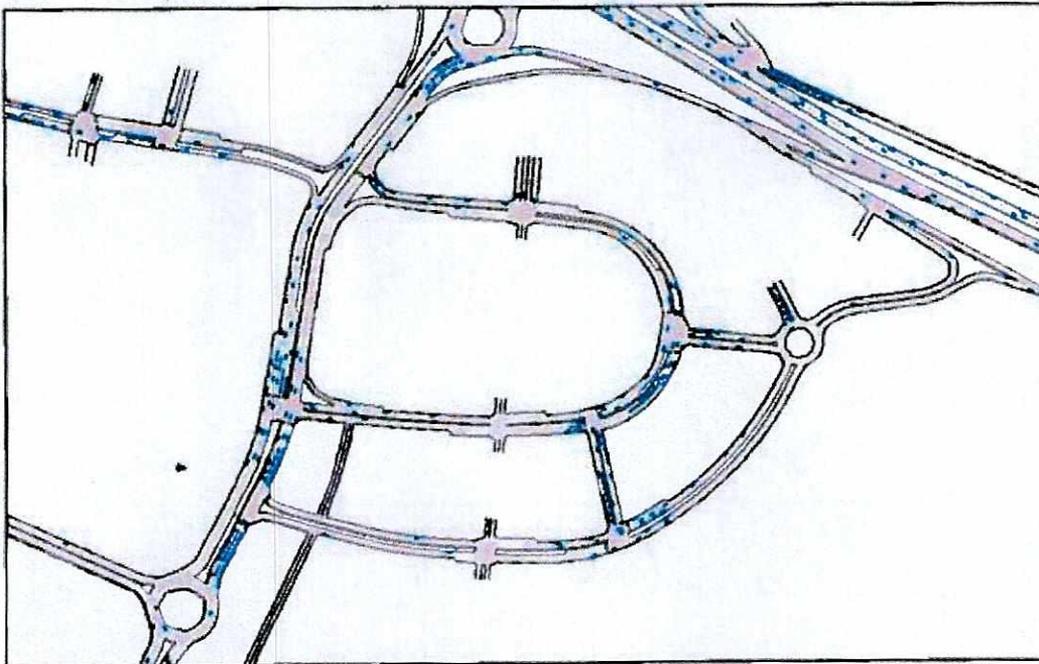


Figura No. 7
Imagen capturada del programa AIMSUN



5. Características de la vialidad del proyecto: Medidas de mitigación del tráfico

Las definiciones viales fundamentales establecidas en el proyecto y que corresponden a los resultados de los estudios de impacto de tráfico y que por tanto se asumen como medidas de mitigación, son las siguientes:

Vías públicas.-

- La prolongación del Escalón Lumbisí, desde la Ruta Viva en dirección a la población de Lumbisí, dispondrá de tres carriles de circulación directa, a más de los necesarios para efectuar giros izquierdos o derechos en las intersecciones; el ancho de la acera occidental será de 3,00 m, y la oriental de 5 m. más una ciclovía de 2,40 m. de ancho. El ancho total de la sección típica de esa vía será de 37,20 m.
 - a) El Escalón Lumbisí será una vía bidireccional que en el tramo que cruza el proyecto tendrá 4 intersecciones en las que la regulación de tráfico se realizará de la siguiente manera:
 - La intersección del Escalón Lumbisí con la Vía C1 será semaforizada y dispondrá de dos carriles de giro izquierdo de 70,00 m. de longitud efectiva (descontando el espacio para el cruce de peatones y la longitud de transición "taper").
 - La Intersección en "T" del Escalón Lumbisí con la Vía C2, será semaforizada únicamente en la calzada de dirección Lumbisí – Ruta Viva. No se permiten giros izquierdos (parterre cerrado).
 - La intersección en "T" del Escalón Lumbisí con la Vía G3 estará conformada por un redondel cuya isleta central será de al menos 15 m. de radio. Para el cruce seguro de peatones se construirá un paso peatonal elevado cerca de la misma entre las vías G3 y C2
 - La intersección en "T" del Escalón Lumbisí con la Vía D1 no permitirá giros izquierdos y será regulada mediante señale de prioridad "PARE".
 - b) La Vía C1 será bidireccional con dos carriles por sentido y una sección típica total de 18,20 m., con una calzada 13,20 m. y dos aceras de 2,50 m. cada una. Tendrá cinco intersecciones intermedias, de las cuales las formadas con la vía C6 y C2 serán semaforizadas, en las cuales se incluirán carriles de giro izquierdo de al menos 35 m. de longitud efectiva (descontando el espacio para el cruce de peatones y la longitud de transición "taper").

Las otras tres intersecciones serán reguladas mediante señales de prioridad "PARE"; adicionalmente contarán con carriles de giro derecho, con una longitud efectiva mínima de 30 m. (descontando el espacio para el cruce de peatones y la longitud de transición "taper"). El tramo de aproximación desde la Vía C4 hasta la Vía C2 será el único que tendrá tres carriles de circulación, considerando que el estándar para todos los carriles será de 3,50 m.

En las intersecciones deberá generarse isletas de refugio intermedio para el cruce de peatones con un ancho mínimo de 1,50 m.
 - c) La Vía C2 será bidireccional con una sección total de 21,20 m., ancho que se distribuirá así: dos calzadas de 6,60 m. cada una (2 carriles por sentido), parterre central de 3,00 m. y dos aceras de 2,50 m. cada una.

En su trayecto tendrá 4 intersecciones intermedias, dos de ellas reguladas inicialmente con señales de prioridad "PARE" y la que se conforma con la

vía C6 será semaforizada y dispondrá de un carril de giro izquierdo de una longitud efectiva de 30 m. (descontando el espacio para el cruce de peatones y la longitud de transición "taper"), y giro carril de giro derecho de longitud efectiva de 30 m.

La intersección que se conforma con la vía de ingreso desde los carriles de servicio de la Ruta Viva en el lado oriental (C3), estará regulada mediante un redondel cuya isla central será de mínimo 12,50 m. de radio.

En las aproximaciones a las intersecciones deberá ensancharse el parterre a mínimo 4,0 m., de forma que se pueda generar carriles de giro izquierdo de 3,00, dejando 1 m. para protección y ubicación de señales de tránsito y en un futuro la posibilidad de semáforos de ser requeridos.

- d) La Vía C3 (codificación asignada para este informe por no estar definida en el proyecto) será bidireccional con una sección total de 21,20 m., ancho que se distribuirá así: dos calzadas de 6,60 m. cada una (2 carriles por sentido), parterre central de 3,00 m. y dos aceras de 2,50 m. cada una.

El ingreso a la Vía C3 desde los carriles de servicio de la Ruta Viva, prevista en el extremo nor-oriental del proyecto, se realizará mediante dos carriles de desaceleración de aproximadamente 135 m. de longitud incluyendo la longitud de transición ("taper"), mismos que se realizarán dentro del predio del proyecto.

El empalme de incorporación a la Vía de Servicio de la Ruta Viva se realizará mediante un rampa corta de dos carriles de circulación con una longitud mínima de 25 m.

- e) La Vía G2 (codificación asignada para este informe por no estar definida en el proyecto) será bidireccional con cuatro tipos de sección:

Sección G2-a: (tramo entre la Vía Lumbisí y la Vía B1) ancho total de 18,40 m., de los cuales se tienen dos calzadas de 5,20 m. (1 carril por sentido) con sus respectivos carriles de giro izquierdo y derecho adicionales en las intersecciones; el parterre central de 5,20 m. y dos aceras de 2,50 m. cada una.

Sección G2-b: (tramo entre la Vía B1 y la Vía B4) ancho total de 23,60 m., de los cuales la calzada sur será de 5,20 m. de ancho (un carril), la calzada norte de 10,90 m. (tres carriles: giro izquierdo, directo y giro derecho); el parterre será de 2,50 m. de ancho y las dos aceras de 2,50 m. cada una.

La longitud del carril de giro izquierdo en el tramo entre la Vía a Lumbisí y la Vía B1 será de al menos 40 m de longitud efectiva., sin incluir el espacio para el cruce de peatones y la longitud de transición ("taper"), es decir la longitud efectiva.

El carril de giro izquierdo en el tramo entre la Vía B1 y la Vía B4 será de mínimo 35 m. de longitud efectiva. El carril de giro derecho desde la Vía G2-b hacia la Vía B1 será de aproximadamente 30 m. longitud efectiva.

Sección G2-c: ancho total de 20,40 m., de los cuales las dos calzadas serán de 5,20 m. de ancho (un carril por sentido); el parterre central será de 5,00 m. de ancho en el cual se genera un carril de giro izquierdo de 3 m. de ancho y 30 de longitud mínima (no incluye la longitud que ocupa el cruce de peatones y la longitud de transición); las aceras tendrán un ancho mínimo de 2,50 m.

La Vía G2-d (codificación asignada para este informe por no estar definida en el proyecto) será bidireccional con una sección total de 15,00 m., ancho que se distribuirá así: una calzada de 10,00 m. (un carril por sentido de 5 m. cada uno incluyendo espaldón) y dos aceras de 2,50 m. cada una.

En este tramo se definen dos intersecciones intermedias las cuales se regularán mediante semáforos en los que se incluye el cruce de peatones. La intersección con la Vía a Lumbisi se realizará de tal forma que se produce con carriles continuos exclusivos, tanto el de salida como de entrada.

- f) La Vía G3 será bidireccional con una sección total de 19,00 m., en el tramo perpendicular a la Vía Lumbisi (320 aproximadamente hasta la intersección en "T" con la vía pública existente) de los cuales 14,00 m. corresponde al ancho de la calzada y 2,50 m. a cada una de las aceras, el resto de la vía G3 tendrá un ancho de vía de 12,00 m de los cuales 7,00 m corresponden al ancho de calzada y 2,50 m. a cada acera.
- g) La Vía G4 (codificación asignada para este informe por no estar definida en el proyecto) tendrá la misma sección que la G3, más el retiro que sea determinado necesario respecto de la futura vía Troncal Metropolitana, el cual servirá para ubicar el talud o elementos estructurales que correspondan, o simplemente el respectivo retiro de protección. Estas definiciones no han sido especificadas en el proyecto presentado pero deberán ser tomadas en cuenta en el diseño vial definitivo.
- h) La Vía H1 será bidireccional con una sección total de 12,00 m., de los cuales 7,00 m. corresponde al ancho de la calzada y 2,50 m. a cada una de las dos aceras, más el retiro que sea determinado como necesario respecto de la futura vía Troncal Metropolitana, el cual servirá para ubicar el talud o elementos estructurales que correspondan, o simplemente el respectivo retiro de protección. Estas definiciones no han sido especificadas en el proyecto presentado pero deberán ser tomadas en cuenta en el diseño vial definitivo.
- i) La Vía B1 será bidireccional con sección total de 21,00 m. de ancho, de los cuales se tendrán dos calzadas de 7,00 m. cada una, un parterre de 2,00 m. de ancho y dos aceras laterales de 2,50 m. cada una.
- j) La Vía B4 será bidireccional con una sección total de 12,00 m. de ancho, de los cuales 7,00 m será el ancho de la calzada y dos aceras de 2,50 m. cada una.
- k) La Vía A1 será unidireccional y tendrá una sección total de 12,00 m., con una calzada de 7 m. (2 carriles) y dos aceras de 2,50 m. cada una.
- l) La intersección conformada por las Vías H1 y G2-d, se regulará mediante un redondel con una isleta de mínimo 5 metros de radio.
- m) El empalme de la vía H1 con la troncal metropolitana corresponde a una propuesta preliminar, debido a que no se dispone del proyecto definitivo de dicha vía. Consecuentemente cuando se realicen los diseños definitivos de la troncal se diseñará la conexión definitiva con la vía H1.

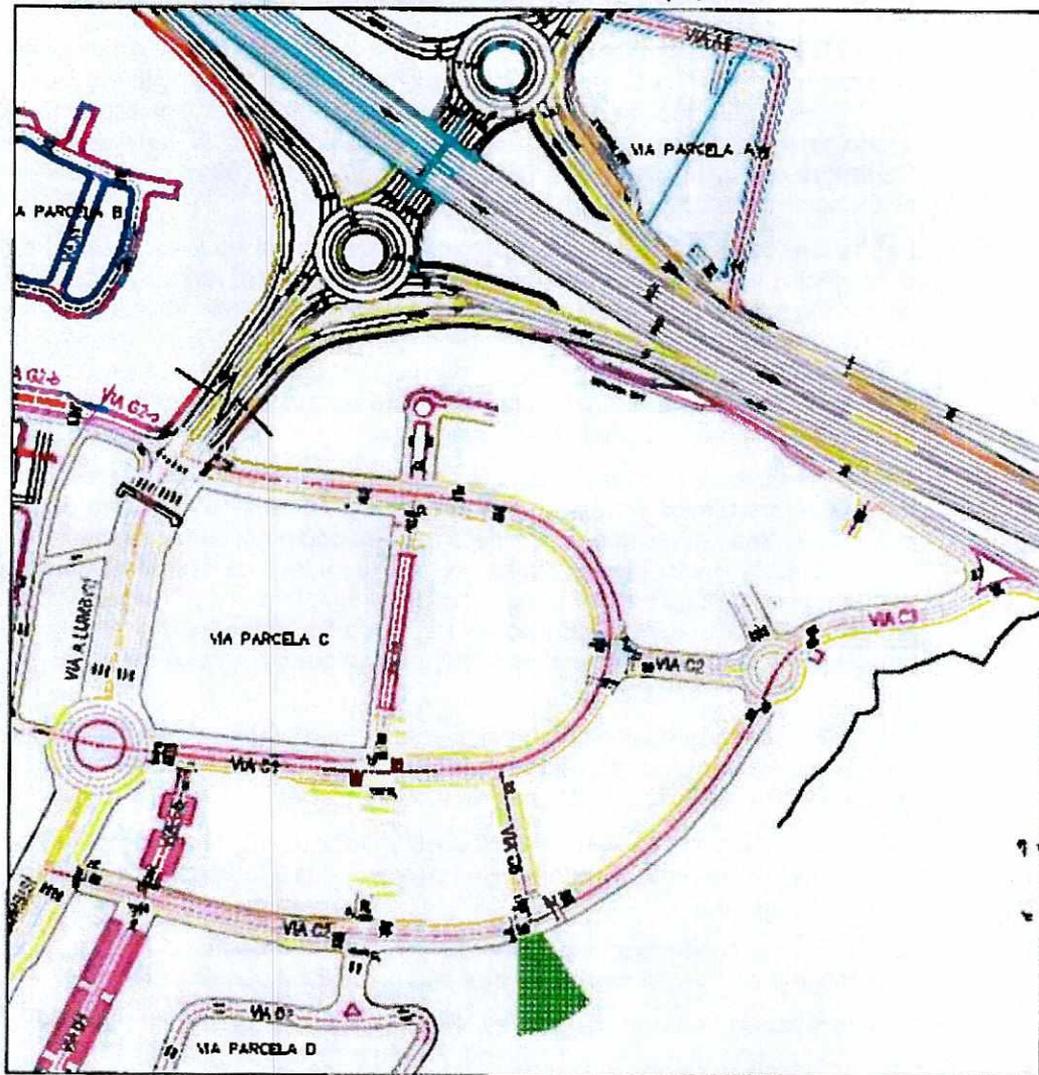
En todos las intersecciones del proyecto, fundamentalmente en los correspondientes a la red vial pública, deberán ser diseñados y construidos incorporando la infraestructura de semaforización (ductos y cajas de revisión) a fin de que cuando se requiera controlarlas mediante ese tipo de dispositivos, no se incurra en afectaciones e interrupciones de la circulación vehicular.

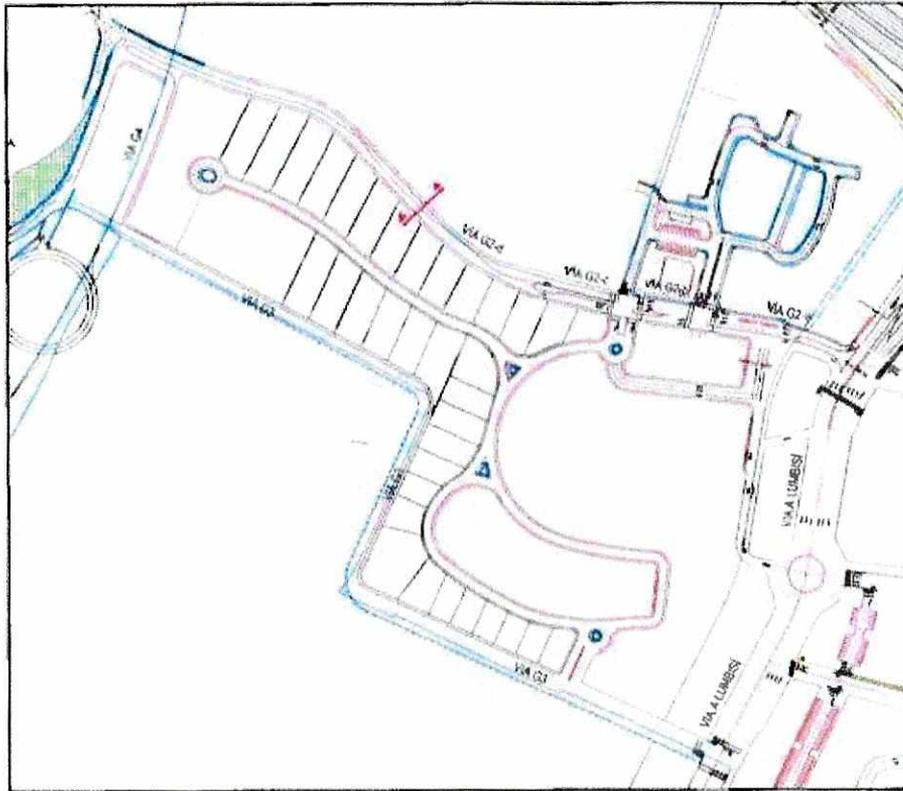
Vías privadas.-

- Todas las vías de carácter privado de la urbanización deberán observar las normativas establecidas en el Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo de la Ordenanza Metropolitana No. 172.

En la figura No. 7 se muestra la nomenclatura de las vías públicas y privadas del proyecto.

Figura No. 7 y No 8
Nomenclatura del sistema vial del proyecto





6. Conclusiones y recomendaciones

De acuerdo con lo expuesto en el análisis realizado se concluye que, desde el punto de vista general de la movilidad, la propuesta de medidas de mitigación a los impactos de tráfico a nivel general para el proyecto "Urbanización San Patricio Hacienda Málaga" es procedente, por lo que se recomienda la aprobación como proyecto especial a nivel de urbanización, es decir del sistema vial general correspondiente.

La aprobación definitiva de la red vial referida corresponderá a los diseños también definitivos de ingeniería vial y de redes de servicios básicos, así como de señalización, semaforización y seguridad vial respectivos, lo cuales deberán desarrollarse sobre la base del presente informe.

La aprobación de los proyectos arquitectónicos y de sus específicos tratamientos de impactos de tráfico, deberán ser aprobados conforme lo establecen las Ordenanzas Metropolitanas No. 172 y 156.

Todas las medidas de mitigación que se propongan y aprueben deben implementarse a costo del promotor del proyecto en coordinación con las entidades municipales que correspondan.

Elaborado por: Jhonatan Bravo Villarreal
Para: Marcelo Narváez Padilla

0000984

Quito DM, 20 de Mayo 2014

Arquitecto Marcelo Narváez

Secretario de Movilidad (E)

Distrito Metropolitano de Quito

	
Secretaría de Movilidad	
RECEPCION DE DOCUMENTOS	
Fecha:	20 MAY 2014
	Hora
Nombre:	MARCELO NARVAEZ
Apellido:	DASSUM

Estimado Señor Secretario

Solicito a Ud. atentamente nos remita el archivo de la simulación realizada en software AIMSUN por la Secretaría de Movilidad, en el cual contenga los volúmenes vehiculares, niveles de servicio y porcentajes de saturación de las intersecciones evaluadas por ustedes y que forman parte del informe técnico SMP-65/14 del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio.

Con el objetivo de conocer las justificaciones y condiciones de operación, solicito esta importante información, la cual nos permitirá comprender y aplicar en los diseños de ingeniería las conclusiones y recomendaciones de la mejor manera, agradezco a Ud. el envío de la información solicitada.

La información la podre recibir en los siguientes correos electrónicos:

morice@coloncorp.com

joseromero.uio@gmail.com

Atentamente,



Ing. Morice Dassum

Urbanizadora Málaga



**Secretaría de
Movilidad**

Oficio No. SM-0000678
Quito, 21 ABR. 2014

Ingeniero
Morice Dassum
Urbanizadora Málaga S.A.
Presente

De mi consideración.

En atención a su oficio s/n, ingresado a esta Secretaría el 27 de marzo de 2014, en el que solicita la revisión del Estudio de Impacto a la Circulación de Tráfico y Propuesta de Mitigación del proyecto Arquitectónico San Patricio-Hacienda Málaga, localizada en la parroquia Cumbayá vía a Lumbisí, y la emisión del respectivo informe previo a la aprobación del proyecto urbano arquitectónico especial por la parte del Concejo Metropolitano, adjunto el Informe Técnico No. SMP-52/14, el mismo que contiene el criterio de esta Secretaría respecto del tema señalado.

Atentamente,

Arq. Marcelo Narvárez Padilla
Secretario de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adjunto: Informe Técnico SMP-52/14

Copia: Arq. René Vallejo, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Dra. Patricia Vivanco, Administradora Zona de Tumbaco
Arq. Rocio Proaño, Directora de la Unidad Técnica de Control de Construcciones



Secretaría de Movilidad

Informe Técnico No. SMP-52/14

REVISIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO DE TRÁFICO Y PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL PROYECTO "URBANIZACIÓN SAN PATRICIO HACIENDA MÁLAGA"

Secretaría de Movilidad
17.04.2014

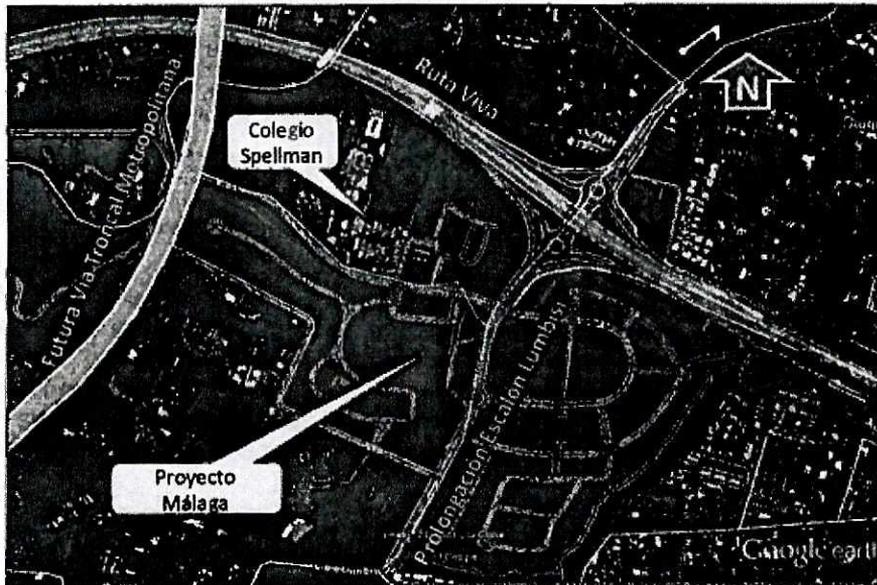
1. Antecedentes

Mediante oficio ingresado a esta Secretaría el 27 de marzo del 2014, el Ing. Morice Dassum representante de Urbanizadora Málaga S.A., solicita la revisión del "Estudio de Impacto a la Circulación y Medidas de Mitigación Proyecto Urbanización San Patricio Hacienda Málaga" y la emisión del respectivo informe previo a la aprobación del proyecto urbano arquitectónico especial por parte del Concejo Metropolitano. El estudio de tráfico y propuesta de medias de mitigación referida ha sido realizado por el Ing. Pedro José Paladines Rodríguez, profesional contratado por el promotor del proyecto antes mencionado.

2. Características generales del proyecto

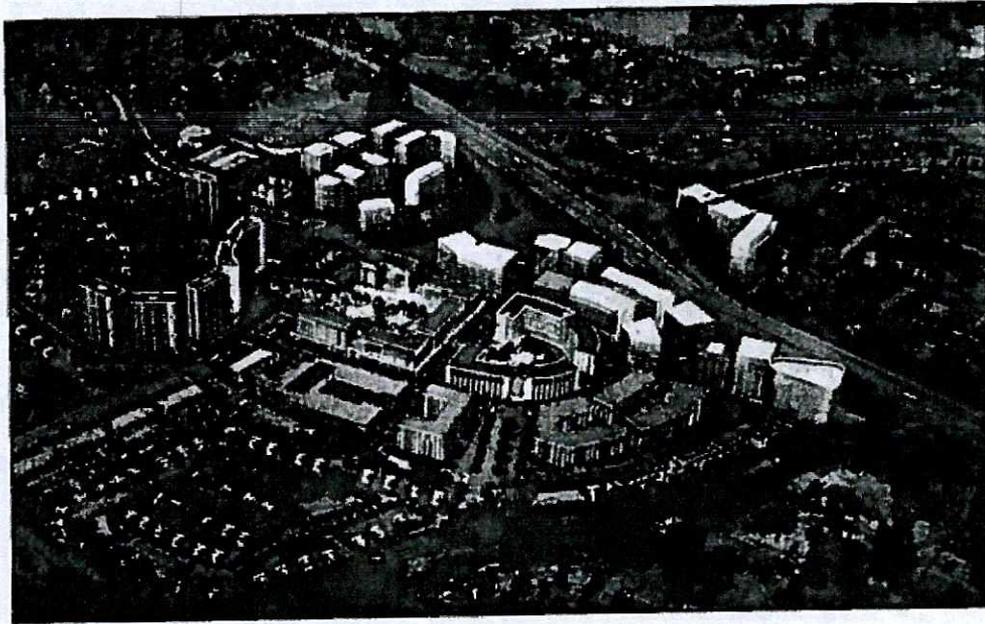
De acuerdo con la información del estudio presentado, el proyecto ha sido desarrollado sobre un macro lote de aproximadamente 62 has. Está ubicado en la zona de San Patricio – Auqui Chico de la parroquia Cumbayá, delimitado por las siguientes vías: Ruta Viva, futura Vía Troncal Metropolitana, vía de acceso al colegio Spellman y atravesado por la vía de acceso a Lumbisi (prolongación del Escalón Lumbisi de la Ruta Viva). La figura No.1 muestra la ubicación del proyecto.

*Figura No. 1
Ubicación del proyecto*



El proyecto presentado corresponde a una intervención de gran escala urbana y contiene una variedad de usos de suelo y actividades de: vivienda, oficinas, comercio, servicios, salud, equipamientos hoteleros y comunales (recreación, culto, etc.). La figura No. 2 muestra una ilustración del plan masa del proyecto.

Figura No. 2
Ilustración Proyecto Métega



Algunas de las características generales del proyecto son:

- Población residente = 13.000 habitantes
- Población flotante (trabajo) = 8.000 habitantes
- Número total de estacionamientos = 12.680:
 - Vivienda = 2.985
 - Oficinas = 5.550
 - Salud = 321
 - Hotel / Centro de convenciones = 2.983
 - Comercio = 770
 - Equipamiento y otros = 71
- El proyecto se desarrolla en varios lotes delimitados por un sistema vial público que incorpora vías existentes así como la creación de nuevas vías de carácter secundario que darán accesibilidad a todos los componentes del proyecto. Este sistema vial tiene como eje principal de accesibilidad la prolongación del Escalón Lumbisí, el cual nace desde el intercambiador existente de la Ruta Viva con dicho Escalón con dirección sur-oeste a la población Lumbisí. Ver figura No. 3.

3. Condiciones consideradas para el análisis de impacto de tráfico

El estudio de tráfico analizado ha tomado como datos de partida las siguientes consideraciones:

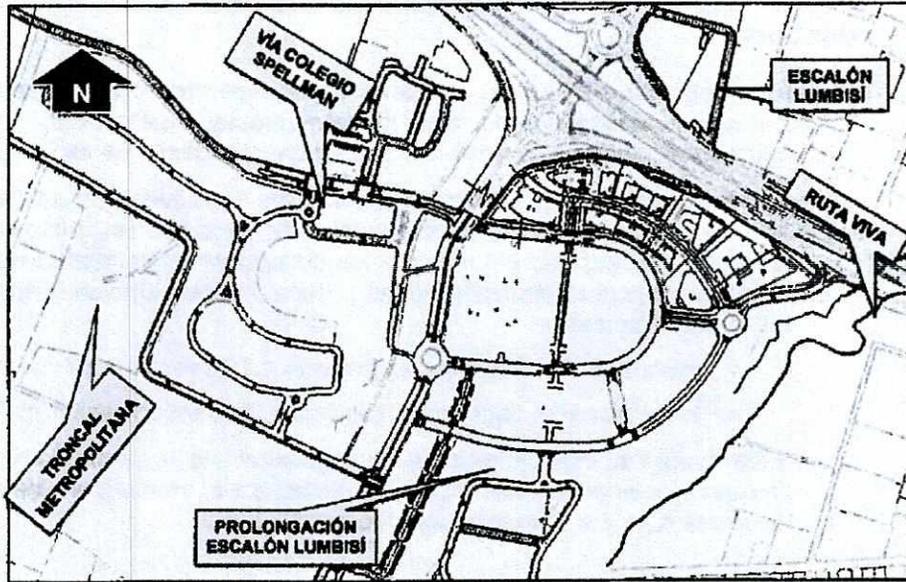
- La generación del tráfico asociada a las diferentes actividades del proyecto, han sido estimada sobre la base de la metodología establecida por el "Trip Generation Manual" (referencia metodológica procedente de los Estados Unidos).
- El estudio establece dos horarios de análisis: hora pico de la mañana y hora pico de la tarde, cuyas asignaciones de tráfico a la red vial, incluyendo el tráfico de paso (no asociado al proyecto), se concentrarían en la prolongación del Escalón Lumbisí con dirección desde y hacia el intercambiador de la Ruta Viva, de la siguiente forma:
 - Hora pico AM: llegarían al proyecto 1.700 veh/h y saldrían 1.600 veh/h.
 - Hora pico PM: llegarían al proyecto 1.600 veh/h y saldrían 1.900 veh/h.
- Para evaluar el impacto de tráfico que generaría el proyecto se han analizado 6 intersecciones principales de todo el sistema vial, revelando niveles de servicio aceptables, como respuesta a los flujos asignados.

4. Medidas de mitigación propuestas

Para mitigar los impactos de tráfico que el proyecto genere, el estudio presentado propone realizar las siguientes medidas de mitigación:

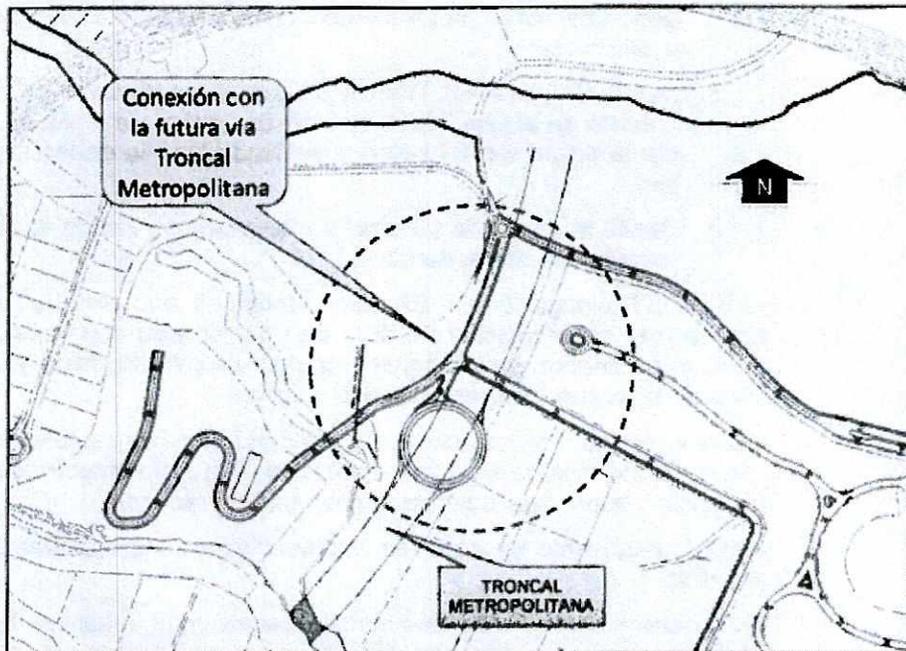
- La accesibilidad al proyecto se la ha previsto realizarla en el siguiente orden de prelación:
 - Desde la Ruta Viva (intercambiador existente) hacia el eje vial Prolongación del Escalón Lumbisí (acceso principal).
 - Desde la vía de servicio sur de la Ruta Viva hacia una vía de Ingreso generada por el proyecto (aproximadamente 420 metros al oriente del intercambiador).
 - Desde la futura vía Troncal Metropolitana a través del Intercambiador previsto en el sitio. Hasta que se construya dicha vía se podrá acceder por la actual vía del tren que está habilitada para la circulación vehicular.
 - Desde el sector de Lumbisí a través del eje vial de la prolongación del escalón del mismo nombre.
- El eje vial Prolongación del Escalón Lumbisí ha sido previsto desarrollarlo con dos carriles de circulación (3,50 m c/u) por sentido con espaldones laterales (1,00 m de ancho), adicionándose carriles de giro izquierdo y/o derecho para acceder a las vías transversales secundarias.
- Sobre el eje vial Prolongación del Escalón Lumbisí se establecen 3 intersecciones de cruce: dos de ellas semaforizadas, con sus respectivos carriles de giro izquierdo y la principal controlada mediante un redondel.
- Similar tratamiento se da a las intersecciones más importantes internas del proyecto.
- En los casos de dos lotes destinados para vivienda a manera de conjuntos privados, sus accesos disponen de carriles de alojamiento previos a las puertas de ingreso o puntos de control de acceso.

Figura No. 3
Sistema vial del Proyecto



- Otro punto de accesibilidad al proyecto se prevé realizarlo desde la futura via Troncal Metropolitana; para el efecto se ha diseñado de manera general el empalme con el intercambiador previsto en dicha vía (redondeo a desnivel). Sin embargo hasta que se construya dicho eje vial, el proyecto prevé la conectividad actual al lote ubicado en el lado occidental pasando el trazado de la futura via Troncal Metropolitana, trazado vial que se adapta al diseño de la Troncal.

Figura No. 3
Esquema de la conectividad al lote occidental del proyecto



- Se ha previsto un sistema de ciclo vías para interconectar los diferentes lotes del proyecto.

5. Análisis

El análisis que se ha efectuado al estudio de tráfico presentado, en correspondencia al requerimiento de que el proyecto urbano arquitectónico sea aprobado en el Concejo Metropolitano con carácter de especial, se ha realizado a un nivel conceptual y de plan masa, puesto que los detalles corresponderán a la aprobación del informe de impactos de tráfico y propuestas de medidas de mitigación definitivo como parte de los requisitos para la aprobación de los planos del proyecto, según lo determina las Ordenanzas Metropolitanas No. 156 y 172.

En el marco de las anteriores consideraciones, de la revisión del estudio de tráfico presentado se deduce que las medidas de mitigación planteadas de manera general son pertinentes para manejar y disminuir los impactos de tráfico devenida por la presencia del proyecto, las cuales tienen que ser desarrolladas a nivel de detalle para la siguiente fase de aprobación del proyecto. Para el efecto es necesario tomar en cuenta las siguientes observaciones que deberán ser incorporadas en el estudio de tráfico en su fase definitiva:

- Es necesario revisar los datos relacionados con la generación del tráfico, dado que el flujo producido en las horas pico por el proyecto según el estudio presentado (3.000 veh/h) corresponde al 25% aproximadamente del número total de plazas de estacionamiento (12.680) previstas para el mismo, plazas que equivalen a número de vehículos. Esta situación se considera una baja generación de tráfico, por lo que se requiere una mejor justificación de los datos.
- A flujo de tráfico asignado al eje Prolongación Escalón Lumbisí debe incorporarse estimaciones de tráfico que producirían otras propuestas urbanísticas que se están planificando junto al proyecto San Patricio Málaga, cuyo impacto se considera importante si se adiciona al generado por el proyecto y al tráfico de paso.
- Debe revisarse la capacidad del eje vial Prolongación Escalón Lumbisí en correspondencia con las observaciones efectuadas en los dos puntos anteriores, ya que se puede advertir de manera perceptiva que los dos carriles por sentido propuestos para ese eje vial podrían ser insuficientes, más aun si consideramos una proyección a futuro del crecimiento del tráfico en un horizonte de al menos 10 años, más allá de las de medidas generales de movilidad que pudieran aplicarse por parte de la municipalidad (restricción de circulación, provisión de importantes ofertas de transporte público, etc.).
- Con respecto a las conexiones viales que permiten acceder al lote occidental (pasando la futura vía Troncal Metropolitana), deben ser diseñadas y construidas de manera definitiva en cuanto se refiere a las estructuras principales considerando la presencia futura de dicha Troncal, de forma que cuando se construya ésta no se interrumpa la interconexión entre los sectores del proyecto separados por dicha Troncal.
- Debe definirse y diseñarse el cruce seguro de peatones en la intersección principal de acceso al proyecto desde la prolongación de la Escalón Lumbisí, la cual se ha propuesto regularla mediante un redondel.
- Con todas las anteriores consideraciones deben rehacerse los análisis de impacto de tráfico de todas las intersecciones en donde se reasignen los flujos de tráfico asociados al proyecto, esto es, de manera más amplia a lo presentado en el estudio analizado, en el presente informe, siendo lo más adecuado

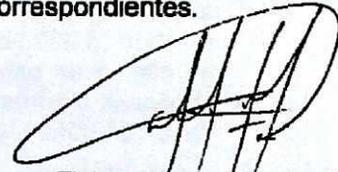
efectuar una microsimulación dinámica completa del sector, tanto en la situación actual como con la presencia del proyecto (en funcionamiento), ya que es la manera técnicamente más viable de evaluar la propuesta de medidas de mitigación y los impactos de tráfico generados por el proyecto en la red vial asociada al mismo.

- Sobre la base de los resultados más eficientes obtenidos mediante la microsimulación dinámica con software, como por ejemplo: AIMSUN, SHYNCRO, TRANSMODELER, deberán realizarse los diseños definitivos de la red vial (intersecciones, tramos viales, carriles de giro, estacionamiento en la vía, señalización vial y semaforización, empalmes con los intercambiadores, etc.).

6. Conclusiones

De acuerdo con lo expuesto en el análisis precedente se concluye que, desde el punto de vista conceptual, se recomienda la aprobación como proyecto especial a nivel de plan masa.

La aprobación definitiva del estudio de impacto de tráfico y propuesta de medidas de mitigación en cumplimiento con los requerimientos establecidos en las ordenanzas 156 y 172, estará supeditada a la incorporación o consideración de las observaciones precisadas en este informe, tanto en lo relacionado al estudio de tráfico como al diseño del proyecto urbano arquitectónico y geométrico vial correspondientes.



Elaborado por: Jhonatan Bravo
Revisado por: Ruben Lozano
Para: Marcelo Narváez Padilla

Quito, 27 de marzo de 2014

Señor Arquitecto

0000585

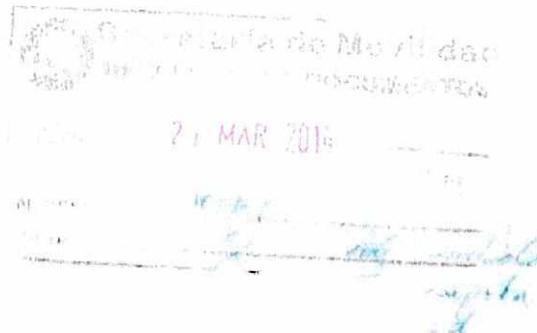
Bolívar Muñoz

Secretario de Movilidad (E)

Distrito Metropolitano de Quito

Ciudad

De mi consideración:



En relación al proyecto arquitectónico para la construcción de una urbanización localizada en el sector San Patricio, parroquia Cumbayá en la vía a Lumbisí y Vía Ruta Viva del Distrito Metropolitano de Quito, asignado con en el predio No. 1345504, sírvase encontrar el respectivo análisis y medidas de mitigación al impacto a la circulación al tráfico vehicular generadas por la construcción del proyecto arquitectónico, la cuales serán ejecutadas con cargo al proyecto previa aprobación de las autoridades competentes de la municipalidad de la ciudad de Quito.

Por lo antes expuesto, con el ánimo de contribuir con la construcción de proyectos integrales con fundamentos y conceptos de movilidad sostenible y seguridad vial, me permito solicitar atentamente a usted señor Secretario, la revisión y aprobación de los resultados obtenidos del estudio.

Anticipo a usted señor Secretario mi agradecimiento por la atención, consideración y aprobación de los resultados obtenidos del análisis y estudio realizado.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ing. Marice Dassum'.

Ing. Marice Dassum

Urbanizadora Málaga S.A.

C.C.170343433-0

Adjunto A: Estudio de Impacto a la Circulación y Medidas de Mitigación.

Adjunto B: Planos de Diseño Arquitectónico del proyecto.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ALCALDÍA

19 ABR. 2018

Quito DM,
Oficio No. SM- 0677 2018

Arquitecto
Jacobo Herdoiza Bolaños
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar

Asunto: Informe técnico sobre Estudio de Movilidad
PUAE San Patricio.

De mi consideración:

Hago referencia al oficio STHV-DMPPS-0505 ingresado con ticket # 2018-016617, en el cual adjunta el expediente del proyecto San Patricio, con el estudio de movilidad, a fin de que se emita el criterio técnico en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad.

Al respecto y una vez revisada la documentación enviada, esta Secretaría emite informe favorable sobre el Estudio de Impacto de Tráfico y Medidas de Mitigación del Proyecto Urbano Arquitectónico San Patricio ubicado en la parroquia Cumbayá, para lo cual se adjunta el informe técnico IT-SM-DPPM-020/2018 junto con el expediente completo.

Atentamente,

[Handwritten signature]
Abg. Andrea Flores Andino
Secretaría de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



Adj. IT-SM-DPPM-020/2018
cc. Administración Zonal Tumbaco
Dirección Metropolitana de Inspección

Elaborado por	HVilaluna	DPPM	2018-04/17	
Revisado por	GHinostrza	DPPM	2018-04/17	<i>[Handwritten initials]</i>

Ticket # 2018-016617

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
IT-SM-DPPM-020/2018

**INFORME DE IMPACTO A LA CIRCULACIÓN DE TRÁFICO Y
PROPUESTA DE MEDIDAS DE MITIGACIÓN
PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL "SAN PATRICIO",
HDA. MÁLAGA. CUMBAYÁ**

Fecha ingreso: 01/02/2018 **Acciones a realizar:** Implementar las medidas de mitigación descritas en el presente informe

Ticket #: 2018-016617

Solicitante: Jacobo Herdoiza Bolaños
Secretorio de Territorio, Hábitat y Vivienda

Clave Catastral: 10112 05 001 **Fecha de emisión:** 17/04/2018

Predio: 1345504 **Copia:**

Resultado: **APROBADO** • Administración Zonal Tumbaco
• Dirección Metropolitana de Inspección

1. Datos Generales del Proyecto

- Ubicación: en la intersección de la Ruta de Integración de los Valles Ruta VIVA y Escalón Lumbisi (calle Alfonso Lamíña). Ver figura No. 1.
- Barrio y/o Parroquia: Hda. San Patricio – Auqui Chico/ Cumbayá.
- Zonificación: A39 (A1006-40)
- Forma de ocupación del suelo: (A) Aislada
- Clasificación del suelo: (SU) Suelo Urbano
- Uso de suelo: (M) Múltiple
- Factibilidad de servicios básicos: SI
- Número de Pisos: Se identifican diferentes usos y ocupación, conforme se detalla a continuación tabla No 1.

Tabla No. 1
Cuadro de Áreas del PUAE San Patricio.

ÁREAS POR LOTE					ÁREAS POR PARCELA		
PARCELA	USO DE SUELO	LOTE	UNIDADES CONSTRUCCIÓN	N. PISOS	ÁREA LOTE	ÁREA CONSTRUCCIÓN	ÁREA UTIL
C1	OFICINAS 1RA	C1-C2	2	13	37962.04	148 401.47	126 141.25
C1	OFICINAS 1RA	C3-C4	2	13			
C1	OFICINAS 1RA	C5	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C6-C7	2	8			
C1	OFICINAS 2DA Y PARKING	C8	1	8			
C1	OFICINAS 1RA	C9-C10	2	13			
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C11-	2	12			

		C1?					
C1	COMERCIO Y OFICINAS 2DA	C13	1	13			
C1	OFICINAS 3RA	C14	1	13			
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C14- C15	2	10	15186.41	75932.05	60745.64
C2	COMERCIO Y RESIDENCIA 2DA	C16- C17	2	10			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C18	1	7			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C19	1	7			
	HOTEL	C20	1	8			
C3	COMERCIO Y OFICINAS 1RA	C21	1	7	22368.97	81277.10	71520.54
C3	COMERCIO Y RESIDENCIA 1RA	C22	1	7			
C4	MEDICINA 2DA	C23	1	6			
C4	SENIOR LIVING	C24	1	9	15088.66	49132.97	40780.36
C5	RESIDENCIA 2DA	C25	1	10			
C5	RESIDENCIA 2DA	C26	1	10	9127.08	41071.86	34089.54
C6	RESIDENCIA 3RA	C27	1	7			
C6	RESIDENCIA 3RA	C28	1	7	8731.51	21392.20	17113.76
C29	COMERCIO 2DA	C29	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1A	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1B	1	2			
D1	COMERCIO 2DA	D1C	1	2	9914.72	7931.78	6742.01
D1	COMERCIO 2DA	D1D	1	2			
	HOTEL	E1	1	6			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E2	2	12			
	RESIDENCIA APART HOTEL	E5	2	12			
E	RESIDENCIA APART HOTEL	E3	1	6			
F	RESIDENCIA 2DA	E4	1	12	40396.42	89502.63	71602.11
F	RESIDENCIA 3RA	E6-E7	2	12			
F	RESIDENCIA 3RA	E8	1	6			
TOTALES					151 485.76	516 539.02	430 347.74

Fuente: PUAE San Patricio, 2018

- El proyecto al tener varias etapas, varias parcelas y varios usos de suelo, tiene diferentes requerimientos de parqueadero vehicular, lo que se ha previsto solucionar en 11.783 plazas de estacionamientos, de acuerdo al siguiente detalle (tabla No. 2):

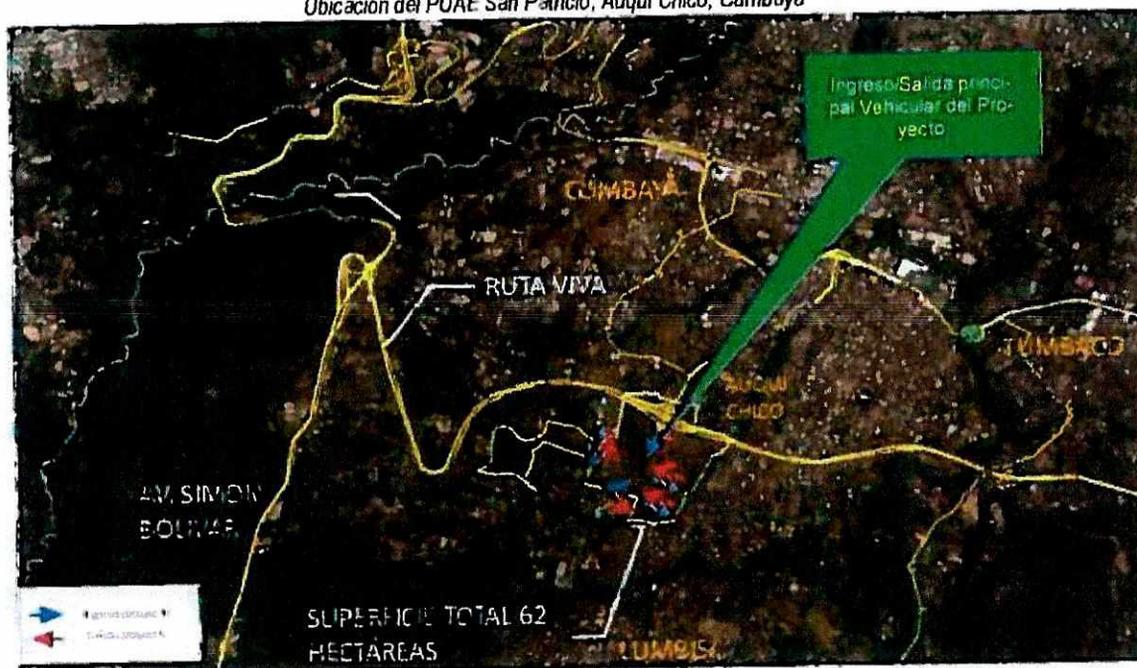
Tabla No. 2
Cuadro distribución de parqueaderos del PUAE San Patricio.

PARCELA	MÓDULOS DE ESTACIONAMIENTOS		
	No. Unidades	No. Unidades Visitas	No. Unidades Discapacitados
A	8	0	0
B	2 482	0	99
C1	2 523	631	25
C2	1 164	63	9
C3	1 054	175	42
C4	560	101	22
C5	568	36	23
C6	285	18	11
C29	32	0	1
D	357	0	14
E	964	58	39
F	84	5	3
G	40	3	2
H	538	34	11
SUBTOTAL	10 660	1 123	302
Total Módulos Requeridos		11 783	

Fuente: EIT San Patricio, 2018

- Acceso/salida vehicular a los diferentes lotes se lo realiza por: Ruta Viva, Calle Lamiña, y Calle Río Santiago

Figura No. 1
Ubicación del PUAE San Patricio, Auqui Chico, Cumbayá

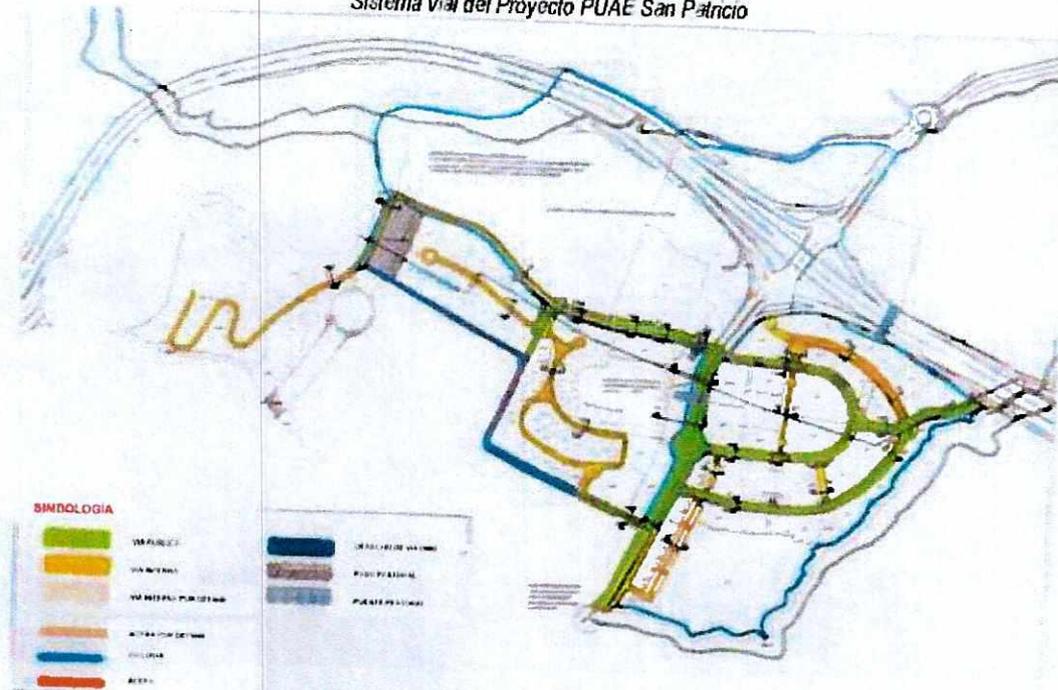


Fuente: EIT San Patricio, 2018

Realizada la inspección visual, el proyecto a implementarse tiene varios frentes: el uno se encuentra ubicado hacia las rampas de entrada y salida Oeste-Este de la Ruta VIVA, lado norte; hacia la calle Alfonso Lamiña, lado este, y un intermedio hacia la calle Río Santiago, Lado Norte de las parcelas D, E.

Tomando en consideración los múltiples usos de suelo, presentes en el proyecto. Tanto los accesos/salidas vehiculares y peatonales a cada una de las etapas del proyecto se lo ha planificado realizar principalmente por la calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi) desde la Ruta Viva y por la calle Río Santiago, además de los acceso propios del proyecto, conforme se identifica en la figura No. 2 y 3.

Figura No. 2
Sistema vial del Proyecto PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

La accesibilidad al proyecto está definida principalmente por dos arterias viales principales y una secundaria:

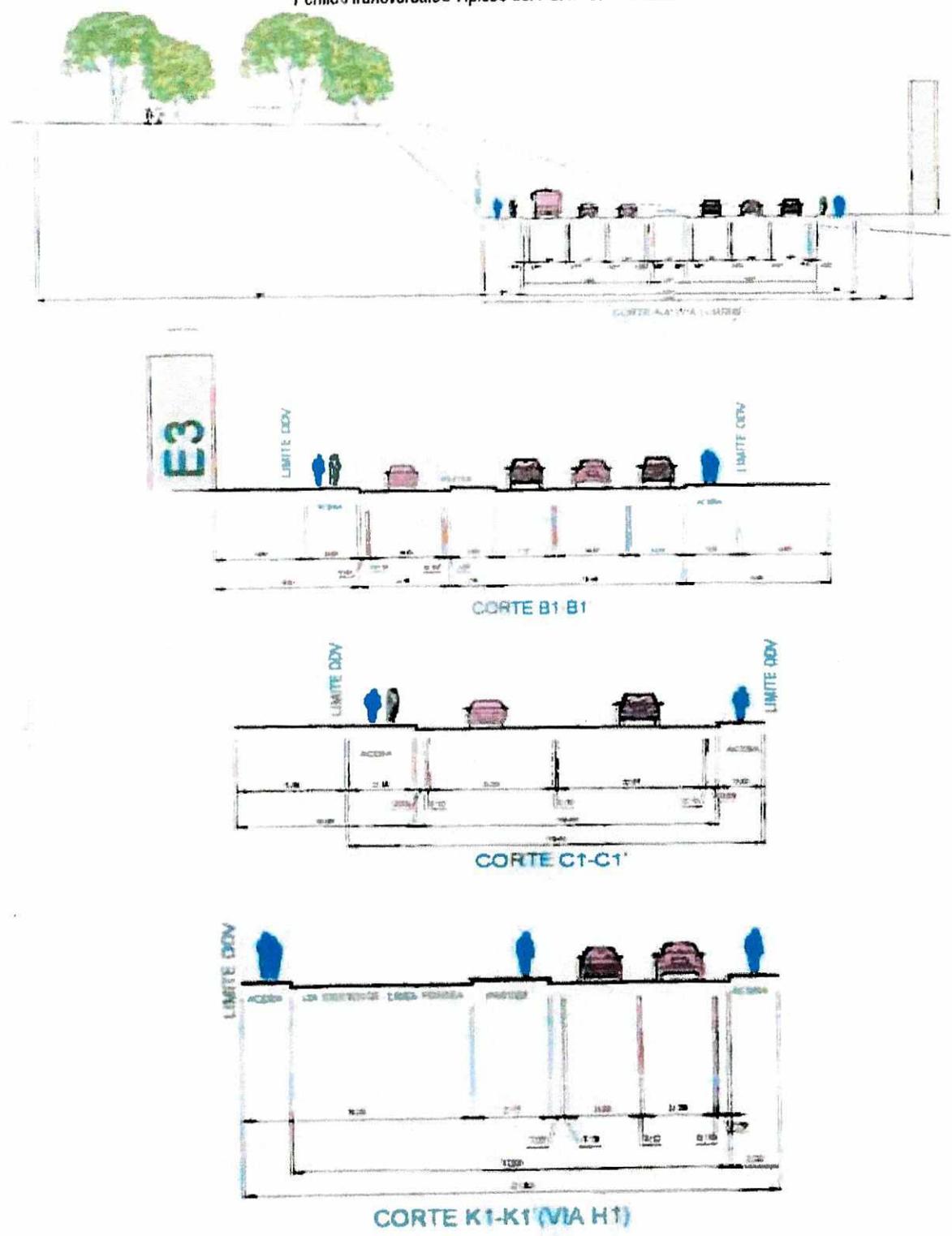
- 1) Ruta VIVA, mediante un rampa de desaceleración en sentido Occidente Oriente (ingreso al proyecto) y una rampa de aceleración para la salida del proyecto y conexión con Ruta VIVA (occidente-oriente).
- 2) El escalón Lumbisi, a partir de la intersección con la ruta VIVA (redondel sur) e ingreso al proyecto se denomina Calle Alfonso Lamiña (vía a Lumbisi), en dicho tramo actualmente es de doble sentido con un ancho de la calzada de 7m.
- 3) En menor grado por la calle Eloy Alfaro (Antigua riel del Tren), que es la conexión desde San Juan de Cumbayá.

En resumen, el proyecto propone el ingreso a la parcela B (Centro comercial) y parcela C (corporativo), desde la ruta VIVA, mediante una rampa paralela a la vía de servicio de la vía antes mencionada para cada parcela.

El acceso a las parcelas E, F y G, se realiza por la calle Alfonso Lamiña/vía a Lumbisi y de allí por la calle Río Santiago (acceso al colegio Spellman). Además de un acceso por la misma vía y la vía de la Hacienda San Luis.

Los accesos y salidas a las parcelas D, D(equipamiento deportivo), C, se lo realizará por la calle Alfonso Lamiña (sentido Sur-Norte) y de allí por las vías del proyecto. Se establece una salida hacia la vía de servicio (rampa) de la Ruta Viva (sentido W-E).

Figura No. 3
Perfiles transversales Típicos del PUAE San Patricio



Fuente: EIT San Patricio, 2018

311

2. Características de vías e intersecciones vinculadas al proyecto

En la inspección realizada se verificó la ubicación del predio y las parcelas, y las características viales de las calles e intersecciones que tienen incidencia directa con el proyecto:

Tabla No. 3
Sistema vial asociado al PUAE San Patricio.

No.	Nombre de la Vía	Clasificación	No. Carriles
1	Ruta Viva	Arterial - Expresa	6 Expresos. 4 Servicio.
2	Alfonso Lamina - Via Lumbisi	Colectora	2 por sentido
3	Calle Rio Santiago (Colegio Spellman - A)	Local	2 por sentido
4	Calle Capilla El Horeb	Local	1 por sentido
5	Calle Hda. Málaga	Local	1 por sentido
6	Calles Internas Parcela C.	Local	2 por sentido
7	Calles Internas (Residencial)	Local	1 por sentido
8	Ciclo via	Local	2 por sentido

Fuente: PUAE San Patricio, 2013

Tabla No. 4
Características del Sistema vial propuesto al PUAE San Patricio.

CRITERIO	VIA02	VIA01	VIA03
Movilidad	Muy importante	Importante	Muy importante
Accesibilidad	Sustancial	Sustancial	Muy importante
Conexión	Ruta Viva, generadores de viajes, zonas residenciales y comercio.	Arterial menor	Arterial principal/ menor
Viajes predominantes	Zona	Zona	Parcelas proyecto
Clasificación funcional	Arterial Menor (Colectora)	Local	Local
Accesos	4	3	2
Tipo	Multicarril con parterre	Multicarril con parterre/ 2 carriles x sentido	2 carriles por sentido
Estacionamiento en la vía	No	No	No
Carriles de giro IZQ	Si	Si	No
Señales/Km	8	8	8
Límite de Vel. Km/h	50	50	30
Actividad peatonal	Constante	Constante	Constante
Desarrollo poblacional	Densidad moderada	Densidad moderada	Densidad alta
Clasificación Diseño	Urbana	Urbana	Urbana

PARCELAS	SECCION	TIPO según DCM (No. 112)	N. CARRILES SECCION SERVIDOS	ANCHO O (m) x (m)	PARTELES (m. por)	ANCHO O (m) x (m)	ESPALEON INTERAN (m)	ESPALEON JUDERAN (m)	ANCHO O (m) x (m)	ANCHO O (m) x (m)	ANCHO O (m) x (m)	VELOC. PROM. (km/h)	VELOC. MAX. (km/h)	AREA (m ²)	
A	A1	LOCAL E	1	3.50		2					11.00	250.00	50	30	2360.00
B	B1	LOCAL C	2	3.50	2	2					20.00	62.00	50	30	1240.00
	B2	LOCAL E	1	3.50		2					11.00	320.00	50	30	3520.00
C	C1	LOCAL C	2	3.00		2					18.00	355.00	50	30	5680.00
	C2	LOCAL C	2	3.00		2					16.00	540.00	50	30	8640.00
	C3	LOCAL D	1	3.25		2			2	2.50	16.00	253.00	50	30	4048.00
	C4	LOCAL E	1	3.50		2		0.25			11.50	168.00	50	30	1932.00
	C5	LOCAL E	1	3.50		2		0.50			12.30	283.00	50	30	3480.90
	C6	LOCAL D	1	4.00		2		0.50	2	3.00	19.50	95.00	50	30	1852.50
	C7	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	89.00	50	30	1005.70
D	D1	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	262.00	50	30	2960.60
	D2	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	648.00	50	30	7333.70
	D3	LOCAL E	1	3.50		2		0.15			11.30	174.00	50	30	1401.20

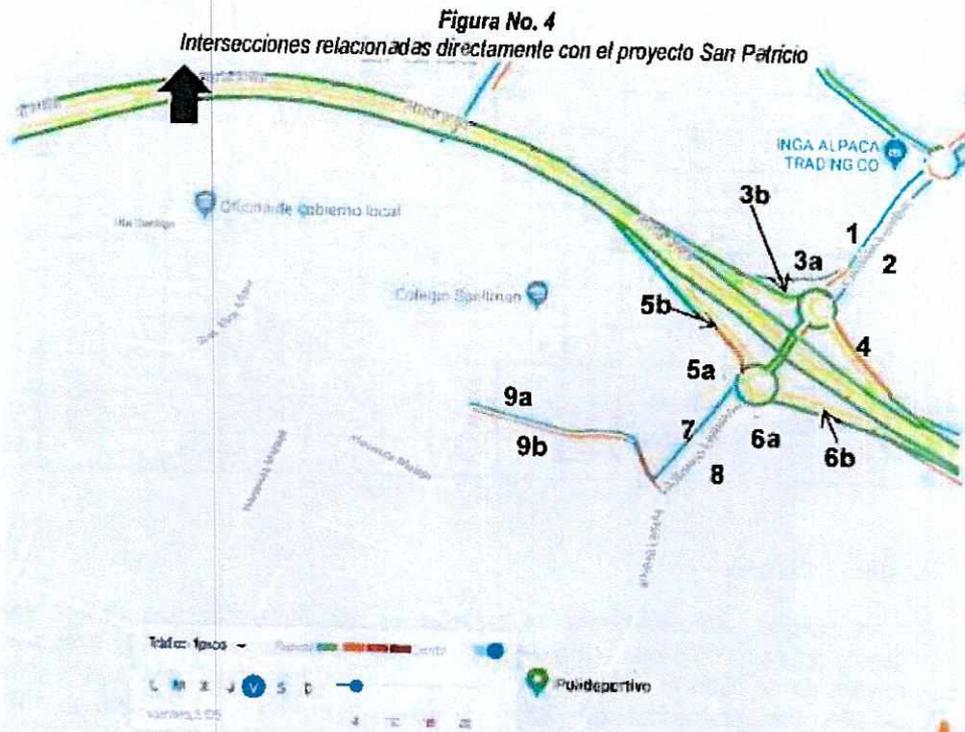
E	F1	LOCAL F	1	350		2				11 00	206 00	50	30	2296 30
	F2	LOCAL G	1	350		2		0 25		8 00	194 00	50	30	1547 60
F	F3	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	433 00	50	30	4892 30
	F2	LOCAL E	5	350		2		0 15		11 30	389 00	50	30	5177 70
	F3	LOCAL F	1	350		2		0 15		11 30	420 00	50	30	474 60
	F4	LOCAL D	2	350	1	2	0 15	0 15		13 60	410 00	50	30	813 60
G	G3	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	323 00	50	30	3643 90
H	H1	LOCAL E	1	350		2		0 15		11 30	683 00	50	30	7717 90
	VIA LUMBISSI	COLECTORA	2	350	2	2	0 50	1 00		24 30	570 00	50	30	15776 00
	COLEJO	LOCAL D	5	350	5	2	0 50	0 50		19 40	315 00	50	30	6111 00
	SAN JUAN	LOCAL C	1	350		2		0 15		11 30	375 00	50	30	4217 50
	SUR PERIM	LOCAL E	5	350		2		0 50		17 00	358 00	50	30	10336 00

Fuente: EIT PUAE San Patricio, 2018

3. Análisis de Tráfico

Como se ha indicado anteriormente, al tratarse de un Proyecto que abarca varios usos, la atracción como la generación de tráfico es variada, por lo que es necesario se realice un análisis de todo el sistema de vial, de tráfico y transporte que todas y cada una de las parcelas genera hacia el entorno cercano y medio. Con lo cual, se deberá indicar las generaciones (G) y atracciones (A) de cada una de las parcelas y sus usos de suelo particular proyectado. Al tratarse de un plan general del PUAE, se conoce los usos particulares de manera general según lo presentado por el promotor del proyecto a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, sobre los cuales se han desarrollado las hipótesis y se realizará la modelación de tráfico y transporte, así como las medidas de mitigación asociadas al proyecto y su impacto al entorno cercano y medio del proyecto. Para el análisis del tráfico G/A por el proyecto, se han considerado las siguientes intersecciones (figura no. 4):

N.º	Código Ruta	Via	Desde	Hacia	Sentido
1	1	Escalón Lumbisí	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisí ruta VIVA	Norte-Sur
2	2	Escalón Lumbisí	Entre acceso a Inga Alpaca	Redondel Norte intersección Escalón Lumbisí ruta VIVA	Sur-Norte
3	3A	Rampa incorporación Ruta Viva	Escalón Lumbisí	Rampa de Redondel Norte	Este-Norte
4	3B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Norte	Ruta Viva	Este-Norte
5	4	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Norte	Este-Norte
6	5A	Rampa salida Ruta Viva (carril de servicio)	Ruta Viva	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamíña	Oeste-Sur
7	5B	Rampa salida Ruta Viva	Ruta Viva	Redondel Sur	Oeste-Sur
8	6A	Rampa incorporación Ruta Viva (carril de servicio)	Redondel Sur, Calle Alfonso Lamíña	Ruta Viva	Oeste-Este
9	6B	Rampa incorporación Ruta Viva	Redondel Sur	Ruta Viva	Oeste-Este
10	7	Calle Alfonso Lamíña	Redondel Sur	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Norte-Sur
11	8	Calle Alfonso Lamíña	Rio Santiago (acceso colegio Spellman)	Redondel Sur	Sur-Norte
12	9A	Calle Rio Santiago	Calle Alfonso Lamíña	Acceso al Colegio Spellman	Este-Oeste
13	9B	Calle Rio Santiago	Acceso al Colegio Spellman	Calle Alfonso Lamíña	Oeste-Este



Fuente: Google Transit, 2018

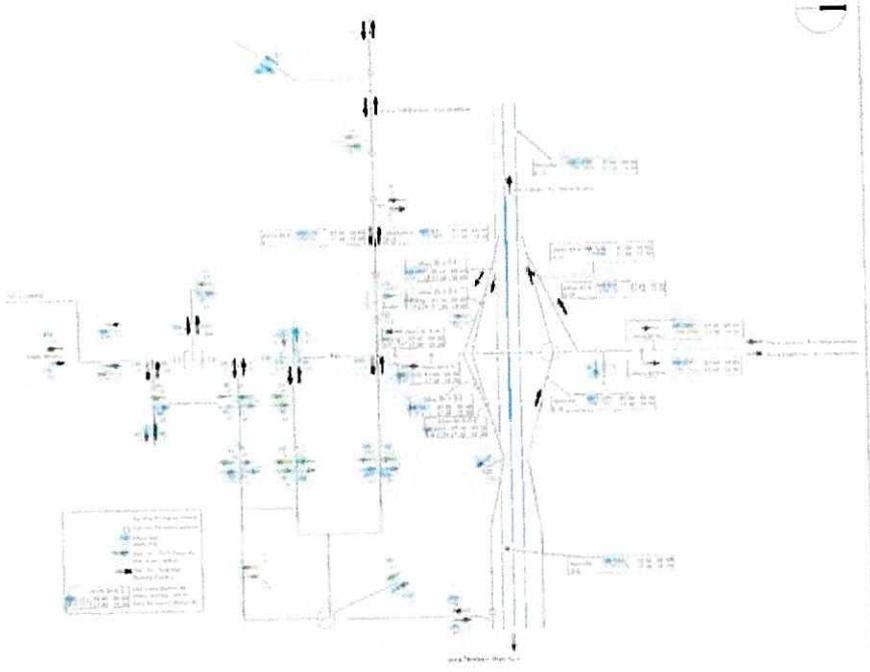
El sector donde se ubica el PUAE de análisis se encuentra proceso de expansión en su gran mayoría, excepto pocos predios como las urbanizaciones vecinas y la población de Lumbisi hacia el sur, razón por la que actualmente los volúmenes de tráfico son de baja intensidad en el eje vial principal de acceso al Proyecto, sin embargo en la Ruta VIVA los volúmenes son altos por tratarse de un eje principal de conexión entre Quito y NAIQ. En las vías secundarias que lindan directamente con el predio del proyecto es de baja intensidad. El uso predominante actual es residencial, sin embargo, el proyecto se proyecta como una nueva centralidad en la zona de Cumbaya-Lumbisi

3.1. Análisis de tráfico sin proyecto

El estudio presentado por el promotor del proyecto determina que, las horas de mayor demanda en las vías e intersecciones aledañas al proyecto son: en la mañana, de 07h00 a 08h00 (ver cuadro No. 1); y en la tarde, de 17h30 a 18h30; horas que se consideran coincidentes con las que se espera se generarán por efecto del sistema total del proyecto.

El consultor presenta 9 aforos vehiculares en el facilitador de tráfico ruta VIVA-Escalón Lumbisi, Calle Río Santiago, y Calle Alfonso Lamiña, durante 24 horas diarias por 9 días consecutivos. A continuación, se presentan en los flujos vehiculares en la hora de mayor demanda del pico AM (07h00-08h00), como se muestran en la figura No. 5 y tabla No. 5.

Figura No. 5
Flujos vehiculares en las intersecciones aledañas al predio en la situación sin proyecto
Hora pico AM 07h00 - 08h00



Fuente: EIT "san Patricio", 2018

Tabla No. 5
Flujos vehiculares totales en las intersecciones aledañas predio del proyecto
Hora Pico 07h00 - 08h00 de la Mañana Sin Proyecto (2017).

INTERSECCIÓN	VHMD Volumen hora máxima demanda	VHMD Vol. de vehículos livianos/km/carril	D Densidad	Vp Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos livianos/hora/carril)	NDS Niveles de Servicio Densidad vehículos/km/carril
1 Aforo 1	1 152	12	662	C	
2 Aforo 2	1 473	15	816	C	
3 Aforo 3A	823	8	422	B	
4 Aforo 3B	498	10	540	B	
5 Aforo 4	1 314	12	702	C	
6 Aforo 5A	483	8	318	A	
7 Aforo 5B	329	6	172	A	
8 Aforo 6A	274	6	332	A	
9 Aforo 6B	945	9	480	B	
10 Aforo 7	700	5	280	A	
11 Aforo 8	1 219	9	474	B	
12 Aforo 9A	323	7	372	A	
13 Aforo 9B	281	6	344	A	

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2017

Con los datos de tráfico obtenidos, el estudio presenta los resultados de microsimulaciones realizadas en el software AIMSUN Versión 8.0. Los niveles de servicio registrados se muestran en la misma tabla No. 5, para el escenario de la Hora Pico de la Mañana. De esos datos se puede deducir que, en la situación actual en general las inter-

secciones presentan un adecuado nivel de servicio (entre A y B). Se exceptúan el sitio Escalón Lumbisí sentido S-N (de aforo 2) con nivel de servicio "C", tienen adecuados niveles de servicio, tal como se puede verificar en los resultados de las microsimulaciones realizadas por el consultor en el software AIMSUN Versión 8.0.

3.2. Análisis de Tráfico con proyecto

3.2.1. Rutas de acceso y salida.

La hipótesis de las rutas para el acceso/salida del proyecto determina que, el mayor porcentaje de viajes se los realizará desde el occidente (Quito, 70%) distribuidas por las dos vías de conexión hacia la zona de estudio: Ruta de integración de los Valles (Ruta Viva) y Escalón Lumbisí; el 20% restante de viajes se distribuye entre la zona sur y oriente (Tumbaco-Cumbaya), y el 10% restante por la vía del tren.

La distribución de viajes se aprecia en la figura No. 5, mientras que en la tabla No. 2, se determina el horario pico y el número de vehículos estimados, entran y salen de cada uno de los equipamientos propuestos para el proyecto. La hipótesis de la generación de viajes se la realiza utilizando el "Trip Generation Manual (ITGE, 2018)", para los diferentes equipamientos.

Tabla No. 6
Flujos vehiculares totales generados y atraídos por el proyecto.

PARCELA	USO DEL SUELO	Viajes Generados	DÍA LABORABLE (AM 07:00 - 08:00)		
				Porcentaje (%)	Viajes
TEMPLO RELIGIOSO	M2	1500.54	Entran	55%	4
	Land Use TGM	560	Salen	45%	4
CENTRO COMERCIAL	M2	14552.61	Entran	62%	124
	Land Use TGM	820	Salen	38%	76
OFICINAS C1 - C14	M2	117848.23	Entran	88%	1390
	Land Use TGM	710	Salen	12%	190
COMERCIO C11 - C13	M2	30553.25	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	826	Salen	38%	118
COMERCIO C14 - C15	M2	33121.28	Entran	48%	144
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	156
COMERCIO C16 - C17	M2	31077.4	Entran	48%	96
	LAND USE TGM	826	Salen	52%	104
RESIDENCIA C14 - C15	Unidades	331	Entran	22%	22
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	78
RESIDENCIA C16 - C17	Unidades	276	Entran	22%	20
	LAND USE TGM	222	Salen	78%	70
OFICINAS C18 - C19	M2	27817.87	Entran	62%	192
	Land Use TGM	710	Salen	38%	118
HOTEL C20	M2	12539.94	Entran	62%	192
	LAND USE TGM	310	Salen	38%	118
RESIDENCIA C21	Unidades	145	Entran	29%	16
	Land Use TGM	222	Salen	71%	38
OFICINAS C22	M2		Entran	88%	176
	Land Use TGM		Salen	12%	24
MEDICINA C23	M2		Entran	59%	112
	LAND USE TGM		Salen	41%	77

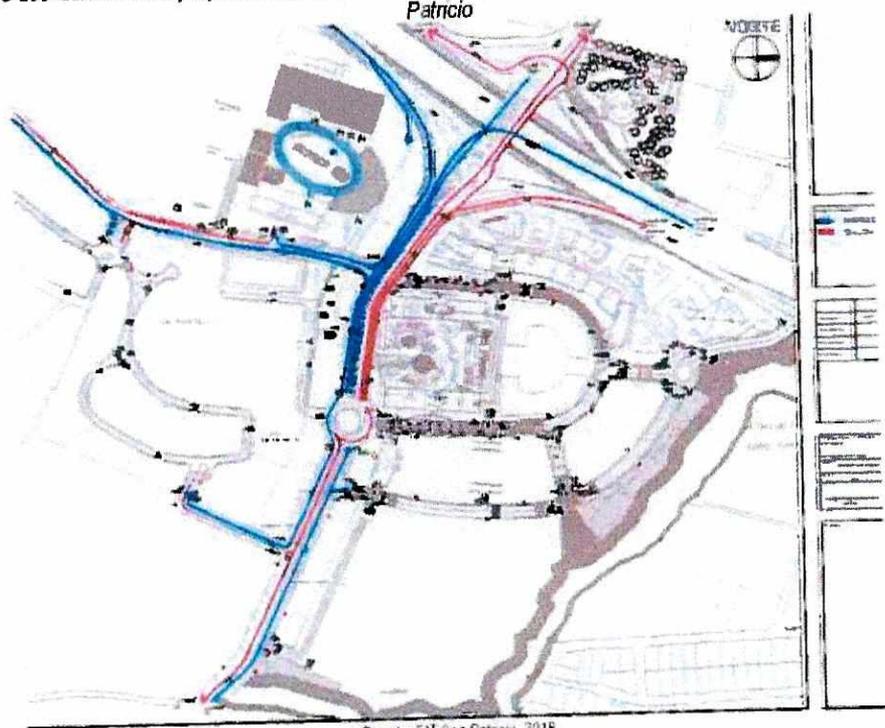
SENIOR LIVING C24	33				
Unidades	103	Entran	46%	15	
Land Use TGM	252	Salen	54%	28	
RESIDENCIA C25 - C26	100	Nota: High Rise data			
Unidades	378	Entran	29%	29	
Land Use TGM	222	Salen	71%	71	
RESIDENCIA C27	40	Nota: High Rise data			
Unidades		Entran	22%	9	
Land Use TGM		Salen	78%	31	
RESIDENCIA C28	35	Nota: High Rise data			
Unidades	107	Entran	29%	10	
Land Use TGM	222	Salen	71%	25	
COMERCIO C29	140				
M ²	1896.97	Entran	48%	67	
LAND USE TGM	826	Salen	52%	73	
COMERCIO D1-A - D1 D	150				
M ²	2931.78	Entran	48%	168	
Land Use TGM	826	Salen	52%	182	
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO D1	139				
M ²	41605.47	Entran	61%	81	
Land Use TGM	49.3	Salen	39%	52	
UNIFAMILIARES F	35				
Unidades	42	Entran	26%	9	
Land Use TGM	210	Salen	74%	26	
UNIFAMILIARES G	25				
Unidades	20	Entran	26%	7	
Land Use TGM	210	Salen	74%	19	

Fuente 1: *Top Generation Manual 9th ed., vol 2, Institute of Transportation Engineers, 2012*
 Fecha: 10/01/2018
 Realizado por: PH

Entran	3060
Salen	1667
Total Generado/Atraido	4727
Total Plazas Estacionamientos	11783

Fuente: EIT San Patricio, 2018
 Elaboración: Propia

Figura No. 6
 Rutas de acceso/salida del proyecto e hipótesis de asignación porcentual del tráfico generado por el proyecto San Patricio

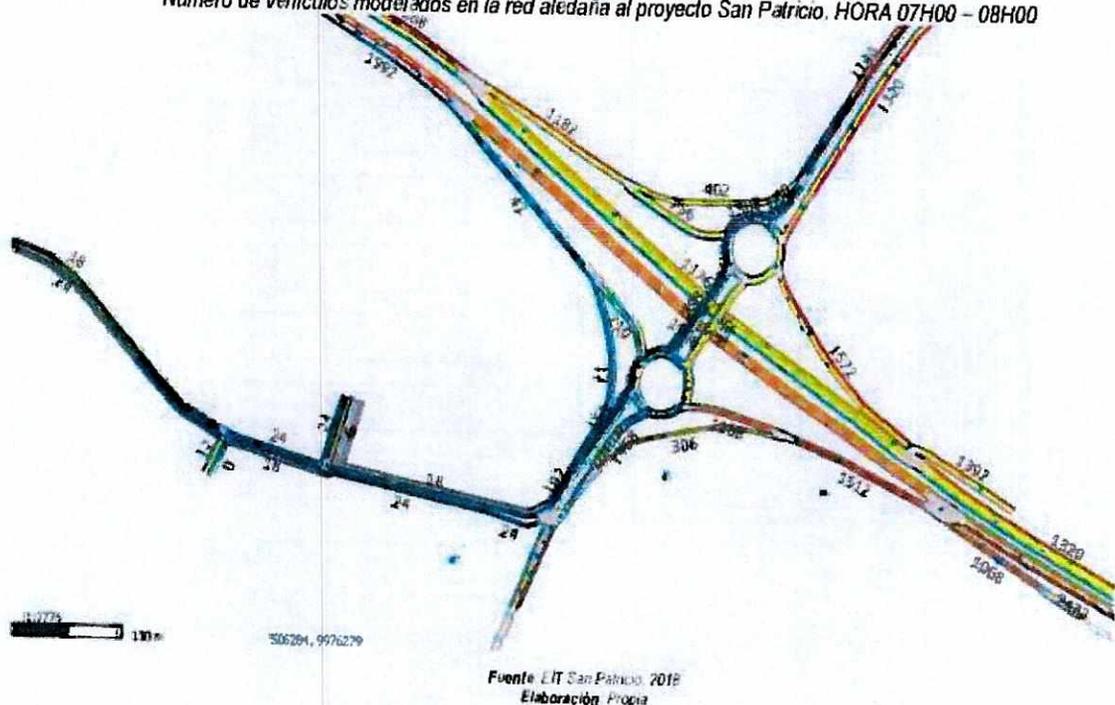


Fuente: EIT San Patricio, 2018

PH

A continuación, se describen el número de vehículos que ingresan y salen por cada una de las rutas establecidas por el proyecto.

Figura No. 7
Número de vehículos modelados en la red aledaña al proyecto San Patricio. HORA 07H00 – 08H00



3.2.2. Generación de tráfico por la implantación del proyecto

El estudio considera que la generación y atracción de nuevos viajes causados por los residentes, usuarios (plazas de estacionamiento) generar/atraen viajes desde y hacia el proyecto (4739 Veh.); de los cuales el 65% (1668 Veh.) saldrían del proyecto en la hora pico de la mañana (07h00-08h00) y el 35% ingresaría al mismo (3075 Veh.).

En total, 4739 vehículos en las horas pico AM y PM se sumarían a los flujos vehiculares existentes de las intersecciones aledañas por efecto del proyecto, que serán distribuidos en una nueva red vial que se implantará en propiedad privada perteneciente al promotor del proyecto y que posteriormente pasaran a formar parte del sistema vial del sector donde se implanta el proyecto.

3.2.3. Evaluación de los impactos al tráfico

Con estos datos más los flujos vehiculares que circulan normalmente por estas vías, utilizando el programa de micro-simulación AIMSUN versión 8.1, el estudio determina que los niveles de servicio de las intersecciones aledañas al proyecto, tanto en las situaciones sin proyecto, con proyecto y su proyección a 10 años, son los que se indican en la tabla No. 7.

23
205

Tabla No. 7
Niveles de servicio en la Intersección PUAE - San Patricio, para el año 2027

INTERSECCIÓN		VHMD	D	Vp	NDS
		Volumen horario de máxima demanda	Densidad (vehículos/lanas/carril)	Tasa de flujo equivalente en 15 minutos (vehículos/lanas/carril)	Niveles de Servicio Densidad vehículos/Km/carril
1	Aforo 1	2005	21	1153	D
2	Aforo 2	2568	26	1422	F
3	Aforo 3A	1430	13	735	C
4	Aforo 3B	868	17	942	D
5	Aforo 4	2287	22	1223	D
6	Aforo 5A	841	10	554	B
7	Aforo 5B	572	13	717	C
8	Aforo 6A	477	11	578	B
9	Aforo 6B	1845	15	836	C
10	Aforo 7	1253	9	488	B
11	Aforo 8	2139	15	824	C
12	Aforo 9A	562	12	648	C
13	Aforo 9B	489	11	599	B

Elaboración: Propia - Fuente: EIT-San Patricio, 2018

Esta intersección presenta conflictos de tráfico debido a la función a los altos flujos vehiculares que a ella acceden, de los cuales el aporte del proyecto está mediano respecto a los mismos, por lo que las variaciones en los niveles de servicio son permisibles, a excepción de los presentados a 20 años.

Con esto se demuestra que, a los 20 años de implementado el proyecto, será necesario efectuar una evaluación de la última intersección para buscar mejoras en su desempeño.

De esta evaluación se puede deducir que, los impactos generados por el proyecto al sistema vial aledaño al proyecto, es mitigado por medidas especiales adoptadas en el mismo, mejorando los niveles de servicio de las vías.

Lo identificado para el año 2028 (con y sin proyecto) las condiciones de desempeño de las intersecciones aledañas al proyecto en general son manejables por las medidas de mitigación implementadas, tomando en consideración que el sistemas vial contiguo y que sirve de aporte directo al proyecto es una vía de alta capacidad proyectada para más de 50 años de servicio, sin embargo habrá que pensar en soluciones alternativas a la vialidad planteada a futuro con el crecimiento poblacional que el sector está sufriendo.

4. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

1. Av. Alfonso Lamirna (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para gi-

JLU

- ros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
 3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo vía en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)
 4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
 5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
 6. 4 Intersecciones semaforicas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
 7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
 9. Cruces peatonales semaforizados a nivel (detalle en plano de mitigación).
 10. Paradas de bus en Calle Alfonso Lamiña, entre Ruta Viva y Calle de acceso a la hacienda.
 11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
 12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago (colegio Spellman) a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semaforica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (Detalle en plano mitigación)
 13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias (extremo sur del proyecto). (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No se incluye en el plano mitigación)
 14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
 15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
 16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
 17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
 18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

5. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto, se emite **informe favorable**, al estudio de impacto de tráfico y propuestas de mitigación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio". Cabe indicar que por la naturaleza del PUAE y de tratarse de un Plan General, las medidas de mitigación son de igual forma generales para el proyecto, y constan en los planos de diseños geométricos viales y de señalización vial presentados a la mesa del PUAE. Debiéndose realizar un estudio de tráfico particular para todas y cada uno de los equipamientos que se vayan incorporando. Tomando, como base de referencia el

presente informe técnico y estudio de tráfico respectivamente, el cual se establece como requerimiento ejecutar las medidas de mitigación antes mencionadas y señaladas en el plano sellado y sumillado por esta Secretaría.

En cuanto a la ocupación y uso de suelo, número y ubicación de parqueaderos, ancho de vías internas, curvas de retornos, rampas, estacionamientos para vehículos menores, seguridades contra incendios, etc., la Administración Zonal Tumbaco autorizará el proyecto siempre que este cumpla con las normativas vigentes.

La Administración Zonal de Tumbaco y la Dirección Metropolitana de Inspección deben considerar que el informe favorable de tráfico del PUAE – SAN PATRICIO - Cum-baya[®] implica el cumplimiento de las medidas de mitigación y por tanto éstas se convierten en condición obligatoria para la aprobación del proyecto arquitectónico, para lo cual se adjunta la carta de compromiso del promotor del proyecto.



Elaborado por: Henry Vilatuña G.

Revisado por: Gustavo Hinojosa.
Para: Andrea Flores A.

Quito, 10 de abril de 2018

CARTA COMPROMISO

Abogada
Andrea Flores Andino
Secretaria de Movilidad (E)
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Calle García Moreno N2-57 entre Sucre y Bolívar, 3er Piso
Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, yo Morice Dassum, como representante legal de la empresa Urbanizadora Málaga S.A. y promotor del proyecto urbano arquitectónico especial PUAE San Patricio, ubicado en la Av. Alfonso Lamiña – Escalón Lumbisi y Ruta Viva, me comprometo a implementar las medidas de mitigación de impacto de tráfico, que se describen a continuación, y en los planos de mitigación adjuntos, presentadas en el estudio de Impacto de tráfico del proyecto San Patricio.

1. Medias de Mitigación

En relación al sistema vial y de circulación aledaño, el estudio incorpora dos tipos de medidas de mitigación que serán asumidas en su totalidad por el promotor del proyecto: las primeras se relacionan básicamente con la edificación y su operatividad; y las segundas, tiene que ver con la gestión del tráfico (señalización horizontal y vertical), las mismas que se consideran pertinentes y se describen a continuación:

Construcción de una nueva vialidad en el sector:

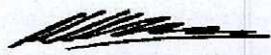
1. Av. Alfonso Lamiña (empate de rampa de Ruta VIVA) con 3 carriles de circulación, aceras, ciclo vías, paradas de buses y carril adicional de servicio para giros, acceso y salida conforme al plano de diseño geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación)
2. Diseño para optimización de geometría del intercambiador de Ruta Viva y escalón Lumbisi - doble rotonda, con la finalidad de mejorar y aumentar mayor capacidad (3 carriles existente).
3. Calles internas zonas C y D con de 2 carriles vehiculares de circulación, y ciclo via en la calzada y aceras respectivas. (detalle en plano mitigación)

4. Accesibilidad al proyecto por medio de carriles de servicio desde Ruta Viva para acceder a las parcelas B y C. (detalle en plano mitigación)
5. Carriles de giros izquierdos (detalle en plano mitigación)
6. 4 Intersecciones semafóricas, de acuerdo a las fases de construcción. (detalle en plano mitigación)
7. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calles internas a las calles de la parcela C conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
8. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Calle Río Santiago, Calle Eloy Alfaro y calles internas a las calles de la parcela H conforme al plano de diselo geométrico y señalización vial. (detalle en plano mitigación).
9. Cruces peatonales semaforizado a nivel (detalle en plano mitigación).
10. Paradas de bus tanto en Calle A. Lamiña.
11. Áreas de reserva para estaciones BRT (*Bus Rapid Transit*) conforme al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2025 del DMQ.
12. Ensanchamiento y mejoramiento de la calle Río Santiago a 4 carriles para acceso de buses escolares incluye intersección semafórica para cruce de estudiantes, en el tramo comprendido desde la Av. Alfonso Lamiña hasta la entrada del Colegio Spellman. (detalle en plano mitigación)
13. Construcción de intersección tipo rotonda enlazando la Av. Alfonso Lamiña y calle De Las Gardenias. (Colindante con Lote Santa Mónica ingreso sur a la Primavera). (No consta en detalle en plano mitigación)
14. Pasos peatonales elevados (detalle en plano mitigación)
15. Señalización vial horizontal y vertical. (detalle en plano mitigación)
16. Implantación del concepto zona 30 para vías locales y nivelación de acera y calzada para dar prioridad al peatón. (detalle en plano mitigación)
17. Incorporación al sistema vial distrital de aceras y ciclo vías. (detalle en plano mitigación)
18. Implementación de elementos de señalización y seguridad vial para la pacificación del tráfico vehicular. (detalle en plano mitigación)

Las medidas de mitigación se encuentran reflejadas en los planos que se encuentran sellados, firmados y sumillados por la Secretaría de Movilidad, y forman parte integral del presente informe.

De acuerdo a lo establecido en la carta de compromiso, la implementación de las medidas de mitigación se realizará 100% en el predio del proyecto.

Atentamente,


Morice Dassum Aivas
CI: 1703434330

Adj. Planos

Oficio No. SM- 1869 2018
Quito, 28 SEP 2018

Arquitecto
Jacobó Herdoíza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente.

*Asunto: Información PUAE San Patricio,
definición de Concesiones Onerosas*

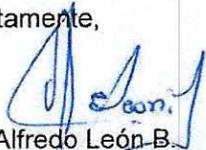
De mi consideración:

En atención al oficio No. STHV-DMPPS-4556 con ticket # 2018-13497, mediante el cual solicita aclarar y precisar si las intervenciones señaladas en el Informe Técnico IT-SM-DPPM-020/2018, están catalogadas como impacto a la movilidad generados por el PUAE San Patricio, y por ende son de beneficio directo o exclusivo para el proyecto o si son obras que conllevan un beneficio a la movilidad del sector cuyo alcance es mayor al PUAE, esto con el fin de establecer los valores imputables y no imputables a la Concesión Onerosa de Derechos, le informo lo siguiente:

- Todas las intervenciones descritas en el punto 4 Medidas de Mitigación, del referido Informe Técnico, y que han sido propuestas por el promotor del proyecto, son necesarias para disminuir los impactos negativos a la circulación del tráfico, las mismas que, de acuerdo a la carta de compromiso suscrita por el promotor del proyecto, serán gestionadas y ejecutadas a su costo. Estas medidas, han sido aprobadas por la Secretaría de Movilidad, luego de la verificación técnica, de que éstas permiten atenuar dichos impactos negativos.
- Respecto de que si las referidas medidas de mitigación, son de beneficio exclusivo para el proyecto, debe manifestarse que, éstas también benefician a la movilidad del sector, cumpliéndose así uno de los principales objetivos de los Estudios de Impacto de Tráfico, esto es que los proyectos no afecten a la comunidad en general.
- En cuanto al establecimiento de los valores que pueden ser imputables o no a la Concesión Onerosa de Derechos (ORDM. 183) aplicados al proyecto San Patricio, esta Secretaría considera que, este tema debe ser analizado y definido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en cuanto certifique que el Consejo Metropolitano haya aprobado los trazados viales que tengan una vinculación directa con el proyecto, y que por tanto, son de obligatoriedad de ejecución por parte de la Municipalidad. En cuyo caso, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda podría establecer la diferencia que corresponda, determinándose la parte imputable o no al proyecto.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,



Ing. Alfredo León B.

Secretario de Movilidad
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito



	Nombre	fecha	Firma
Elaborado por:	hvilatuna	26/09/2018	
Revisado por:	MNarváez	26/09/2018	

Ticket # 2018-134977

INFORMES DE LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTROS

Oficio, DMC-CE-09210
Quito D.M.,

07 Abo 2018

Arquitecto.

Vladimir Tapia

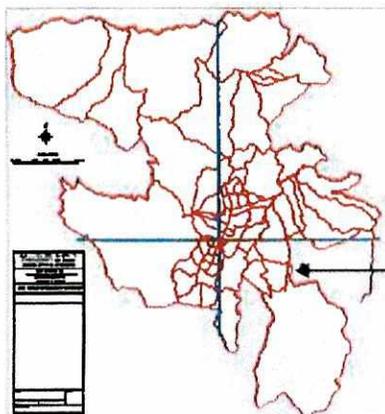
DIRECTOR METROPOLITANO DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO
SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
Presente

Con oficio N° STHV-DMPPS-13649 de julio 25 del 2018, ingresado en esta Dirección con Ticket Gdoc-2018-092690, asignado para su despacho el 30 de julio del 2018, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en respuesta a las observaciones del Oficio No. DMC-CE-8482 del 16 de julio de 2018, remite la información en un CD, referente al trámite de aprobación del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio. Ubicado en la parroquia de Cumbayá, sector Auqui Chico, sobre los inmuebles signados con predios Nos. 3672119, 3672120, 3672121, 3672118, claves catastrales 10013-04-002, 10213-04-003, 10112-04-005 y 10113-01-003, respectivamente, de propiedad URBANIZADORA MALAGA S.A., solicita a esta Dirección revisar la cabida total de los lotes y emita los datos técnicos (ubicación, inclinación, cabidas y linderos) de las áreas verdes públicas y equipamiento público que el proyecto entregará a Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual remite certificados del Registro de la Propiedad, planos del proyecto en Formato Autocad, cuadro de linderos del fraccionamiento propuesto y cuadro de áreas verdes y equipamientos propuestos.

Adicionalmente anexan los certificados de gravámenes de los cuatros lotes donde se encuentra ubicado el Proyecto San Patricio, en los certificados no mencionan la cabida de los lotes.

1- DATOS CATASTRALES GENERALES DE LOS INMUEBLES DE URBANIZADORA MALAGA S.A.

Los inmuebles de propiedad de URBANIZADORA MALAGA S.A., están ubicados en el sector Auqui Chico de la parroquia de Cumbayá, en la Via Ruta Viva.



**UBICACIÓN GENERAL DENTRO
DEL DMDQ**

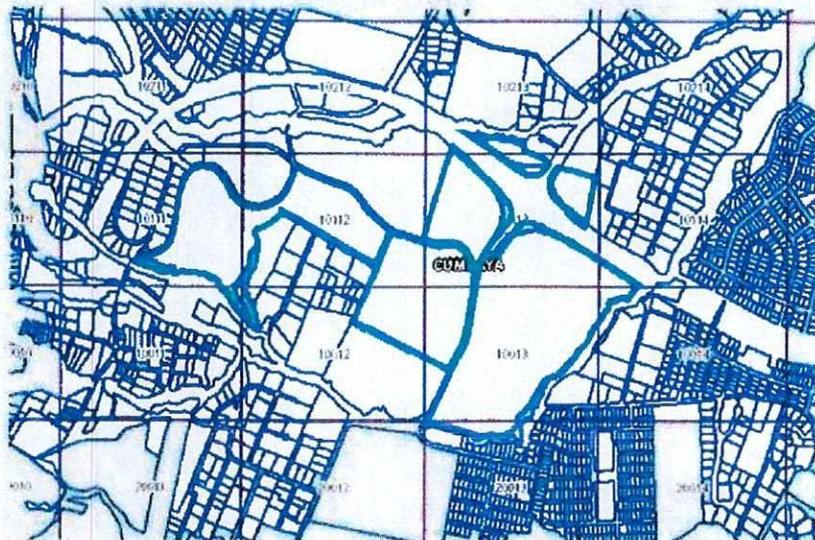


**VISTA GENERAL DEL PROYECTO SOBRE
LOS INMUEBLES**

El Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, demarcado de color rojo se encuentra proyectado en cuatro lotes, propiedad de la URBANIZADORA MALAGA S.A, como se puede observar.



Los cuatro lotes, de acuerdo a la información de los certificados de Gravámenes actualizados informan que son producto del fraccionamiento de hecho de la parte Sobrante del Inmueble con predio No. 1345504, clave catastral 10112-05-001, por la construcción de la Ruta Viva.



El lote 1, ubicado en la Vía Ruta Viva, ingresó al catastro Inmobiliario como predio urbano N° 3672119 y clave catastral No.10013-04-002, área 228.647,41 m², a nombre de URBANIZADORA MALAGA.

Datos del titular registrado en el catastro		
Nombre o Razón Social	URBANIZADORA MALAGA S.A.	
Documentos de Identidad N°	1790381730001	
Identificación y ubicación del bien inmueble		
Clave Catastral	1001304002	
Número Predio	3672119	
Ubicación	Parroquia:	CUMBAYA
	Dirección:	AV. SIN NOMBRE
Clase	URBANO	
Datos del bien inmueble		
Denominación		
Derechos y Acciones	NO	
Superficie de terreno según escritura	228,647,41	m ²
Superficie de terreno según levantamiento o restitución	0,00	m ²
Superficie de construcción	0,00	m ²
Área de Construcción Cerrada	0,00	m ²
Área de Construcción Abierta	0,00	m ²
Frete principal	1.142,69	m
Local Principal	Año de construcción	Destino Económico
		1 HABITACIONAL
Avalúo vigente del bien inmueble		
Avalúo del terreno	31.096.047,76	
Avalúo Construcciones Abiertas	0,00	
Avalúo Construcciones Cerradas	0,00	
Avalúo de adicionales constructivos	0,00	
Avalúo total del bien inmueble	31.096.047,76	
Avalúo Declarado		
Avalúo del Terreno		
Avalúo de Construcción		
Avalúo Total		

El lote 2, ubicado en la Vía Ruta Viva, ingresó al catastro Inmobiliario como predio urbano N° 3672120 y clave catastral No.10213-04-003, área 11.549,45 m², a nombre de URBANIZADORA MALAGA.

Datos del titular registrado en el catastro		
Nombre o Razón Social	URBANIZADORA MALAGA S.A.	
Documentos de Identidad N°	1790381730001	
Identificación y ubicación del bien inmueble		
Clave Catastral	1021304003	
Número Predio	3672120	
Ubicación	Parroquia:	CUMBAYA
	Dirección:	AV. SIN NOMBRE
Clase	URBANO	
Datos del bien inmueble		
Denominación		
Derechos y Acciones	NO	
Superficie de terreno según escritura	11,549,45	m ²
Superficie de terreno según levantamiento o restitución	0,00	m ²
Superficie de construcción	0,00	m ²
Área de Construcción Cerrada	0,00	m ²
Área de Construcción Abierta	0,00	m ²
Frete principal	314,50	m
Local Principal	Año de construcción	Destino Económico
		1 HABITACIONAL
Avalúo vigente del bien inmueble		
Avalúo del terreno	1.751.001,41	
Avalúo Construcciones Abiertas	0,00	
Avalúo Construcciones Cerradas	0,00	
Avalúo de adicionales constructivos	0,00	
Avalúo total del bien inmueble	1.751.001,41	
Avalúo Declarado		
Avalúo del Terreno		
Avalúo de Construcción		
Avalúo Total		

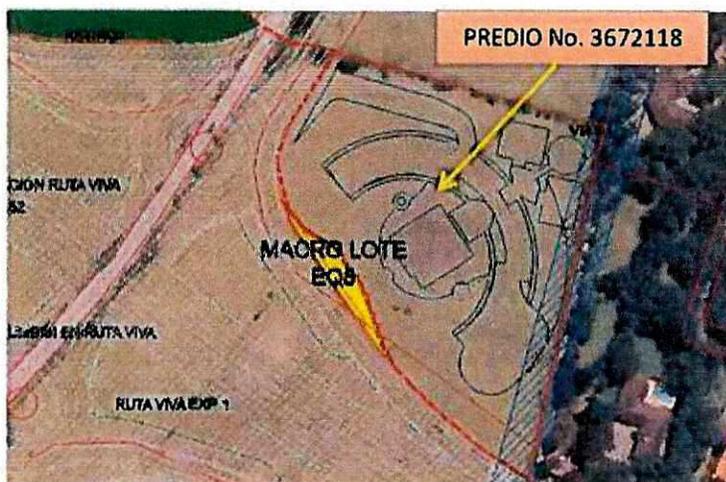
El lote 3, ubicado en la Vía Ruta Viva, ingresó al catastro Inmobiliario como **predio urbano N° 3672121** y **clave catastral No.10112-04-005**, **área 302.957,37m²**, a nombre de URBANIZADORA MALAGA.

Datos del titular registrado en el catastro		
Nombre o Razón Social	URBANIZADORA MALAGA S.A.	
Documentos de Identidad N°	1790381730001	
Identificación y ubicación del bien inmueble		
Clave Catastral	1011204005	
Número Predio	3672121	
Ubicación	Parroquia:	CUMBAYA
	Dirección:	- AV. SIN NOMBRE -
Clase	URBANO	
Datos del bien inmueble		
Denominación		
Derechos y Acciones	NO	
Superficie de terreno según escritura	302.952,37	m ²
Superficie de terreno según levantamiento o restitución	0,00	m ²
Superficie de construcción	0,00	m ²
Área de Construcción Cerrada	0,00	m ²
Área de Construcción Abierta	0,00	m ²
Fronte principal	782,58	m
Local Principal	Año de construcción	
	Destino Económico	1 HABITACIONAL
Avalúo vigente del bien inmueble		
Avalúo del terreno	41.201.522,32	
Avalúo Construcciones Abiertas	0,00	
Avalúo Construcciones Cerradas	0,00	
Avalúo de adicionales constructivos	0,00	
Avalúo total del bien inmueble	41.201.522,32	
Avalúo Declarado		
Avalúo del Terreno		
Avalúo de Construcción		
Avalúo Total		

El lote 4, ubicado en la Vía Ruta Viva, ingresó al catastro Inmobiliario como **predio urbano N° 3672118** y **clave catastral No.10113-01-003**, **área 16.057,08 m²**, a nombre de URBANIZADORA MALAGA

Datos del titular registrado en el catastro		
Nombre o Razón Social	URBANIZADORA MALAGA S.A.	
Documentos de Identidad N°	1790381730001	
Identificación y ubicación del bien inmueble		
Clave Catastral	1011301003	
Número Predio	3672118	
Ubicación	Parroquia:	CUMBAYA
	Dirección:	- AV. SIN NOMBRE -
Clase	URBANO	
Datos del bien inmueble		
Denominación		
Derechos y Acciones	NO	
Superficie de terreno según escritura	16.057,08	m ²
Superficie de terreno según levantamiento o restitución	0,00	m ²
Superficie de construcción	0,00	m ²
Área de Construcción Cerrada	0,00	m ²
Área de Construcción Abierta	0,00	m ²
Fronte principal	235,96	m
Local Principal	Año de construcción	
	Destino Económico	1 HABITACIONAL
Avalúo vigente del bien inmueble		
Avalúo del terreno	2.183.762,88	
Avalúo Construcciones Abiertas	0,00	
Avalúo Construcciones Cerradas	0,00	
Avalúo de adicionales constructivos	0,00	
Avalúo total del bien inmueble	2.183.762,88	
Avalúo Declarado		
Avalúo del Terreno		
Avalúo de Construcción		
Avalúo Total		

Cabe informar de acuerdo al Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio, en el inmueble identificado con predio No. 3672118, únicamente se encuentra el área de Equipamiento 5 (EQ5), el área restante se reservan.

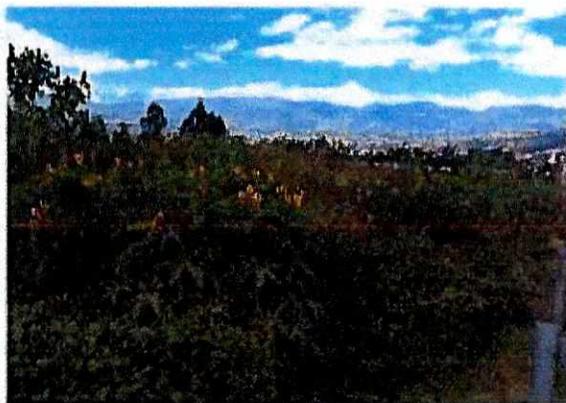


3.- AREA VERDE Y COMUNAL A SER ENTREGADAS A LA MUNICIPALIDAD.

En base a la propuesta del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial San Patricio Y de la inspección realizada al sitio, se remiten los datos técnicos de las áreas verdes y de equipamiento que serán entregadas a favor de la municipalidad:

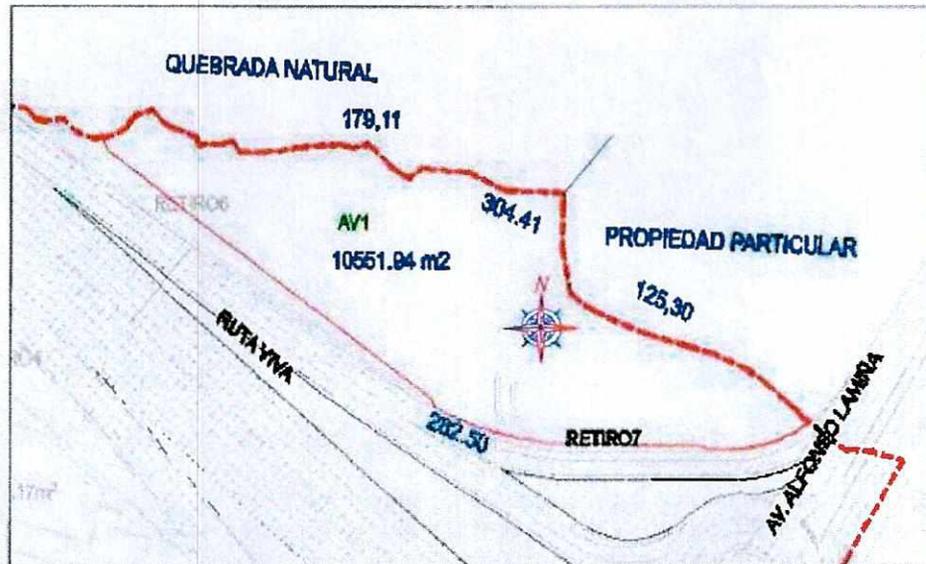
Área verde 1

Ubicación: Ruta Viva
 Referencia: h.c. 10213 y 10113
 Superficie: 10.551,94 m²
 Pendiente: 7° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos:

- N.- 304,41 ml. Quebrada (179,11 ml) y Propiedad Particular (125,30 ml.)
- S.- 282,50 ml. Ruta Viva
- E.- 00,00 ml. Av. Alfonso Lamíña –Cumbayá, termina en vértice
- O.- 00,00 ml. Termina en vértice



Área verde 2

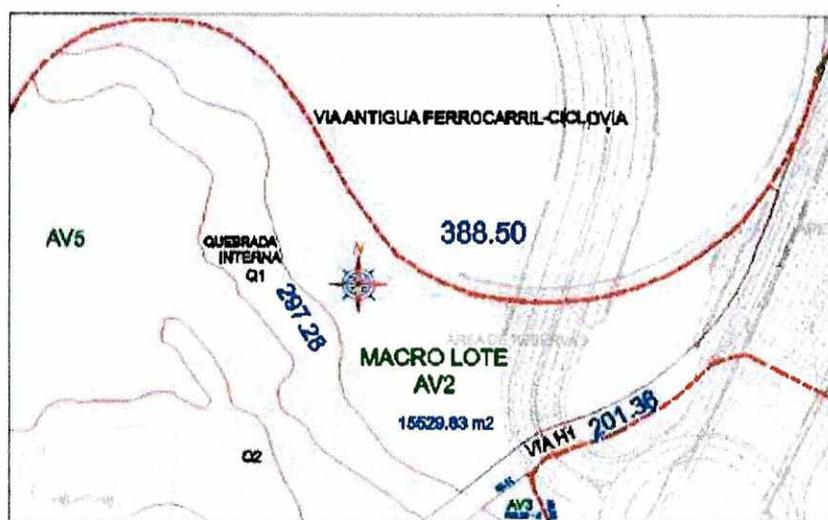
Ubicación: Vía H1 del Proyecto
Referencia: h.c. 10111 y 10112
Superficie: 15.529,83 m²
Pendiente: 6° promedio, según inspección realizada al sitio



2

Linderos:

- N.- 388,50 ml. Vía antigua ferrocarril-ciclo vía
- S.- 00,00 ml. Termina en vértice.
- E.- 201,36 ml. Vía pública proyectada H1.
- O.- 297,28 ml. Quebrada Natural interna Q1



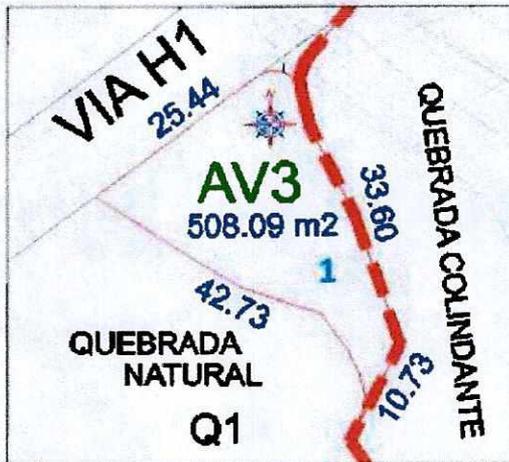
Área verde 3 cuerpo 1

- Ubicación: Vía pública proyectada H1.
- Referencia: h.c.10112
- Superficie: 508,09 m²
- Pendiente: 9° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos:

- N.- 00,00 ml. Vía proyectada H1, termina en vértice
- S.- 42,73 ml. Quebrada natural Q1
- E.- 44,33 ml. Quebrada natural colindante (33,60 ml + 10,73 ml)
- O.- 25,44 ml. Vía pública proyectada H1



Área verde 3 cuerpo 2

- Ubicación: Vía pública proyectada H1.
- Referencia: h.c.10111 y 10112
- Superficie: 3012,78 m²
- Pendiente: 10° promedio, según inspección realizada al sitio

Linderos:

- N.- 43,05 ml. Vía proyectada H1
- S.- 71,21 ml. Quebrada natural colindante.
- E.- 38,50 ml. Quebrada natural Q1
- O.- 77,78 ml. Quebrada natural Q2

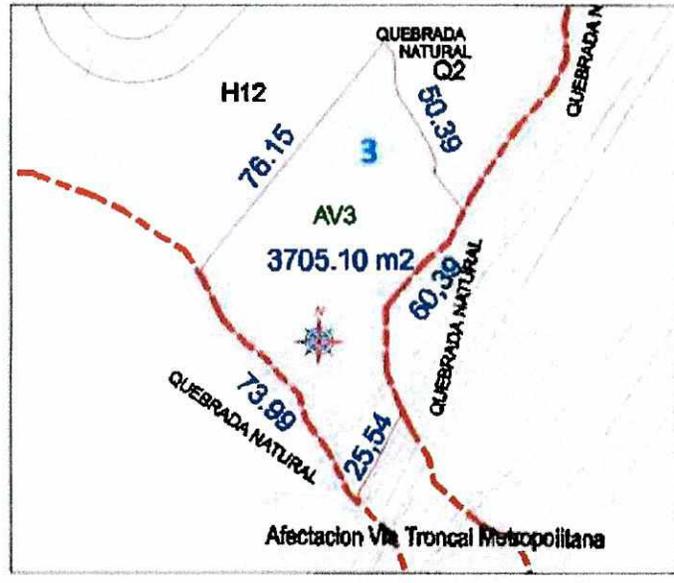


d

Área verde 3 cuerpo 3

Ubicación: Vía Troncal Metropolitana
 Referencia: h.c.10111 y 10011
 Superficie: 3705,10 m²
 Pendiente: 10° promedio, según inspección realizada al sitio

- Linderos:
- N.- 76,15 ml. Lote Privado H12
 - S.- 25,54 ml. Vía proyectada Troncal Metropolitana
 - 60,39 ml. Quebrada Natural colindante
 - E.- 50,39 ml. Quebrada natural interna Q2
 - O.- 73,99 ml. Quebrada natural colindante

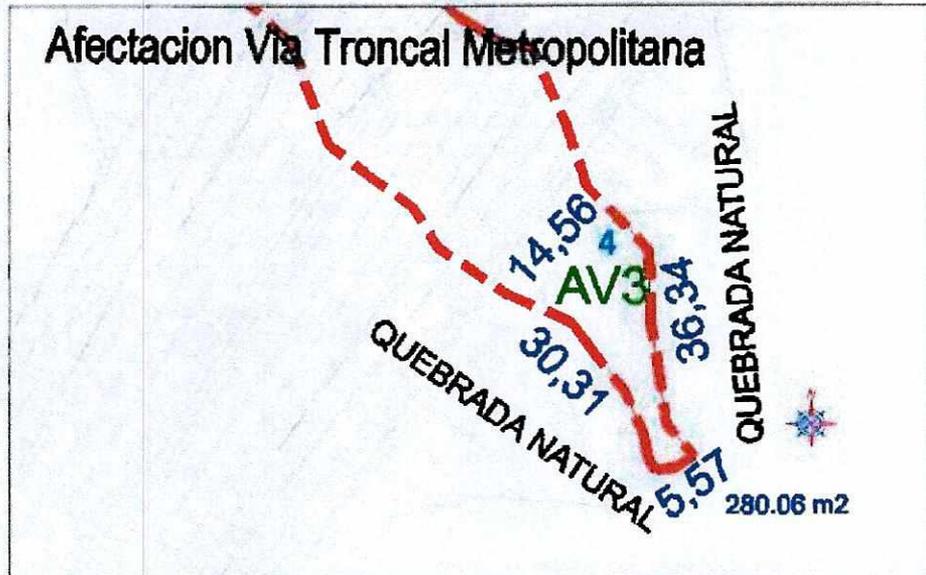


Área verde 3 cuerpo 4

Ubicación: Vía Troncal Metropolitana
 Referencia: h.c.10012
 Superficie: 280,06 m²
 Pendiente: 10° promedio, según inspección realizada al sitio

- Linderos:
- N.- 14,56 ml. Vía Troncal proyectada
 - S.- 5,57 ml. Quebrada Natural colindante
 - E.- 36,34 ml. Quebrada Natural colindante
 - O.- 30,31 ml. Quebrada Natural colindante





Área verde 4

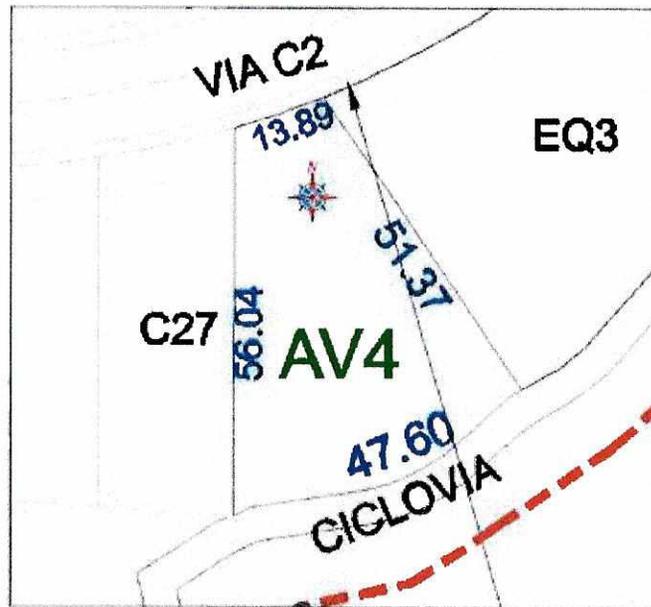
Ubicación: Vía publica proyectada C2
Referencia: h.c. 10013
Superficie: 1.652,96 m²
Pendiente: 4° promedio, según inspección realizada al sitio



Handwritten mark

Linderos:

- N.- 13,89 ml. Vía Publica C2
- S.- 47,60 ml. Ciclovía
- E.- 51,37 ml. Equipamiento Público 3
- O.- 56,04 ml. Lote privado C27



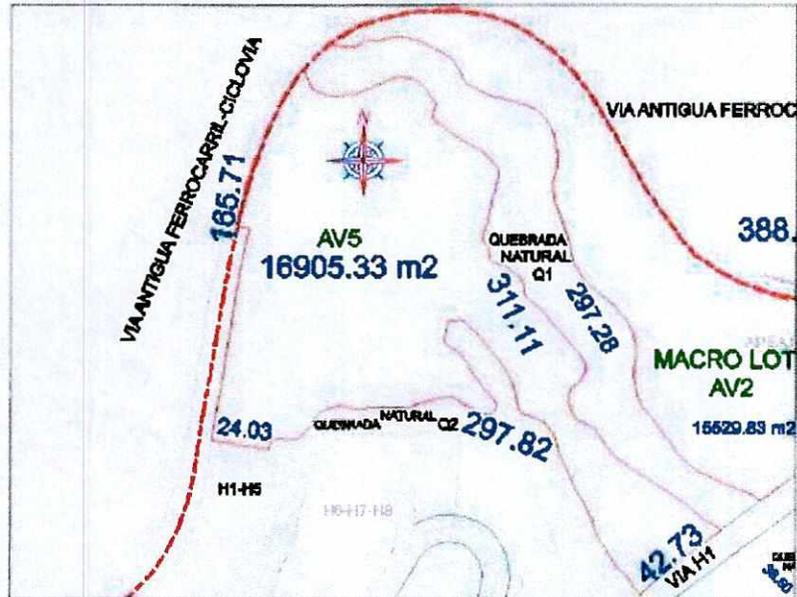
Área verde 5

- Ubicación: Vía proyectada H1
- Referencia: h.c. 10111
- Superficie: 16.905,33 m²
- Pendiente: 7° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos:

- N.- 00,00 ml. Vía del antiguo ferrocarril, termina en vértice
- S.- 297,82 ml. Quebrada Natural interna Q2
24,03 m. Lote Privado H1-H5
- 42,73 ml. Vía proyectada H1
- E.- 311,11 ml. Quebrada Natural Q1
- O.- 165,71 ml. Vía de antiguo ferrocarril.



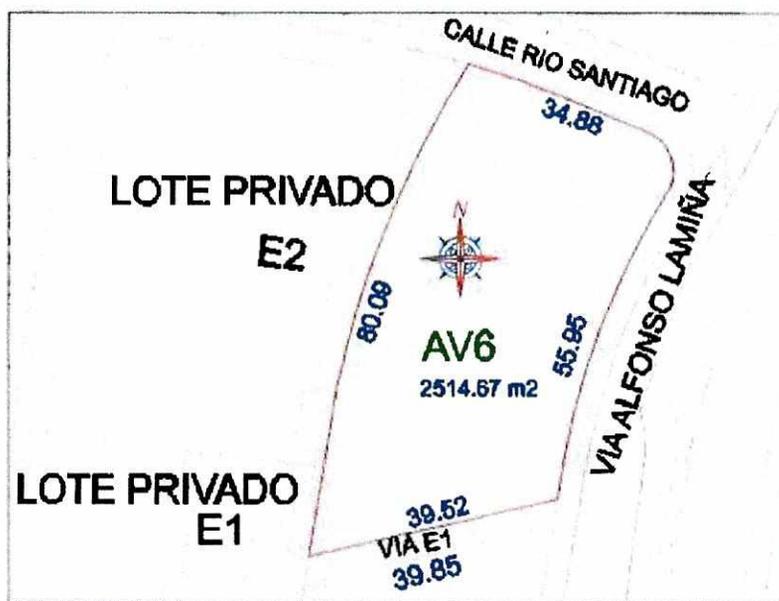
Área verde 6 (cuerpo 1)

- Ubicación: Av. Alfonso Lamiña
- Referencia: h.c. 10113
- Superficie: 2.514,67 m²
- Pendiente: 13° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos:

N.- 34,88 ml. Calle Rio Santiago
S.- 39,52 ml. Vía E1
E.- 55,95 ml. Av. Alfonso Lamina
O.- 80,09 ml. Lote Privado E2 y E1

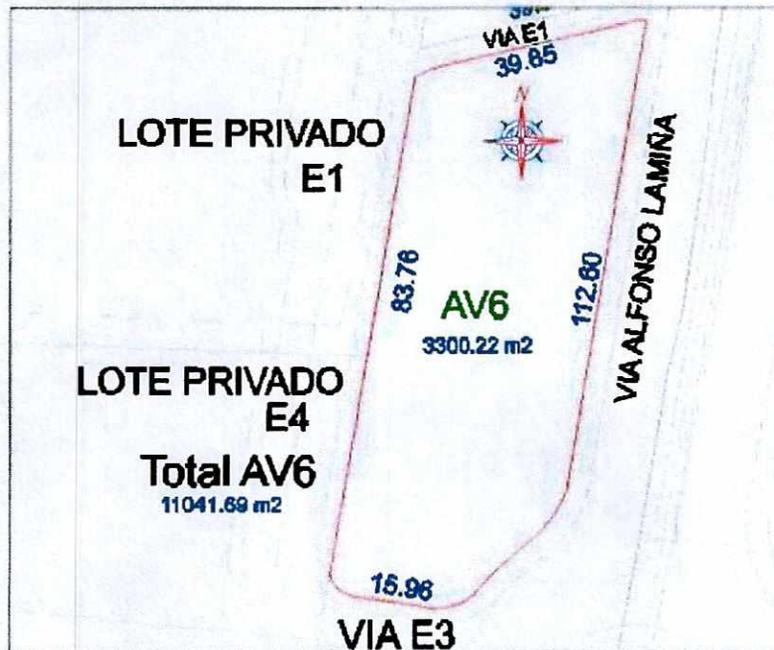
**Área verde 6 (cuerpo 2)**

Ubicación: Av. Alfonso Lamina
Referencia: h.c. 10113 y 10013
Superficie: 3,300,22 m²
Pendiente: 7° promedio, según inspección realizada al sitio



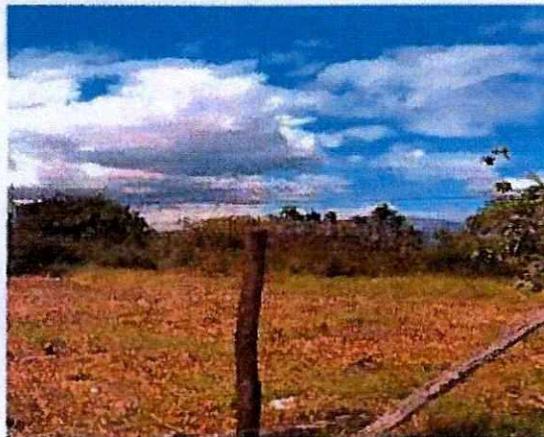
Linderos:

N.- 39,85 ml. Vía proyectada E1
S.- 15,96 ml. Vía proyectada E3
E.- 112,60 ml. Av. Alfonso Lamiña
O.- 83,76 ml. Lote Privado E1 y E4



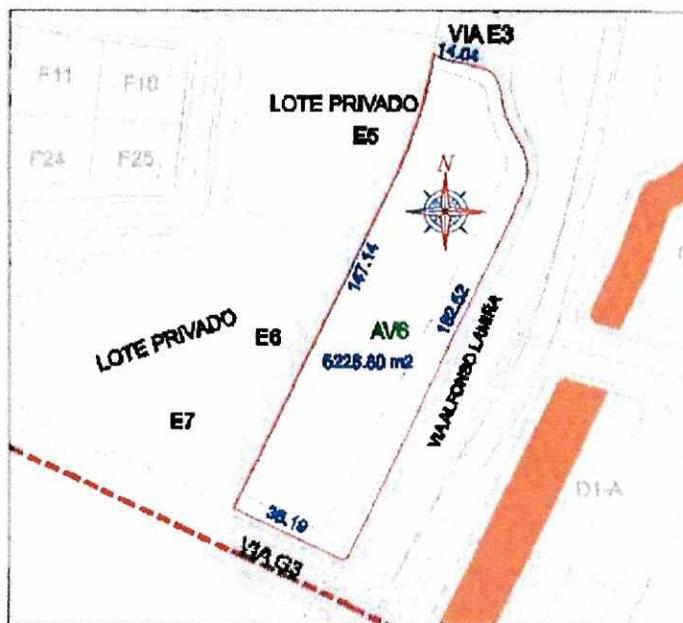
Área verde 6 (cuerpo 3)

Ubicación: Av. Alfonso Lamiña
Referencia: h.c. 10013
Superficie: 5.226,80 m²
Pendiente: 2° promedio, según inspección realizada al sitio



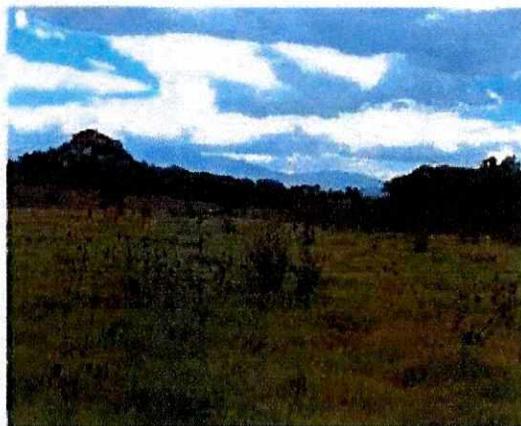
Linderos:

- N.- 14,04 ml. Vía proyectada E3
- S.- 36,19 ml. Vía proyectada G3
- E.- 162,52 ml. Av. Alfonso Lamiña
- O.- 147,14 ml. Lote Privado E7, E6 y E5



Área verde 7

- Ubicación: Vía proyectada C2
- Referencia: h.c. 10013 y 10014
- Superficie: 1.539,21 m²
- Pendiente: 1° promedio, según inspección realizada al sitio



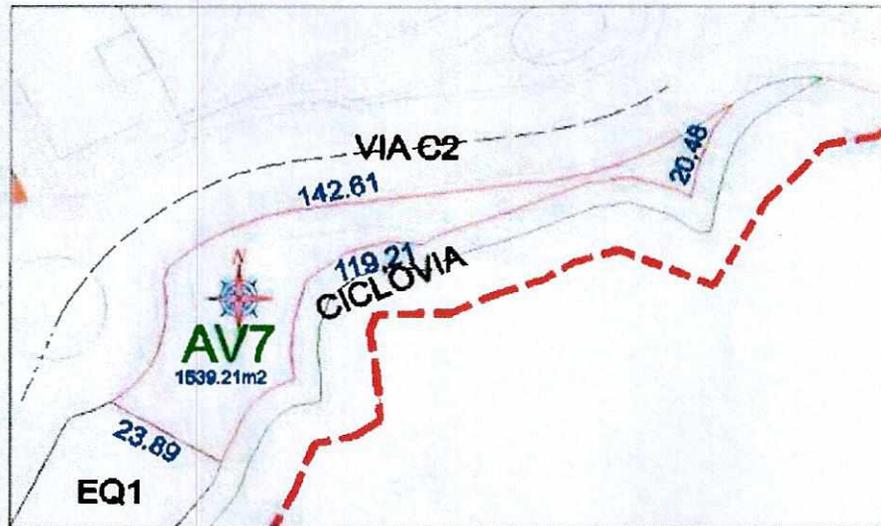
Linderos:

N.- 142,61 ml. Via C2

S.- 119,21 ml. Ciclovia

E.- 20,48 ml. Ciclovia

O.- 23,89 ml. Equipamiento público EQ1



Ciclo Vía

Ubicación: Vía proyectada C2

Referencia: h.c. 10013, 10014 y 20013

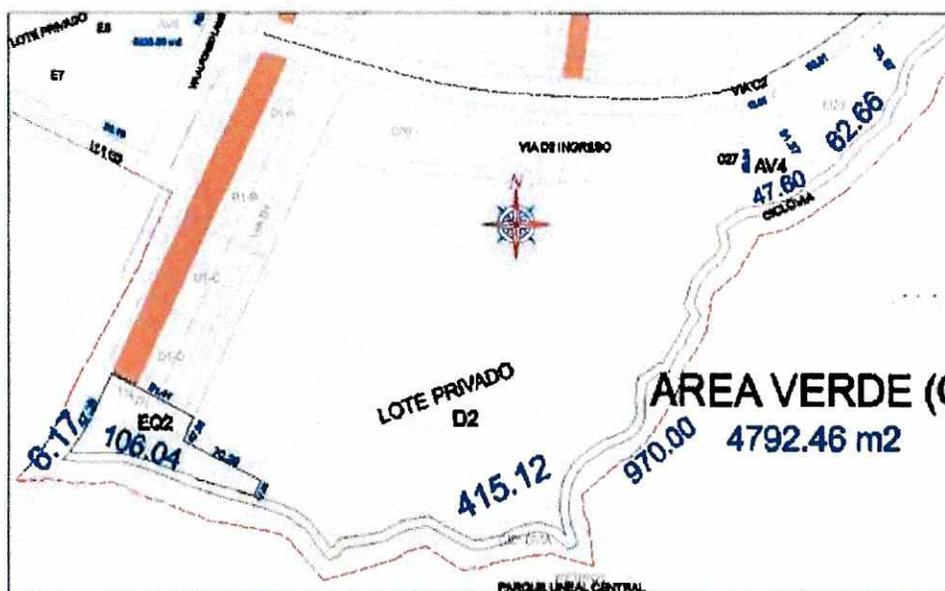
Superficie: 4.792,46 m²

Pendiente: 1° promedio, según inspección realizada al sitio

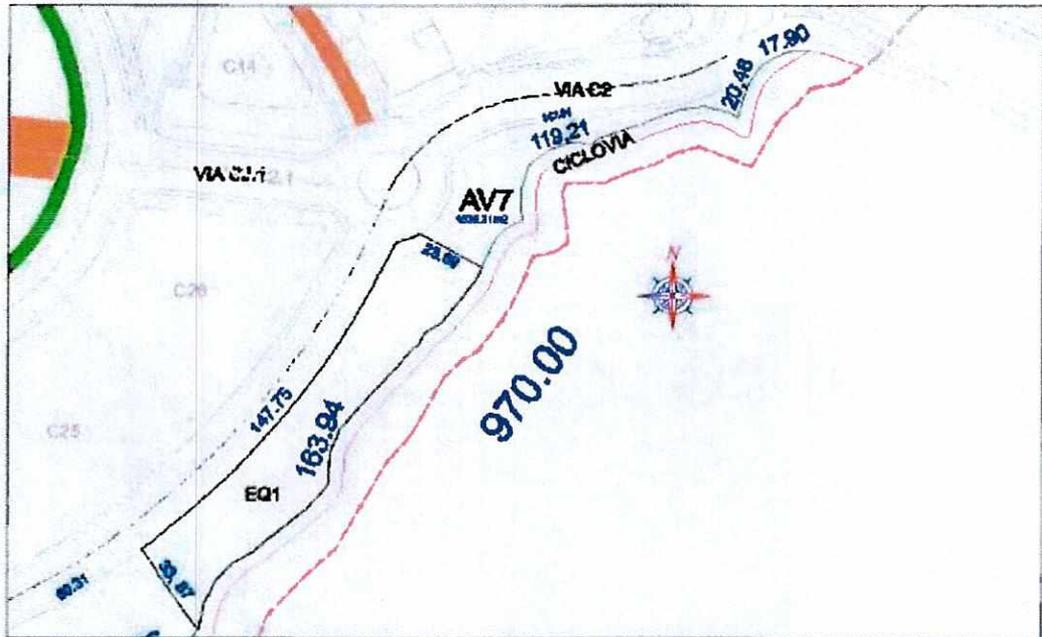


Linderos:

- N.- 106,04 ml. Equipamiento Público 2 EQ2
 415,12 ml. Lote Privado D2
 47,60 ml. Área verde 4
 62,66 ml. Equipamiento Público 3 EQ3
 163,94 ml. Equipamiento Público 1 EQ1
 136,69 ml. Área verde 7
 17,90 ml. Vía C2
 S.- 970 ml. Quebrada Auqui.
 E.- 0,00 ml. Termina en vértice
 O.- 6,17 ml. Av. Alfonso Lamíña



7



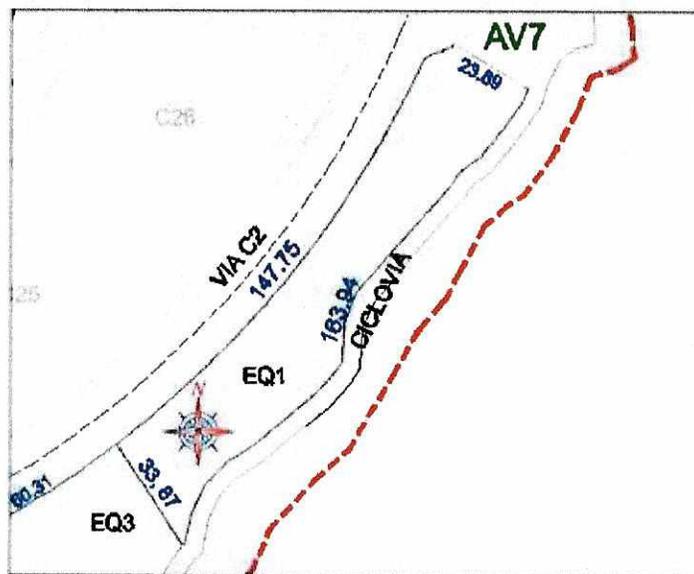
Área de Equipamiento 1

Ubicación: Vía Pública C2
Referencia: h.c. 10013
Superficie: 3.637,03 m²
Pendiente: 1° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos

- N.- 147,75 ml. Vía Publica C2
- S.- 163,94 ml. Ciclovía
- E.- 23,89 ml. Área verde 7
- O.- 33,87 ml. Equipamiento público 3



Área de Equipamiento 2

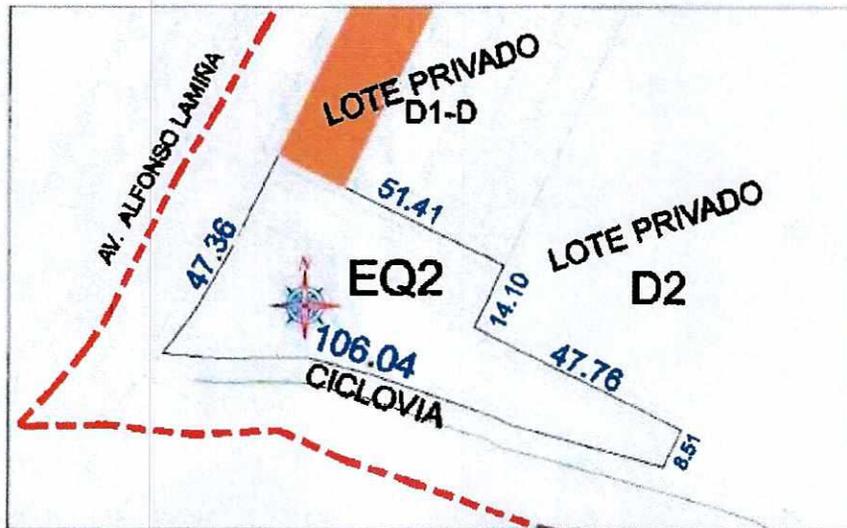
- Ubicación: Av. Alfonso Lamiña
- Referencia: h.c. 10013 y 20013
- Superficie: 2.491,29 m²
- Pendiente: 2° promedio, según inspección realizada al sitio



7

Linderos

- N.- 51,41 ml. Lote privado D1
- 47,76 ml. Lote Privado D2
- S.- 106,04 ml. Ciclovía
- E.- 22,61 ml. Lote privado D2 (14,10 ml + 8,51 ml)
- O.- 47,36 ml. Av. Alfonso Lamíña



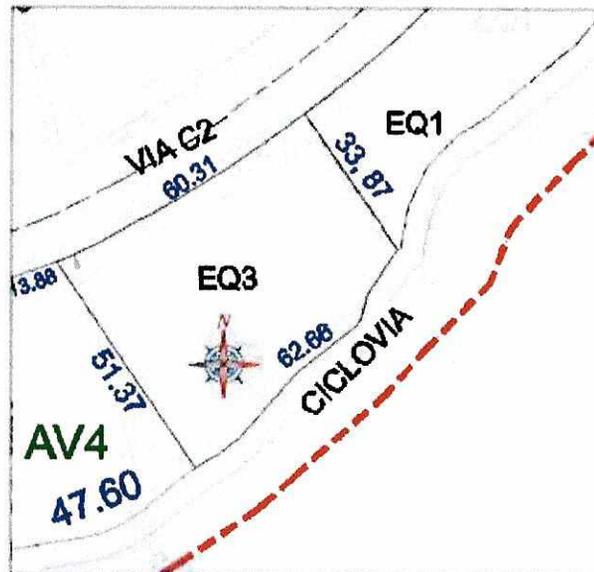
Área de Equipamiento 3

- Ubicación: Vía Pública C2
- Referencia: h.c. 10013
- Superficie: 2.622,02 m²
- Pendiente: 3° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos

- N.- 60,31 ml. Vía Pública C2
- S.- 62,66 ml. Ciclo Vía
- E.- 33,87 ml. Equipamiento Público 1
- O.- 51,37 ml. Área Verde 4



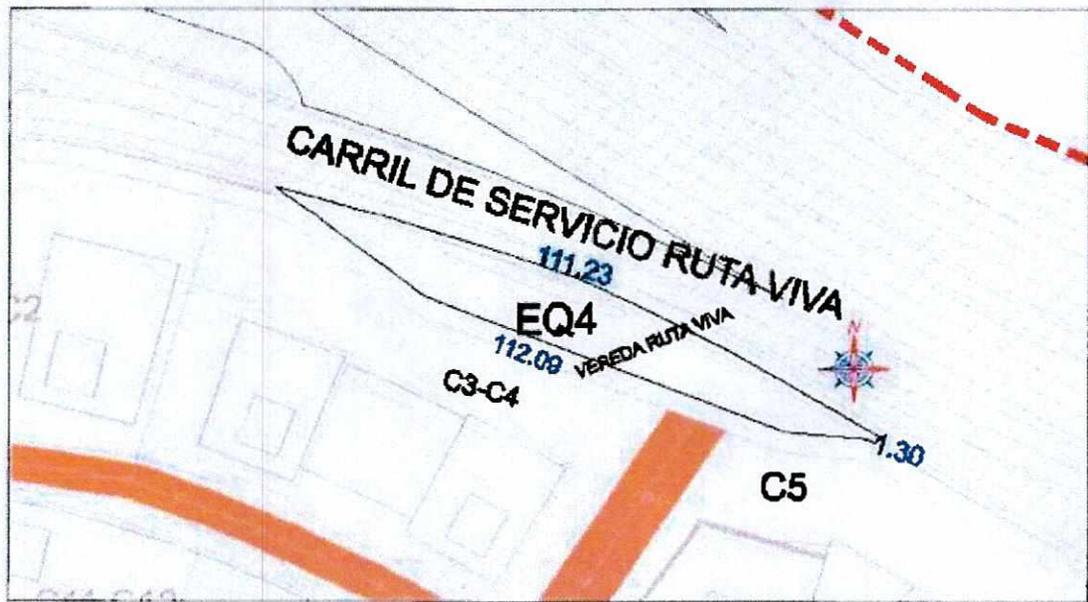
Área de Equipamiento 4

- Ubicación: Ruta Viva
- Referencia: h.c. 10113
- Superficie: 927,56 m²
- Pendiente: 9° promedio, según inspección realizada al sitio



Linderos

- N.- 111,23 ml. Carril de servicio Ruta Viva
- S.- 112,09 ml. Acera peatonal de Lotes privados C3-C4 y C5
- E.- 1,30 ml. Acera peatonal frente a lote privado C5
- O.- 00,00 ml. Carril de servicio de Ruta Viva, Termina en vértice



Área de Equipamiento 5

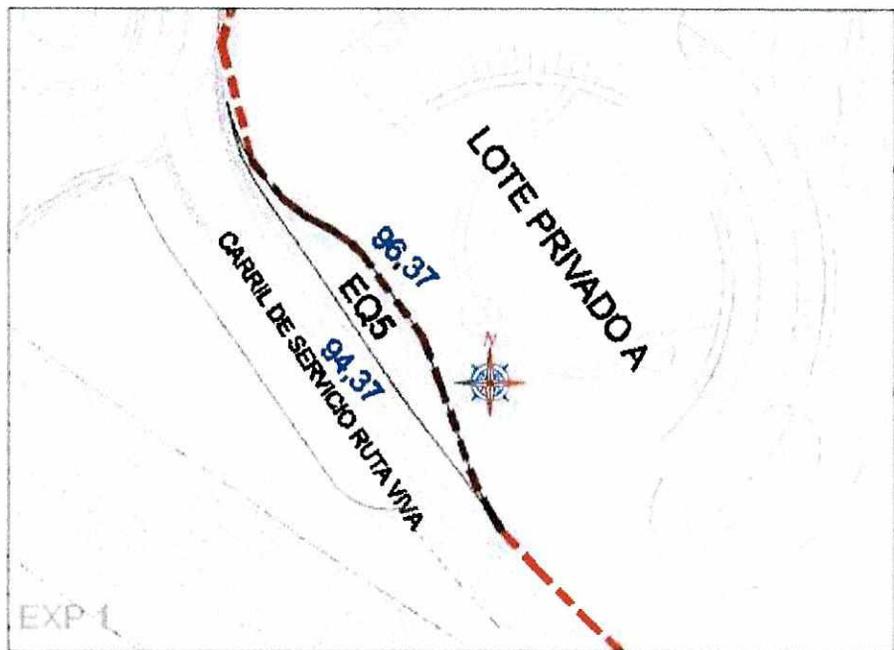
- Ubicación: Av. Ruta Viva
- Referencia: h.c. 10113
- Superficie: 447,47 m²
- Pendiente: 9° promedio, según inspección realizada al sitio



d

Linderos

- N.- 00,00 ml. Av. Alfonso Lamíña y Lote Privado A, termina en Vértice
- S.- 00,00 ml. Carril de Servicio Ruta Viva y lote privado A, termina en Vértice
- E.- 96,37 ml. Lote Privado A
- O.- 94,37 ml. Carril de servicio de Ruta Viva



Atentamente,

Ing. Erwin Arroba Padilla
COORDINADOR DE GESTION CATASTRAL ESPECIAL

Revisado por	Ing. Juan Solís A. Servidor Municipal	03/08/2018	<i>JS</i>
Elaborado por	Ing. Javier Sandoval Analista Catastral	31/07/2018	<i>JS</i>
Referencia interna	Nº 1416-CE-2018		
Ticket Gdoc	Nº 2018-092690		

Se anexa expediente completo (13 hojas útiles, 1CD)



Oficio, DMC-CE-11777
Quito D.M.,

21 SEP 2018

Arquitecto.
Vladimir Tapia

**DIRECTOR METROPOLITANO DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DEL SUELO
SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA**

Presente

Con oficio N° STHV-DMPPS-04719 de septiembre 14 del 2018, ingresado en esta Dirección con Ticket Gdoc-2018-140242, asignado para su despacho el 19 de septiembre del 2018, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en referencia al oficio No. DMC-CE-09210 del 07/08/2018, que contiene el informe de las cabidas de los lotes y áreas verdes que van a ser entregadas al Municipio de Distrito Metropolitano de Quito por el PUAUE San Patricio, al respecto informa, que en la página 4 dicho informe se ha detectado una diferencia en el área del lote 3, predio No. 3672121, clave catastral 10112-04-005, en el primer párrafo se señala una área de 302.987,37 m² y en cuadro posterior, el mismo lote indica un área de 302.952,37, solicita señalar cual es el área del lote 3, predio No. 3672121.

Sobre el particular, la Dirección Metropolitana de Catastro (DMC), de acuerdo a lo solicitado, informa lo siguiente:

Revisado el informe remitido con oficio No. DMC-CE-09210 del 07/08/2018, a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, en la página 4, en el primer párrafo, el lote 3 con predio No. 3672121, clave catastral 10112-04-005, indica área de 302.957,37 m², sin embargo en la cuadro de la ficha catastral registra un área de 302.952,37 m², verificándose que existe un error de tipeo, por lo que se informa que el área del lote 3 predio 3672121 es 302.952,37 m², para lo cual se deja sin efecto en la parte correspondiente del oficio DMC-CE-09210 del 07/08/2018.

Atentamente,

Ing. Erwin Arroba Padilla
COORDINADOR GESTIÓN ESPECIAL CATASTRAL

Revisado por :	Ing. Juan Solís Servidor Municipal	19/09/2018	
Elaborado por :	Ing. Javier Sandoval Analista Catastral	19/09/2018	
Oficio No.	1696-CE-2018		
Ticket No.	2018-140242		

Se anexa 3 hojas útiles

SERVICIOS



642
EMPRESA
ELECTRICA
QUITO

Oficio Nro. EEQ-GCS-2014-0031-OF

Quito, D.M., 27 de febrero de 2014

**Asunto: INFORME SOBRE EL CANAL DE ADUCCIÓN A CENTRALES
HIDROELECTRICAS DE LA EEQ.**

Arquitecto
Jose Luis Romero Landázuri
En su Despacho

De mi consideración:

En atención a su oficio No. SP-PM-0015-140213 del 13 de febrero de 2014, dirigido al Gerente General de la Empresa Eléctrica Quito, referente a la descripción de la propiedad de la Urbanización Malaga S.A., lote de terreno ubicado en la Parroquia de Cumbaya, sector Auqui Chico, número de predio 1345504, con clave catastral 1011205 001 000 000 y de acuerdo al informe de Regulación Metropolitana, el mismo que hace mención a las áreas de protección de los canales de aducción a las Centrales Hidroeléctricas, me permito manifestar lo siguiente:

De acuerdo con los planos respectivos, se establece que el eje del túnel de la EEQ pasa por debajo de la propiedad antes indicada, a una profundidad de 19.74m, con las siguientes coordenadas locales TM WGS 84:

A = 9°976153.580 N	B = 9°975741.112 N
506573.935 E	506455.934 E

Según el Art. 2, de la Ordenanza N° 3457 y 3477, Art. 40 que determinan las mencionadas áreas de protección especial, estableciéndolas en un ancho de 10m a cada lado desde el eje del túnel, la Empresa Eléctrica Quito establece que existe afectación que grava al predio de esta propiedad ubicado en la parroquia Cumbaya.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Ing. Jans Fernando Gómez Miranda
GERENTE DE GENERACIÓN Y SUBTRANSMISIÓN

CERTIFICACIÓN DE SERVICIO

Oficio No. ED-C-13-02-023
Quito, 22 de febrero de 2013

Arquitecto
GALO ANDRADE T.
Presente

De mi consideración:

Recibimos su comunicación de fecha 21 de febrero de 2013, mediante la cual solicita la CERTIFICACION de disponibilidad de energía eléctrica para el Proyecto de Urbanización ubicado en Auquichico, Parroquia Cumbayá, Hacienda Málaga, sector San Patricio - Cumbayá de conformidad con el croquis adjunto.

Al respecto, debemos manifestar que la Empresa si dispone de redes para servicio eléctrico en el sector, y que la carta de disponibilidad de servicio, se emitirá cuando el interesado presente los datos de carga y demanda eléctricas, fecha de requerimiento del servicio, debiendo realizar este trámite un ingeniero eléctrico colegiado y registrado en la Empresa Eléctrica Quito S.A.

Esta certificación tiene vigencia de doce meses a partir de la presente fecha.

Atentamente



Ing. Fernando Pazmiño Q.,
JEFE DEPARTAMENTO ESTUDIOS DE DISTRIBUCIÓN (E)

Trámite 203380



639

CERTIFICACIÓN DE SERVICIO

ED 14 03 036
Quito D M marzo 05 de 2014

Ingeniero
FABIÁN PAREDES M
Presente

De mi consideracion

Recibimos su solicitud con fecha 5 de marzo de 2014, en el cual solicita una CERTIFICACION de disponibilidad de energia electrica para la propiedad ubicada en la via a Lumbisi y Ruta Viva sector intercambiador Ruta Viva Lumbisi, parroquia Cumbaya, de conformidad con el croquis adjunto

Al respecto debemos informar que la Empresa Electrica Quito, si dispone de redes para atender con el servicio electrico en el sector, y que la carta de disponibilidad de servicio, se emitira cuando el interesado presente los datos de carga y demanda electrica, fecha de requerimiento del servicio, debiendo realizar este tramite un ingeniero electrico colegiado y registrado en la Empresa Electrica Quito

El presente documento no esta habilitado para electuar tramites de levantamiento de hipotecas municipales por obras de urbanizacion

Esta certificacion tiene vigencia de doce meses a partir de la presente fecha

Atentamente:


Ing. Fernando Pazmino O
JEFE DEPARTAMENTO ESTUDIOS DE DISTRIBUCION (E)

Karina O
2014 03 05

Informe de Procuraduría

Fecha: **19 JUL 2018** Hora **16:07**

Nº. HOJAS **-29h-**

Recibido por: *[Signature]*

EXPEDIENTE PRO-2018-02745
GDOC. 2017-159751
DM QUITO,

[Handwritten signatures and notes on the right side of the page]

Abogado
Diego Cevallos Salgado
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
Presente.-

De Conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y delegación efectuada por el Procurador del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (E), mediante memorando No. 05 de 08 de agosto de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Subprocurador Metropolitano (E) para emitir el siguiente informe legal:

I. SOLICITUD:

Con Oficio No. SGC-2018-2071 de 6 de julio de 2018, la Comisión de Uso de Suelo luego de conocer el Proyecto de Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio"; y, conforme lo establecido en el artículo 28 de la Ordenanza Metropolitana No. 003, nos solicita informe legal relacionado con el Proyecto de Ordenanza que regula al Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".

Con Oficio No. A 0232 de 26 de junio de 2018, el señor Alcalde Metropolitano, Mauricio Rodas Espinel, en ejercicio de las atribuciones previstas en los artículos 60, d) y 90 d) del COOTAD, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana del PUAE "San Patricio" y sus antecedentes a efectos de que sea puesto en conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

II. BASE LEGAL:

1. La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 264, en concordancia con el 266, dispone que es competencia de los gobiernos municipales: "1. 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.- 2. Ejercer control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón".
2. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su artículo 55, letra b) establece como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal la de "ejercer el control sobre uso y ocupación del suelo en el cantón".

El artículo 57, letras a) y x) en concordancia con el artículo 87, letras a) y v), íbidem, establece que son competencias del Concejo Metropolitano, entre otras, las siguientes: *[Signature]*

"[...] El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; [...]; x) Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra [...]"

3. La Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito en el artículo 2 establece como finalidades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito:

"1) Regular el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercer control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa. De igual manera regulará y controlará, con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones"

4. La Ordenanza Metropolitana No. 172, en su artículo 26, al referirse a los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, manifiesta:

"1. Son Instrumentos de planificación urbanística arquitectónica de iniciativa pública o privada, susceptibles de implementarse en lotes que reúnan las siguientes características:

a) Superficie a partir de 10.000 m² en el Distrito Metropolitano de Quito o en lotes ubicados en áreas de centralidades según el PMDOT, con extensiones a partir de 3.000 m².

b) Encontrarse ubicados en suelo urbano y/o rural, o en sectores que cuenten con asignación de zonificación especial, o sea susceptible de modificación en virtud del interés público-privado concertado.

2. Estos Proyectos se desarrollarán en concertación con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y podrán contar con determinaciones de clasificación, uso, y zonificación de suelo diferentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, contribuyan a la sostenibilidad ambiental así como la inclusión social como ejercicio del derecho a la ciudad.

3. También podrán acogerse a este instrumento las intervenciones especiales en áreas históricas o pertenecientes a polígonos o predios con tratamiento de renovación, según lo establecido en el literal e), del numeral 14, del artículo 4 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS), de la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito, que no estén en correspondencia con las determinaciones de clasificación, uso y zonificación de suelo establecido en el PUOS.

4. La entidad responsable del territorio, hábitat y vivienda realizará la aprobación técnica de estos proyectos a través de informe preceptivo y obligatorio, previa su aprobación por el Concejo Metropolitano, para lo cual se emitirá el respectivo reglamento técnico"

III. INFORME LEGAL: 



Con fundamento en la normativa citada, Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para que se continúe con el trámite de aprobación de la propuesta de la Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial "San Patricio".

No obstante, Procuraduría Metropolitana realiza las siguientes recomendaciones al proyecto de ordenanza remitido:

1. Añadir en los considerandos la normativa legal señalada en el numeral 2 del presente informe legal.
2. En el considerando quinto se debería citar la normativa actual que fue incorporada por la Ordenanza Metropolitana No. 183.
3. En el penúltimo considerando sustituir la palabra "Consejo" por "Concejo".
4. En el párrafo que consta a continuación de los considerandos se debería añadir el artículo 87, letras a) y v) del COOTAD
5. En la Disposición Transitoria Tercera se deberá aclarar que las empresas y dependencias competentes, emiten informes respecto a los trazados viales y es facultad del Concejo Metropolitano aprobar o modificar dichos trazados.
6. En el Proyecto de Ordenanza la numeración del artículo 26 se repite, por lo tanto a partir del artículo 26 debería reenumerarse el articulado.
7. En la Disposición Final debería añadirse el siguiente texto *"sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y pagina Web Institucional del Municipio"*.
8. Previo a enviar el proyecto de ordenanza para conocimiento y aprobación del Concejo Metropolitano se debería adjuntar al proyecto los informes y documentos a los que hace relación en los considerandos del proyecto.

El pronunciamiento de éste Despacho no se refiere al contenido y los aspectos de carácter técnico, los cuales son, en razón de la competencia, de exclusiva responsabilidad del organismo técnico que los generen.

Atentamente,

Dr. Edison Yépez Vinuesa
SUBPROCURADOR METROPOLITANO (E)

Adjunto expediente completo (27 F.)

c.c. Concejal Sergio Garnica, Presidente de la Comisión de Uso de Suelo



PROCURADURÍA
METROPOLITANA

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración	David Castellanos	PRO		
Revisión	Patricio Guerrero	PRO		
Aprobación	Edison Yépez	PRO		

Ejemplar 1: Secretaría General de Concejo
Ejemplar 2: Concejal Sergio Garnica
Ejemplar 3: Archivo de Procuraduría
Ejemplar 4: Respaldo Unidad de Suelo