

**ANÁLISIS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL ESTUDIO DE
SELECCIÓN DE LA VÍA DE ACCESO AL NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL DE QUITO Y COMPLEMENTACIÓN**

INFORME FASE 2

A. ORDENAMIENTO TERRITORIAL

INDICE

	<i>Página</i>
1. INTRODUCCIÓN	1
2. PRINCIPIOS DE INTERVENCIÓN	1
3. PLANTEAMIENTOS FORMULADOS POR LA COMUNIDAD, GREMIOS PROFESIONALES, ASOCIACIONES COMUNITARIAS Y TECNICOS ESPECIALISTAS	2
4. IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS A IMPULSAR.....	2
5. LOS PROYECTOS PROPUESTOS Y SUS BENEFICIOS CON RESPECTO A LAS VÍAS PROPUESTAS.	4
6. DESARROLLO DE LOS PROYECTOS PROPUESTOS.....	6
6.1 PROGRAMA	6
6.1.1 Ordenamiento Territorial.....	6
7. PERFIL DE LOS PROYECTOS	7
7.1 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO DE LAS AREAS CALIFICADAS COMO SUELO URBANO Y URBANIZABLE DE LAS PARROQUIAS DE CUMBAYÁ Y TUMBACO.....	7
7.1.1 Fecha de Formulación del Proyecto	7
7.1.2 Caracterización.....	7
7.1.3 Vigencia temporal	11
7.1.4 Objetivos	12
7.1.5 Resultados del proyecto.....	12
7.1.6 Actividades a desarrollar	14
7.1.7 Cronograma de aplicación.....	15
7.1.8 Estimación de Costos	15
7.1.9 Fuentes de financiamiento	16
7.1.10 Responsabilidad en la gestión.....	17
7.1.11 Indicadores de seguimiento y evaluación.....	17

7.2	NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES, EN LAS ÁREAS CALIFICADAS COMO URBANAS Y URBANIZABLES POR EL PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO	17
7.2.1	Fecha de formulación del proyecto	17
7.2.2	Caracterización.....	17
7.2.3	Vigencia Temporal	21
7.2.4	Objetivos	21
7.2.5	Resultados del proyecto.....	21
7.2.6	Actividades a desarrollar	22
7.2.7	Cronograma de aplicación.....	22
7.2.8	Estimación costos	22
7.2.9	Fuentes de financiamiento.....	23
7.2.10	Responsabilidad en la gestión.....	23
7.2.11	Indicadores de seguimiento y evaluación	24
7.3	NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL SECTOR DE NAYÓN Y ZÁMBIZA	24
7.3.1	Fecha de formulación del proyecto	24
7.3.2	Caracterización.....	24
7.3.3	Vigencia temporal	27
7.3.4	Objetivos	27
7.3.5	Resultados del proyecto.....	27
7.3.6	Actividades a desarrollar	28
7.3.7	Cronograma de aplicación	29
7.3.8	Estimación costos	29
7.3.9	Fuentes de financiamiento	31
7.3.10	Responsabilidad en la gestión.....	31
7.3.11	Indicadores de seguimiento y evaluación	31
7.4	NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN (ZONAS NO URBANIZABLES)	31
7.4.1	Fecha de formulación del proyecto	31
7.4.2	Caracterización.....	31
7.4.3	Vigencia temporal	34
7.4.4	Objetivos	34
7.4.5	Resultados del proyecto.....	35
7.4.6	Actividades a desarrollar	35
7.4.7	Cronograma de aplicación.....	36
7.4.8	Estimación costos	36
7.4.9	Fuentes de financiamiento.....	37
7.4.10	Responsabilidad en la gestión.....	37
7.4.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	37
7.5	NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA FRANCA DEL AEROPUERTO	39
7.5.1	Fecha de formulación del proyecto	39

7.5.2	Caracterización.....	39
7.5.3	Vigencia temporal	42
7.5.4	Objetivos	42
7.5.5	Resultados del proyecto.....	43
7.5.6	Actividades a desarrollar	43
7.5.7	Cronograma de aplicación.....	44
7.5.8	Estimación costos	44
7.5.9	Fuentes de financiamiento.....	45
7.5.10	Responsabilidad en la gestión.....	45
7.5.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	45
7.6	NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO DEL ÁREA DE LA CABECERA SUR DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO, NAIQ, INCLUIDA LA URBANIZACIÓN HUERTOS FAMILIARES DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL, DAC.....	46
7.6.1	Fecha de formulación del proyecto	46
7.6.2	Caracterización.....	46
7.6.3	Vigencia temporal	48
7.6.4	Objetivos	48
7.6.5	Resultados del proyecto.....	48
7.6.6	Actividades a desarrollar	49
7.6.7	Cronograma de aplicación.....	49
7.6.8	Estimación costos	49
7.6.9	Fuentes de financiamiento.....	50
7.6.10	Responsabilidad en la gestión.....	51
7.6.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	51
7.7	NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EL EJE VIAL RUTA SUR	51
7.7.1	Fecha de formulación del proyecto	51
7.7.2	Caracterización.....	51
7.7.3	Vigencia temporal	54
7.7.4	Objetivos	54
7.7.5	Resultados del proyecto.....	55
7.7.6	Actividades a desarrollar	55
7.7.7	Cronograma de aplicación.....	56
7.7.8	Estimación costos	56
7.7.9	Fuentes de financiamiento.....	57
7.7.10	Responsabilidad en la gestión.....	57
7.7.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	57
7.8	NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EL EJE VIAL ZÁMBIZA.....	58
7.8.1	Fecha de formulación del proyecto	58
7.8.2	Caracterización.....	58
7.8.3	Vigencia temporal	60
7.8.4	Objetivos	60

7.8.5	Resultados del proyecto.....	60
7.8.6	Actividades a desarrollar	61
7.8.7	Cronograma de aplicación.....	62
7.8.8	Estimación costos	62
7.8.9	Fuentes de financiamiento	63
7.8.10	Responsabilidad en la gestión.....	63
7.8.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	63
7.9	NOMBRE DEL PROYECTO: INTERVENCIÓN PARA RECUPERAR LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN EFICIENTE DE LA VÍA PANAMERICANA (TRAMO PIFO-ASCÁZUBI).....	64
7.9.1	Fecha de formulación del proyecto	64
7.9.2	Caracterización.....	64
7.9.3	Vigencia temporal	68
7.9.4	Objetivos	68
7.9.5	Resultados del proyecto.....	68
7.9.6	Actividades a desarrollar	68
7.9.7	Cronograma de aplicación.....	69
7.9.8	Estimación costos	69
7.9.9	Fuentes de financiamiento	70
7.9.10	Responsabilidad en la gestión.....	70
7.9.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	70
7.10	NOMBRE DEL PROYECTO: CONFORMACIÓN DE UN EQUIPO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, ADSCRITO A CORPAQ PARA EL FUTURO MANEJO DEL SUELO DEL NAIQ.....	71
7.10.1	Fecha de formulación del proyecto	71
7.10.2	Caracterización.....	71
7.10.3	Vigencia temporal	72
7.10.4	Objetivos	72
7.10.5	Resultados del proyecto.....	73
7.10.6	Actividades a desarrollar	73
7.10.7	Cronograma de aplicación.....	73
7.10.8	Estimación costos	73
7.10.9	Fuentes de financiamiento.....	74
7.10.10	Responsabilidad en la gestión.....	74
7.10.11	Indicadores de seguimiento y evaluación.....	74
7.11	NOMBRE DEL PROYECTO: INVENTARIO PREDIAL PARA EL MANEJO DE DETALLE REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE LOS EJES VIALES DENOMINADOS RUTA SUR Y RUTA ZÁMBIZA.....	75
7.11.1	Fecha de formulación del proyecto	75
7.11.2	Caracterización.....	75
7.11.3	Vigencia temporal	77
7.11.4	Objetivos	77
7.11.5	Resultados del proyecto.....	77
7.11.6	Actividades a desarrollar	78

ASOCIACIÓN ASTEC - F. ROMO CONSULTORES - LEÓN&GODOY

7.11.7	Cronograma de aplicación.....	79
7.11.8	Estimación costos	79
7.11.9	Fuentes de financiamiento.....	80
7.11.10	Responsabilidad en la gestión.....	80
7.11.11	indicadores de seguimiento y evaluación	80

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a los Términos de Referencia con los que se ejecutó el presente estudio, en el componente referente al ordenamiento territorial, se mencionó en principio los siguientes puntos que ameritan dar a conocer:

- Identificar recomendaciones precisas de actuación que se deben impulsar para contar con un sistema adecuado de relación, entre los mayores asentamientos de población de la ciudad de Quito con el NAIQ.
- Propiciar que las alternativas viales seleccionadas efectivamente se constituyan en factores de beneficio para la población asentada en el área circundante.
- Identificar las acciones a desarrollar que permitan impulsar la estructuración adecuada de las áreas inmediatas y mediatas en torno a las propuestas viales de acceso al NAIQ.
- Desarrollar las propuestas planteadas a nivel de perfil para su concreción.
- Recoger los planteamientos expresados por la comunidad y los gremios profesionales, que con debido fundamento identifican intervenciones pertinentes para el adecuado manejo del territorio.

Por otra parte, como producto del reconocimiento del área, de la condición actual del territorio, del Plan de conformación del suelo en el área inmediata del NAIQ, se identificarán igualmente intervenciones que ameritan concretarse para lograr en el tiempo una adecuada estructura territorial debidamente fundamentada en las potencialidades y limitaciones del suelo y permita lograr en el tiempo el sostenimiento, dentro de las pautas establecidas para el territorio en su conjunto.

2. PRINCIPIOS DE INTERVENCIÓN

Se considera que los principios de intervención a formular en el campo del ordenamiento territorial, constituirán guías de actuación.

Se identifican a continuación los principios básicos que orientan la presente propuesta:

- El principio rector de las intervenciones debe ser, buscar el beneficio de la población actualmente asentada en el área considerada y la que ocupará en el futuro, así como de la ciudad de Quito en su conjunto.
- Propiciar el adecuado equilibrio en el manejo del suelo, urbano, urbanizable y no urbanizable en función de sus potencialidades y limitaciones.
- Se parte del principio que el manejo del territorio se debe sujetar a los planteamientos técnicos debidamente justificados que le corresponde desarrollar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- El Plan Estratégico de Quito (Plan Equinoccio 21) establece *"que tiene como propósito ser durante los próximos veinte años la carta de navegación para Quito"* la cual constituye una guía de actuación en el manejo territorial.
- Desarrollar el proceso de ordenamiento territorial en las escalas menores de actuación que el propio MDMQ tiene establecido en sus documentos normativos.
- Las propuestas viales que permiten vincular la ciudad Quito con el NAIQ, constituyan medios para propiciar mejores condiciones de habitabilidad de los pobladores que se encuentra en su área inmediata o mediata.
- Es pertinente que los planteamientos a desarrollar sean oportunamente consultados con los organismos representativos de la comunidad.

3. PLANTEAMIENTOS FORMULADOS POR LA COMUNIDAD, GREMIOS PROFESIONALES, ASOCIACIONES COMUNITARIAS Y TECNICOS ESPECIALISTAS

Analizados los planteamientos formulados por la comunidad y los gremios profesionales, y técnicos especialistas, que se recogen en los documentos desarrollados en la fase anterior del presente estudio y referentes al ordenamiento territorial, amerita mencionar los siguientes:

- *Por la escala de nuestra economía, será menester buscar una vía multipropósito que no sólo ligue a la aglomeración central de Quito con las nuevas instalaciones aeroportuarias, sino que considere además el uso de una población que crece explosivamente y se afinca en el valle de Cumbayá y Tumbaco”.*
- La red vial que se conforme para relacionar la ciudad con el nuevo aeropuerto no se debe entender como una vía de uso único y específico, sino como parte de un sistema de servicio a los asentamientos colindantes, que corrija las actuales deficiencias de comunicación.
- *Dentro del concepto de vía multipropósito es menester citar el peligro de colapso del valle nororiental de Quito por la carencia de un sistema vial adecuado que lo ligue a la capital.*
- *Será tarea insoslayable de las autoridades del Distrito proseguir en forma inmediata con la formulación de un plan que involucrará no solamente a la vía misma sino a las instalaciones del nuevo aeropuerto y zona franca. Dicho plan deberá evitar que se trasladen a esta área de estudio así como al resto de poblaciones en el eje Cumbayá - Tumbaco – Puenbo – Pifo, los mismos conceptos aplicados como norma a la edificación de Quito. El componente de diseño urbano deberá ser preeminente en los planes a los que hacemos referencia.*
- La comunidad menciona que se requiere de “un estudio serio de tráfico del Valle de Tumbaco y una planificación profesional a largo plazo con amplia participación ciudadana...”. Este comentario está orientado a la necesidad de contar con un plan de ordenamiento territorial integral a nivel de Planes Parciales de acuerdo a los niveles planificación establecido por el propio Municipio.
- “A nivel urbano” -cualquiera que sea el trazado de la nueva vía al aeropuerto- se requiere contar con estudios respecto a los cambios que se producirán en las zonas por donde atravesará la nueva vía, lo cual exigirá que se exprese en normativas y controles eficientes.
- También menciona que el trazado de la vía que se seleccione exigirá que se determine las adecuadas vinculaciones con la zona colindante, para no afectar el funcionamiento de la nueva vía y que a su vez la población colindante se beneficie de la presencia de la misma.

4. IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS A IMPULSAR.

Como producto del análisis de los planteamientos desarrollados por el MDMQ para el área de intervención considerada, el reconocimiento del área, la propuesta de manejo del suelo en el área del NAIQ, incluyendo además las alternativas viales planteadas para acceso al NAIQ, se han identificado en el campo del Ordenamiento Territorial, los siguientes proyectos que ameritan intervenciones específicas, las que debida, oportuna, y adecuadamente aplicadas, constituirán sustentos del manejo coherente del territorio.

Como **Planes Parciales** de acuerdo a las disposiciones municipales vigentes se identifican:

- PLAN DE ORDENAMIENTO DE CUMBAYÁ Y TUMBACO
- PLAN DE ORDENAMIENTO DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES
- PLAN DE ORDENAMIENTO DEL SECTOR DE NAYÓN Y ZÁMBIZA

Como **Planes Especiales**, igualmente de acuerdo a las propuestas de intervención establecidas por el MDMQ, se identifican las siguientes:

- PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN NATURAL
- PLAN ESPECIAL DE LA ZONA FRANCA DEL AEROPUERTO

Ameritan por otra parte, intervenciones particulares específicas que igualmente se pueden identificar como Planes Especiales las que se indican a continuación:

- TRATAMIENTO DEL ASENTAMIENTO DE LA DAC EN CABECERA SUR DEL NAIQ
- TRATAMIENTO DEL ASENTAMIENTO DE OTÓN DE VÉLEZ PARA REUBICACIÓN DE POBLADORES.
- TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EJE VIAL SUR.
- TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EJE VIAL ZÁMBIZA
- INTERVENCIÓN PARA RECUPERAR LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN EFICIENTE DE LA VÍA PANAMERICANA (TRAMO PIFO - OTÓN).
- RECOMENDAR CONFORMACIÓN DE UN EQUIPO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN ADSCRITO A CORPAQ PARA EL FUTURO MANEJO DEL SUELO DEL NAIQ.
- INVENTARIO PREDIAL SOBRE LOS EJES VIALES DENOMINADOS: RUTA SUR Y ZÁMBIZA.

Uno de los aspectos que amerita la mayor atención, y que tiene relación con respecto a los temas planteados, es el referente al **CONTROL** del uso y ocupación del suelo. El MDMQ no ha carecido en términos generales de propuestas de planificación de su territorio, sin embargo su gestión en el campo del control ha sido muy limitado.

Se requiere para lograr un efectivo control de las propuestas de ordenamiento territorial, el contar con: los instrumentos técnicos, el personal capacitado, las normativas definidas, el conocimiento de la población de las mismas y la decisión política de la autoridad para su efectiva aplicación.

En la actualidad el MDMQ opera para este efecto con limitados instrumentos técnicos, en consecuencia su personal tiene limitaciones para un efectivo control al no disponer de los instrumentos adecuados. Las normativas en general están definidas y son aplicables en términos generales. La comunidad sin embargo tiene escaso conocimiento de las mismas y si las conoce ante la falta de control las incumple. La autoridad vigente (Alcalde) ha sido muy directa en su decisión de hacer respetar el adecuado uso del suelo, dando especial énfasis en la preservación del entorno natural.

Con respecto a este último tema amerita, en consecuencia, se desarrolle un estudio específico referente a la operación eficiente de **CONTROL** del uso y ocupación del suelo, no solo en el área de intervención considerada sino en todo el Distrito.

5. LOS PROYECTOS PROPUESTOS Y SUS BENEFICIOS CON RESPECTO A LAS VÍAS PROPUESTAS.

Consideramos que conviene relacionar los temas tratados en el punto anterior, con las propuestas viales planteadas. En el cuadro que se presenta a continuación, se identifican en el encabezamiento horizontal, las vías propuestas y en la columna de la izquierda los ítems más significativos que ameritan identificar.

PROPUESTAS VIALES			
	Sur	Zámbiza	Norte
Longitud de la Vía	23,3 km	13,4 km	
Área de Influencia Directa	466,00 has	268,00 has.	
Áreas de Influencia Indirecta			
DMQ	Representa un beneficio directo para el DMQ, al formar parte del sistema vial principal.	Representa un beneficio directo para el DMQ, al formar parte del sistema vial principal.	Permite al DMQ contar con una vía alterna de relación entre Guayllabamba y el Sector oriental. El NAIQ dispone de vías complementarias de acceso.
ZONA	La zona de Cumbayá y Tumbaco se beneficiará con la vía al asegurar para el futuro un nuevo acceso vial desde la ciudad de Quito	La zona dispondrá de una vía que permite a su población moverse hacia el sector oriental del DMQ	
Población Beneficiada			
DMQ	El conjunto de la población del DMQ se beneficia con la conformación de un sistema vial integrado.		
ZONA	Directamente la población de Cumbayá y Tumbaco se beneficiarán al contar con una nueva vía de relación con sectores externos.	La población de Zámbiza principalmente se beneficiará con la construcción de la vía pues le permite un contacto directo con el sector oriental del valle.	Las poblaciones Guayllabamba, Yaruqui y la intermedia del sector se beneficiarán al construirse esta vía.
Beneficios con la Operación de la Vía			
SOCIAL	La población asentada en el sector de Cumbayá y Tumbaco principalmente, dispondrá de mejores condiciones de acceso, independiente de su nivel social. La adecuada construcción de vía implicará mejorar la calidad del sector.		
ECONÓMICO	La construcción repercute en beneficios económicos para el conjunto: mejores condiciones viales de acceso, mejoras en la seguridad de los usuarios, reducción de tiempos para movilización, nueva imagen urbana.		La zona se beneficiará al contar con una vía que permite formar parte del sistema de vías del DMQ.
AMBIENTAL	Se dispondrá de una vía con intervenciones técnicas que aseguren condiciones ambientales satisfactorias para usuarios y vecinos.	La vía cruza zonas complejas por las pendientes y las condiciones geológicas que exigirán tratamientos específicos para asegurar su calidad.	Se requiere atención especial en el trazado de la vía por la fragilidad de ciertos sectores, principalmente los colindantes con cruces de ríos y quebradas.

PROPUESTAS VIALES			
	Sur	Zámbiza	Norte
Planes Parciales de O. T.			
PLAN DE ORDENAMIENTO DE CUMBAYÁ Y TUMBACO	La vía propuesta entra a formar parte del sistema vial de la zona. Su construcción permitirá mejores condiciones funcionales de operación, pero complementado con una trama vial jerarquizada e integrada para toda la zona.		
PLAN DE ORDENAMIENTO DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES	Permitirá una mejor relación de los asentamientos parroquiales, con la ciudad de Quito.	En el sector de Puembo, se deberá prestar especial atención a la incidencia de la vía en las áreas colindantes, para que no se mal use el suelo en sus colindancias y que afecten la operación de la misma.	La vía propuesta beneficiará a las parroquias orientales, para facilitar su comunicación con el sector norte del DMQ.
PLAN DE ORDENAMIENTO DEL SECTOR DE NAYÓN Y ZÁMBIZA		El desarrollo de un Plan Parcial de ordenamiento territorial, permitirá establecer la forma como debe acondicionarse el suelo en las áreas colindantes con la vía.	
PLANES ESPECIALES			
PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN		Por tratarse de áreas muy frágiles, es conveniente contar con una clara definición de las acciones que deben aplicarse para su sostenimiento.	Por tratarse de áreas muy frágiles, es conveniente contar con una clara definición de las acciones que deben aplicarse para su sostenimiento.
PLAN ESPECIAL DE LA ZONA FRANCA DEL AEROPUERTO	La correcta definición de usos que allí se pueden presentar, la adecuada forma de fragmentación del suelo, la estructura de servicios que debe contar, la calidad paisajista que para el conjunto se adopte, incidirá en su satisfactorio funcionamiento. Este Plan no está condicionado por las vías propuestas al estar al interior de la zona aeroportuaria, pero si dependerá su funcionamiento de la construcción de las mismas.		
Intervenciones Específicas			
TRATAMIENTO DEL ASENTAMIENTO DE LA DAC EN CABECERA SUR DEL NAIQ	Conviene que se revise esta propuesta por parte del MDMQ para establecer si su ubicación es conveniente para la operación aeroportuaria		
TRATAMIENTO DEL ASENTAMIENTO DE OTÓN DE VÉLEZ PARA REUBICACIÓN DE POBLADORES			La propuesta vial exigirá una clara definición de la forma como la misma se va a conformar en el sector. El asentamiento no debe afectar la operación permanente y expedita de la vía.
TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EJE VIAL SUR.	Es pertinente que en el proceso de los diseños definitivos de la vía se defina para todo el recorrido la conformación de las fajas colindantes y el uso que deben darse a las mismas, para garantizar adecuadas condiciones ambientales para los pobladores y de seguridad para los usuarios directos de la vía.		

PROPUESTAS VIALES			
	Sur	Zámbiza	Norte
TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EJE VIAL ZÁMBIZA		Es igualmente pertinente que en el proceso de los diseños definitivos de la vía se defina para todo el recorrido la conformación de las fajas colindantes y el uso que deben darse a las mismas, para garantizar adecuadas condiciones ambientales para los pobladores y de seguridad para los usuarios directos de la vía y la preservación de entorno	
INTERVENCIÓN PARA RECUPERAR LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN EFICIENTE VÍA PANAMERICANA (TRAMO PIFO - OTÓN).	Identificadas las deficientes condiciones de operación de la vía, principalmente por el mal uso del suelo en sus costados, es conveniente definir a corto plazo las medidas que se deben adoptar, para recuperar y mantener un buen funcionamiento. Al momento actual es factible la recuperación la vía sin mayores inversiones, sino mediante la aplicación de acciones emergentes, información oportuna y clara, y la aplicación de medidas de control continuas y eficientes.		
RECOMENDAR CONFORMACIÓN DE UN EQUIPO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN ADSCRITO A CORPAQ PARA EL FUTURO MANEJO DEL SUELO DEL NAIQ	La superficie en la cual está implantado el NAIQ, con sus múltiples instalaciones exigirá la presencia de un equipo técnico de planificación para mantener el territorio en adecuadas condiciones para la operación eficiente del mismo.		
INVENTARIO PREDIAL SOBRE LOS EJES VIALES DENOMINADOS: RUTA SUR Y ZÁMBIZA.	Para el desarrollo de los estudios definitivos de las vías SUR y ZÁMBIZA, se requiere contar con un levantamiento predial actualizado del área de influencia inmediata por la cual atraviesan.		

6. DESARROLLO DE LOS PROYECTOS PROPUESTOS

Los proyectos presentados se desarrollan a nivel de perfil ¹ y forman parte del Programa de Ordenamiento territorial.

6.1 PROGRAMA

6.1.1 Ordenamiento Territorial

Este programa está orientado a propiciar el manejo adecuado del suelo de acuerdo a sus potencialidades y limitaciones, para lograr las mejores condiciones de habitabilidad de los

¹ PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS. Nasir Sapag Chain - Reinaldo Sapag Chain. (Universidad de Chile - Facultad de Ciencias Económicas). Mc. Graw Hill Interamericana.

"El Proceso de un proyecto reconoce (...) cuatro grandes etapas: Idea, Preinversión, Inversión y Operación". "En la etapa de preinversión se realizan los distintos estudios de viabilidad: Perfil, Prefactibilidad y Factibilidad...". "El nivel de estudio inicial es el denominado Perfil, el cual se elabora a partir de la información existente, del juicio común y de la opinión que da la experiencia".

pobladores y que permita la eficiente atención del sector público responsable de su manejo y de la prestación de servicios.

El Plan General de Desarrollo Territorial y sus instrumentos permiten con su correcta aplicación, “promover el ordenamiento del territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes” (Ordenanza del Plan General de Desarrollo territorial del MDMQ)

En el Título 1 de la citada Ordenanza, se define el que “El PGDT es el instrumento director para el desarrollo y ordenamiento físico – espacial del territorio del DMQ y para el cual establece las orientaciones de planificación y gestión”.

Constituyen instrumentos complementarios del PGDT, el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) y la Ordenanza Metropolitana que establece el Nuevo Régimen del Suelo en el DMQ (Ordenanza 085 del 12 de marzo del 2003). En este último se clasifica el suelo en el Artículo II.12 en suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable. En el Artículo II.29 referente a los instrumentos de planeamiento, se establece que el ordenamiento y desarrollo territorial del Distrito, se ejecutará mediante los siguientes procesos:

- **Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT).**
- **Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)**
- **Plan Parcial.** De ordenamiento y desarrollo en áreas de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.
- **Plan Especial.** Se desarrollarán en áreas delimitadas para este efecto por el PGDT, o con otras específicas en cualquier clase de suelo, como de: protección del paisaje de ordenamiento vial, de saneamiento y recuperación ambiental y de carácter sectorial.

Con estos antecedentes, se presenta a nivel de Perfil los proyectos señalados anteriormente y que forman parte de este programa.

7. PERFIL DE LOS PROYECTOS

7.1 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO DE LAS AREAS CALIFICADAS COMO SUELO URBANO Y URBANIZABLE DE LAS PARROQUIAS DE CUMBAYÁ Y TUMBACO

7.1.1 Fecha de Formulación del Proyecto Enero del 2005.

7.1.2 Caracterización

7.1.2.1 Antecedentes y justificación

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de la CORPAQ se encuentra llevando adelante el proceso de Selección de Alternativas para la vía de acceso al nuevo aeropuerto de Quito (NAIQ).

Una de las conclusiones fundamentales a las que ha arribado el análisis de la presente consultoría contratada es que la estructuración del sistema vía, de la importancia como la que se analiza, no puede desarrollarse al margen de un ordenamiento integral del territorio, en sus componentes

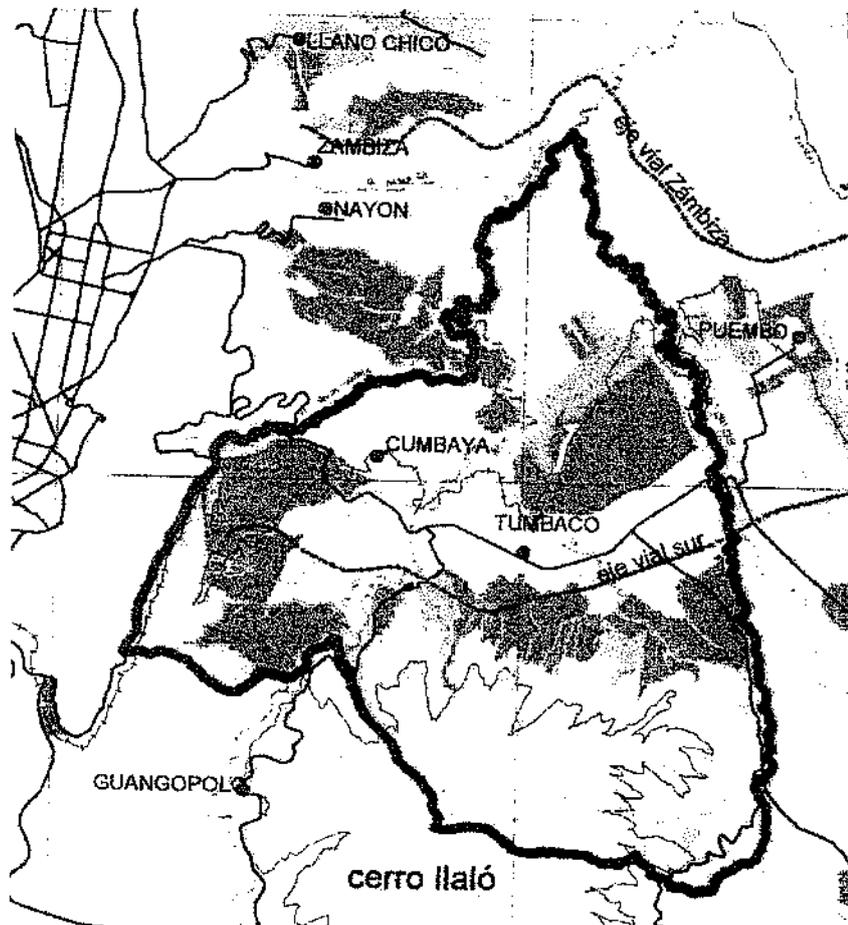
mayores (uso y ocupación del suelo, distribución espacial de la población, normativas, sistema vial básico, gestión del territorio).

Otro aspecto importante a mencionar es el de la limitada presencia de las administraciones zonales en la gestión adecuada del territorio bajo su jurisdicción y la ausencia de un Plan Parcial de Ordenamiento Territorial en la zona de Cumbayá y Tumbaco, pues al momento el Municipio solo cuenta con estudios generales de Ordenamiento Territorial y el marco jurídico del Régimen del suelo, que señala cuales deben ser los niveles menores de planificación para el conjunto del Distrito.

Es importante anotar que en el proceso de análisis de las propuestas planteadas para acceso al NAIQ, el Municipio ha estimulado la participación de los sectores involucrados especialmente la comunidad organizada de los Valles de Tumbaco y Cumbayá. Estos sectores coinciden en la necesidad de contar para el área en mención con un Plan de Ordenamiento Territorial integral al nivel de Plan Parcial de acuerdo a lo establecido por el propio Municipio, en el Plan Equinoccio 21 y el PGDT.

7.1.2.2 Localización

En el mapa adjunto se localizan los suelos urbanos y urbanizables de la zona de Cumbayá y Tumbaco. También se identifican los suelos de protección ecológica como es el caso del cerro Ilaló que deberá ser considerado en su tratamiento.



7.1.2.3 Situación actual

La dinámica de crecimiento urbano espacial de Quito en sus últimas décadas ha dado lugar a que su inicial centralidad conformada en el valle de Quito se extienda “desde dentro hacia fuera, provocando un proceso de periurbanización de carácter expansivo”¹. Este proceso ha dado paso a lo que denomina “una suerte de ciudad dispersa que progresivamente incorpora varios poblados y áreas agrícolas, en los valles de Tumbaco-Cumbayá, Los Chillos, Calderón y Pomasqui-San Antonio de Pichincha.”²

A la par del crecimiento descrito la inversión municipal en infraestructura vial y servicios generada en los últimos años, ha estimulado el desarrollo de nuevas áreas de urbanización y con ello los cambios de uso de suelo y la forma de organización territorial, los nuevos estilos de vida, han generado profundos cambios urbanos espaciales y en muchos casos con severas distorsiones que la Municipalidad no ha podido enfrentar adecuadamente.

Estas condiciones han dado lugar para que el territorio se encuentre ambientalmente disminuido, socialmente fracturado, segregativo e inseguro y económicamente ineficiente³ con un crecimiento urbano expansivo y desequilibrado.

Las parroquias de Cumbayá y Tumbaco son territorios considerados como centralidades urbanas de crecimiento poblacional muy dinámicos en el DMQ, y que en los últimos 30 años se ha alterado significativamente por múltiples procesos de cambios, entre otros:

- Transformación de suelos agrícolas a suelos urbanos.
- Estructura vial y de servicios que no ha prestado el adecuado soporte a los nuevos desarrollos
- Asentamientos de población con limitados equipamientos y servicios.
- Afectación al entorno natural y deficiente relación de las propuestas urbanas, con el medio.
- Ausencia de una estructura vial debidamente conformada y jerarquizada..
- Ausencia de una estructura urbana estructurada.
- Las acciones aisladas de los promotores de vivienda, en distintos estratos socio – económicos, ha dirigido la conformación de estructura territorial, generando componentes desarticulados unos de otros.

Por otra parte la construcción del NAIQ en el sector de Tababela y la construcción de sus vías de acceso tendrán un impacto considerable en los usos y ocupación del suelo el área de Cumbayá y Tumbaco. Este escenario implica que el MDMQ deberá prever los posibles conflictos a partir de los distintos instrumentos de planificación que el Municipio debe elaborar.

Se entiende que el PGDT constituye un instrumento del Plan Equinoccio 21 y está orientado a ordenar el futuro crecimiento metropolitano, con atención en la defensa del espacio público, la protección del medio ambiente y la prevención de desastres para así conseguir una integración de la diversidad física, económica, política y cultural y que garantice un desarrollo humano sustentable.

A la presente fecha la Administración Zonal Tumbaco no dispone de un Plan Parcial, como instrumento de planificación de menor escala con respecto al Plan General de Desarrollo Territorial del DMQ que le permita contar con Programas y Proyectos de actuación que den soporte al Plan. En cuanto a la estructura vial de la zona y la formulación de propuestas de intervención, se rigen al sistema vial mayor establecido en el PGDT para el territorio.

¹ Plan Equinoccio 21

² Plan Equinoccio 21

³ PGDT

Por tanto será indispensable formular esta herramienta que permitirá la ordenación y desarrollo particularizados, en suelo clasificado como urbano, urbanizable y no urbanizable por el PGDT, recalcando que su nivel de intervención estará subordinado jerárquicamente al PGDT y al PUOS.

7.1.2.4 Necesidades

Como se mencionara en los párrafos anteriores el actual modelo de crecimiento de Cumbayá y Tumbaco ha generado formas de ocupación deficientes que inciden negativamente en el funcionamiento y estructuración del territorio. La falta de planificación con mayor detalle y dentro de este proceso, la ausencia notoria de proyectos de sustento de un plan, que apunten a configurar condiciones territoriales óptimas (equipamiento y servicios) e imágenes urbanas con notoria calidad paisajística, han sido los elementos ausentes para contar con un buen nivel de calidad de vida de la población.

La falta de un proceso de planificación a mayor detalle también ha estado acompañada de una débil presencia de gestión institucional, limitando una estructuración social que dificulta la participación y el apoyo a la generación de proyectos específicos para la solución de evidentes problemas territoriales en la zona.

7.1.2.5 Posibles soluciones

Una primera alternativa sería el no intervenir con un proceso de planificación para lograr el ordenamiento territorial. Tal situación de hecho conducirá a que los problemas de mal uso del suelo se agudicen y amplíen, se pierda el entorno natural que en muchos sectores todavía se mantiene y que conviene fortalecer, las zonas externas al área y que corresponden a laderas, de quebradas y del Ilaló se verían afectadas incrementando las situaciones de riesgo y la pérdida de estas áreas calificadas como zonas de protección. Los conflictos de accesibilidad se incrementarían al no disponer de una estructura vial debidamente conformada. La lista de situaciones negativas sería muy amplia en los distintos campos del funcionamiento urbano.

La alternativa coherente a pesar del tiempo transcurrido y de las situaciones críticas existentes, es el de formular un proceso de planificación territorial que se inicie con la realización de un Plan de OT en el que se involucren todas las instancias que tienen que ver con el proceso, esto es el territorio, la gestión y la participación; para establecer de manera correcta los usos, la ocupación y el aprovechamiento sustentable de territorio en concordancia con los objetivos planteados tanto en el PGDT y el Régimen del Suelo vigente.

El proceso de planificación propuesto a través del Plan de OT deberá cubrir fundamentalmente dos aspectos: el territorial y el de los aspectos de fortalecimiento institucional, la gestión y la participación.

El aspecto territorial del Plan propuesto deberá estimular el fortalecimiento y ejecución de proyectos que estén orientados al desarrollo social y económico de la población a partir de la calificación y normativa de las condiciones de uso, ocupación y aprovechamiento sustentable de los recursos de la zona.

El otro aspecto mencionado deberá estar orientado al fortalecimiento institucional y la capacitación del personal como elementos que facilitarán el desarrollo territorial de la zona, por tanto al Administración Zonal correspondiente deberá asumir con firmeza el rol de conductor del proceso planificador del desarrollo territorial de la zona. La participación Ciudadana será el elemento que actúe permanentemente en la gestión del Territorio, por tanto se deberán establecer

los mecanismos, ámbitos y roles sobre las formas de actuación y decisión de este importante aspecto.

7.1.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa.

Física

La Zona Metropolitana de Tumbaco perteneciente al DMQ, en el que se propone la formulación de un Plan Parcial, cuenta con una superficie de 4237,00 has (superficie actual calificada como urbana: 1863,00 has; como urbanizable: 2374,00 has) correspondiente a las áreas urbanas y urbanizable de la zona. Está conformada por las parroquias suburbanas de Cumbayá y Tumbaco. No se incluye el área no urbanizable que se propone desarrollar en un proyecto complementario y con el cual deberá estar coordinado.

Demografía

Las parroquias Tumbaco y Cumbayá de uso predominante residenciales y zona de extensión de la centralidad de Quito, soportaría para el año 2020 una población de 252.825 habitantes.

En el cuadro que se detalla a continuación se expresan los distintos crecimientos en los quinquenios correspondientes:

Zona	Superficie Ha	Población 2000	Población 2005	Población 2010	Población 2015	Población 2020
SUELO URBANO Y URBANIZABLE						
Zona Tumbaco	5.874	53.715	78.815	115.939	170.987	252.825
SUELO NO URBANIZABLE						
Zona Tumbaco	2.885					
Total Area de Análisis	8759	53715	78815	115939	170987	252825

Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial, 2001

Administrativa

Como parte del proceso de planificación del MDMQ y a partir del PGDT, las Administraciones Zonales son las encargadas de asumir la problemática del Ordenamiento Territorial a través de la ejecución de Planes Parciales, herramienta que posibilitará desarrollara un nivel de planificación de mayor detalle para el manejo y el uso del suelo en su jurisdicción. La Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda del MDMQ fijará los lineamientos generales para llevar adelante este proceso de planificación en coordinación con la Administración Zonal del Valle de Tumbaco.

7.1.3 Vigencia temporal

El proceso de Planificación debe tener carácter de permanente, sin embargo el Plan Parcial deberá tener una vigencia similar al PGDT (2025) con posibilidades de modificaciones en el momento en que así la dinámica del conjunto del territorio lo demanden. Entendiendo a la planificación como un proceso continuo de: análisis, síntesis, propuesta, desarrollo, aplicación y evaluación.

7.1.4 Objetivos

7.1.4.1 Objetivo general

- Objetivo general del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial y Desarrollo de las Áreas calificadas como suelo urbano y urbanizable de las parroquias de Cumbayá y Tumbaco, es el estructurar un proceso de ordenamiento territorial, que establezca las normas particulares de uso y ocupación del suelo, respaldada en las dinámicas, potencialidades y limitaciones de su territorio; con miras a garantizar adecuadas condiciones de vida para los habitantes del sector; que facilite la gestión de su territorio y, permita y garantice la participación ciudadana permanente.

7.1.4.2 Objetivos específicos

- Establecer las Líneas estratégicas para el crecimiento equilibrado y sostenible del suelo urbano y urbanizable de las parroquias de Cumbayá y Tumbaco
- Identificar, calificar, normar y programar con nivel de detalle, el uso del suelo calificados como urbano y urbanizable propiciando su protección, conservación y aprovechamiento sustentable en términos ecológicos; además de generar condiciones adecuadas para desarrollar un territorio con infraestructura y servicios; en función de lo establecido en el PGDT y los lineamientos establecidos por la DMTV para la actualización del PGDT y PUOS.
- Incorporar los estudios específicos que el MDMQ está desarrollando para el cerro del Ilaló, considerando la importancia de este hito natural en la estructura del territorio de Cumbayá y Tumbaco.
- Proponer una distribución espacial de la población que oriente y establezca las características del crecimiento urbano, por zonas y sectores en los distintos quinquenios del horizonte del Plan.
- Definir las características del sistema vial principal (arterial – colector y local) para contar con una adecuada accesibilidad y conectividad del territorio, sobre la base de la clasificación vial establecida por el PGDT y las nuevas propuestas viales para el acceso al nuevo aeropuerto de Quito.
- Preservar y potenciar la calidad paisajista del entorno natural del área, con miras a sustentar programas de protección del suelo dentro de las áreas urbanas y urbanizables. Establecer los mecanismos expresos a aplicarse para impedir la expansión urbana en los territorios calificados como de protección natural dentro de las mismas.
- Propiciar la conformación urbana de los asentamientos , con base a los recursos ambientales de la zona (clima, vegetación, paisaje) que la caracterizan y constituyen recursos validos.
- Definir los mecanismos y procedimientos que garanticen la gestión, aplicación y evaluación del Plan propuesto así como la estructura y articulación de la participación ciudadana en el proceso de planificación mencionado.

7.1.5 Resultados del proyecto

Como resultados del proyecto propuesto se contará con el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de Cumbayá y Tumbaco.

El Plan Parcial de Ordenamiento Territorial a su vez deberá contar como parte de sus principales componentes:

- El Reconocimiento de la situación actual en los aspectos referidos al territorio, gestión y participación: los escenarios de la situación actual
- La Propuesta conformada por: El Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de participación de la población, el Plan de Gestión Institucional y los Programas y Proyectos que resultaren de los diversos componentes.

Como parte del desarrollo del proceso se cuenta con:

Plan de ordenamiento territorial con programas y proyectos referidos a:

- Cartografía para el monitoreo y actualización de información de manera permanente.
- Estructura funcional del territorio : sistema vial y núcleos representativos.
- Clasificación del suelo
- Identificación espacial de los equipamientos demandados por la población
- Etapas de incorporación del suelo por quinquenios.
- Uso de suelo principal
- Zonificación y detalle de la asignación de usos del suelo pormenorizados
- Identificación y calificación de áreas de protección ambiental, dentro de las zonas Urbanas y Urbanizables.
- Recuperación del espacio público como parte del convivir ciudadano.
- Propuesta de arborización urbana y de valoración del paisaje.
- Sistema vial: trazado jerarquizado y dimensionado, de la red vial y peatonal y ciclo vías con identificación de las etapas de habilitación.
- Red básica de transporte público.
- Areas definidas para la dotación de infraestructuras
- Areas de riesgo.

Plan de participación ciudadano con programas y proyectos referidos a:

- Participación ciudadana, roles, funciones y estructura
- Organización social

Plan de Gestión Institucional con programas y proyectos que permitan el sostenimiento y aplicación del plan.

- Administrativo,
- Normativo
- Económico Financiero.

Programas y Proyectos

- Se establecerán los Programas y Proyectos que soporten todas las propuestas de los diversos aspectos del Plan. Los Proyectos se desarrollarán a nivel de Perfil y Prefactibilidad, los que serán calificados prioritariamente con la participación de la DMTV, la Administración Zonal y la comunidad.

7.1.6 Actividades a desarrollar

7.1.6.1 Actividades principales de gestión

Entre las principales actividades de gestión para el Plan de Ordenamiento Territorial se identifican:

Actividades preliminares para el proceso de planificación territorial

- Revisar todas las propuestas elaboradas por el MDMQ y la DMTV
- Crear el ambiente favorable para el proceso: apoyo y respaldo político institucional adecuado, respaldo técnico, comunicación, etc.
- Determinar el sistema de coordinación entre las instancias municipales para la elaboración del Plan.
- Identificar los actores involucrados para prever una adecuada participación.
- Asignar los recursos para la ejecución de los estudios.

Elaborar los estudios del Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

- Elaborar los Términos de Referencia para los estudios
- Definir el proceso para la selección del equipo técnico.
- Realizar el proceso de convocatoria, calificación, adjudicación y negociación de los estudios
- Ejecutar de los estudios.
- Supervisar el proceso de elaboración de los estudios

Implementar los Resultados Obtenidos

- Establecer los mecanismos para implementar los resultados obtenidos
- Determinar los mecanismos de evaluación y seguimiento institucional ciudadano permanente para lograr los objetivos propuestos
- Continuación del proceso de planificación a partir de la programación de las actividades y proyectos identificados en el Plan.
- Iniciar los procedimientos legales al interior de la Administración Zonal, la DMTV y la Corporación Municipal para la aprobación correspondiente ante el Concejo del MDMQ.

7.1.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005						AÑO 2006		
		2º Trimestre		3º Trimestre		4º Trimestre		1º Trimestre		
1	Actividades preliminares para la elaboración del POT de Tumbaco									
	Revisar todas las propuestas elaboradas por el MDMQ y la DMTV									
	Crear el ambiente favorable para el proceso: apoyo y respaldo político institucional adecuado, respaldo técnico, comunicación, etc									
	Identificar el resto de actores involucrados para prever una adecuada participación									
	Elaborar los términos de referencia									
	Realizar el proceso de convocatoria, adjudicación y negociación de los estudios									
2	Elaborar los estudios del POT de Tumbaco									
	Desarrollo de los estudios									
	Recepción de los estudios									
	Aprobación y supervisión de los estudios									
3	APLICACION (implementar los resultados)									
	Proceso de aplicación									

7.1.8 Estimación de Costos

Los costos para este proceso estarán dados por:

- Personal Municipal (equipo contraparte)
- Personal Contratado (equipo consultor contratado)
- Recursos, infraestructura e información existente en el Municipio.
- Cartografía para la planificación territorial

Sobre el personal Municipal y su capacidad instalada: será fundamental para el proceso y la elaboración del Plan de OT la participación activa de un equipo contraparte conformado por los funcionarios de la Administración Zonal de Tumbaco así como de la DMTV de MDMQ. De igual manera será importante contar con la información que al momento tanto la AZT y el MDMQ a través de sus empresas y otras direcciones disponen en el ámbito territorial.

Para efectos de la ejecución del proyecto no se incluirán en la estimación de costos la participación de personal municipal.

Sobre el equipo consultor a contratar: para el desarrollo de este proyecto será necesario contar con un equipo Consultor que asuma todas las responsabilidades por la ejecución del estudio y las obligaciones que implica. Sus funciones serán las de dirección y ejecución de los estudios, así como la coordinación del trabajo de su equipo técnico con el equipo de supervisión o contraparte municipal.

Para la estimación de costos de ejecución de los estudios, se han considerado los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo Técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales y reproducciones

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Arquitecto Urbanista (Director)	1	6	6	2.800	16.800
	Arquitecto Urbanista	2	6	12	2.200	26.400
	Ingeniero de Vías	1	4	4	2.200	8.800
	Ingeniero Geógrafo	1	4	4	2.200	8.800
	Subtotal					60.800
Equipo técnico auxiliar	Economista	1	3	3	1.800	5.400
	Ingeniero Ambiental	1	3	3	2.200	6.600
	Abogado	1	1	1	1.800	1.800
	Licenciado en Comunicación	1	1	1	1.800	1.800
	Subtotal					15.600
Personal Operativo	Dibujantes	3	4	12	400	4.800
	Auxiliares de Técnicos	3	4	12	400	4.800
	Administración	1	5	5	400	2.000
	Subtotal					11.600
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	6	6	300	1.800
	Arriendo de Vehículo	2	3	6	500	3.000
	Subtotal					4.800
Reproducciones	Equipos: computadoras	4	6	24	75	1.800
	Programas SIG	1	1	1	3.500	3.500
	Imágenes de satélites IKONOS	1		0		9.000
	Ortorectificación	1		0		2.000
	Copia-reproducción documentos	Global		0		1.500
	Papel: A4, A3, A1			0		500
	Subtotal					18.300
	Total					111.100
	TOTAL					124.432

Cartografía para la Planificación: es menester utilizar como base la cartografía que en formato Arcview y CAD actualmente dispone la DMTV. Se integrará de igual manera la información cartográfica catastral que se dispone en la DMAyC. Sin embargo es importante contar con información georeferenciada y ortorectificada actualizada de la zona. Este insumo es posible obtenerlo a partir de información satelital a escala 1:2500 procesada para tales efectos.

7.1.9 Fuentes de financiamiento

En el Capítulo II de la Ley de Régimen Municipal "DE LOS FINES MUNICIPALES, Art. 12" señala que al Municipio le corresponde - entre otros fines específicos- planificar e impulsar el desarrollo físico del territorio bajo su jurisdicción. Por tanto es deseable que el Municipio examine todas las fuentes de financiamiento propias posibles para solventar económicamente la ejecución de estos estudios.

7.1.10 Responsabilidad en la gestión

La responsabilidad de la Gestión estará a cargo del MDMQ y la DMTV en coordinación con la Administración Zonal Tumbaco. Sin embargo esta coordinación no deberá ser excluyente para estos efectos y más bien deberá involucrar a otras instancias municipales e institucionales vinculadas (CORPAQ, EMAAP-Q, CPP, entre otras) y estatales para ir configurando un proceso adecuado de gestión y organización del territorio en la zona.

7.1.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Los indicadores de Seguimiento y Evaluación deberán estar dados por el cumplimiento de objetivos, Cronogramas, fases y etapas al nivel de elaboración de estudios. Para la aplicación de los resultados se requiere supervisar el cumplimiento de planes y objetivos con carácter de permanente en coordinación con los distintos actores e instituciones involucradas

7.2 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES, EN LAS ÁREAS CALIFICADAS COMO URBANAS Y URBANIZABLES POR EL PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO

7.2.1 Fecha de formulación del proyecto

Enero del 2005.

7.2.2 Caracterización

7.2.2.1 Antecedentes y justificación

El área identificada como parroquias orientales del Distrito Metropolitano de Quito, corresponde a los asentamientos poblacionales ubicados en el costado oriental de los ríos Chiche y Guayllabamba, siendo estas: Pumbo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba.

Los asentamientos mencionados están ubicados en la periferia del NAIQ, esa evidente que dicha presencia sino existe una adecuada propuesta de manejo del territorio y el control eficiente de la misma se verá alterada en forma negativa.

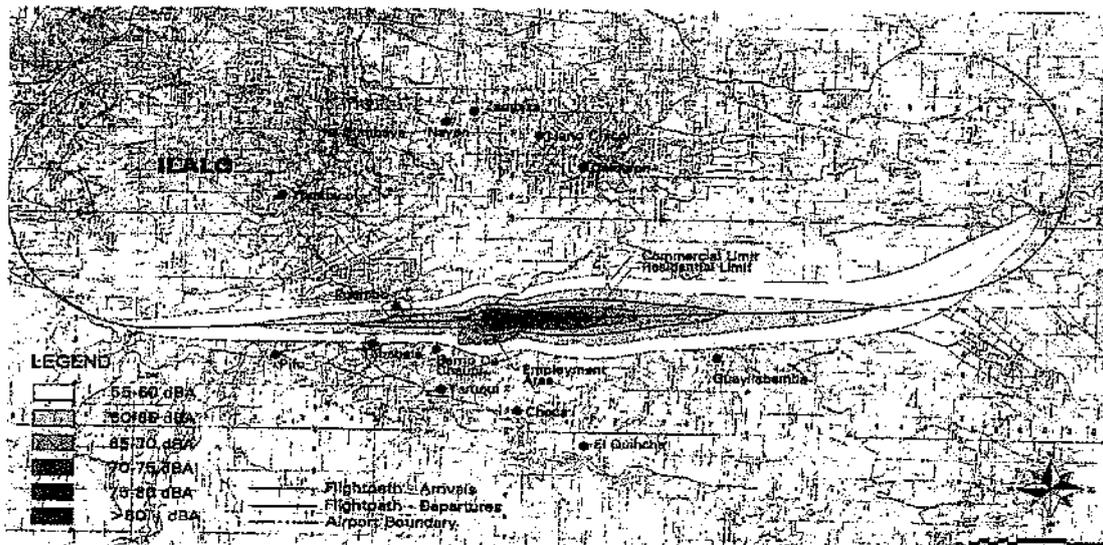
Los centros poblados se mantuvieron como núcleos compactos hasta hace unos treinta años, con la construcción de la Panamericana Norte, que une Pifo con el sector de Otón con un nuevo trazado vial y por ser una vía pavimentada, ha generado un mayor tráfico vehicular. Por otra parte el cambio en la producción agrícola de cultivos tradicionales a la presencia de plantaciones florícolas, ha motivado la exigencia de nuevas demandas en cuanto a servicios (mecánicos, comerciales, alimenticios etc.) que se han ubicado arbitrariamente propiciando la extensión de los centros poblados hacia la nueva vía construida.

Este proceso, está en la actualidad generando una conformación totalmente anacrónica que afecta a los propios centros poblados como al sistema vial en operación.

Los centros poblados mencionados, conteniendo una significativa riqueza urbana - arquitectónica, aunque sea de carácter modesto, van perdiendo el mismo en perjuicio de la calidad de vida de sus pobladores e incidiendo en los costos de operación urbana que el MDMQ debe atender, o le van a demandar, como producto de la dispersión de los asentamientos.

Se han identificado planteamientos del Plan de Uso y Ocupación del Suelo del MDMQ, que ameritan su revisión, como es el caso de la propuesta de urbanización entre Pifo y Puembo. El área estimada como urbanizable igualmente debe ser evaluada, con el fin de conformar como áreas urbanas solamente las necesarias.

El área dispone para orientar su estructura el Plan General de Desarrollo del DMQ y el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, que siendo instrumentos importantes, el territorio exige intervenciones de planificación a mayor detalle para la definición de la forma como debe estructurarse el mismo en el futuro.

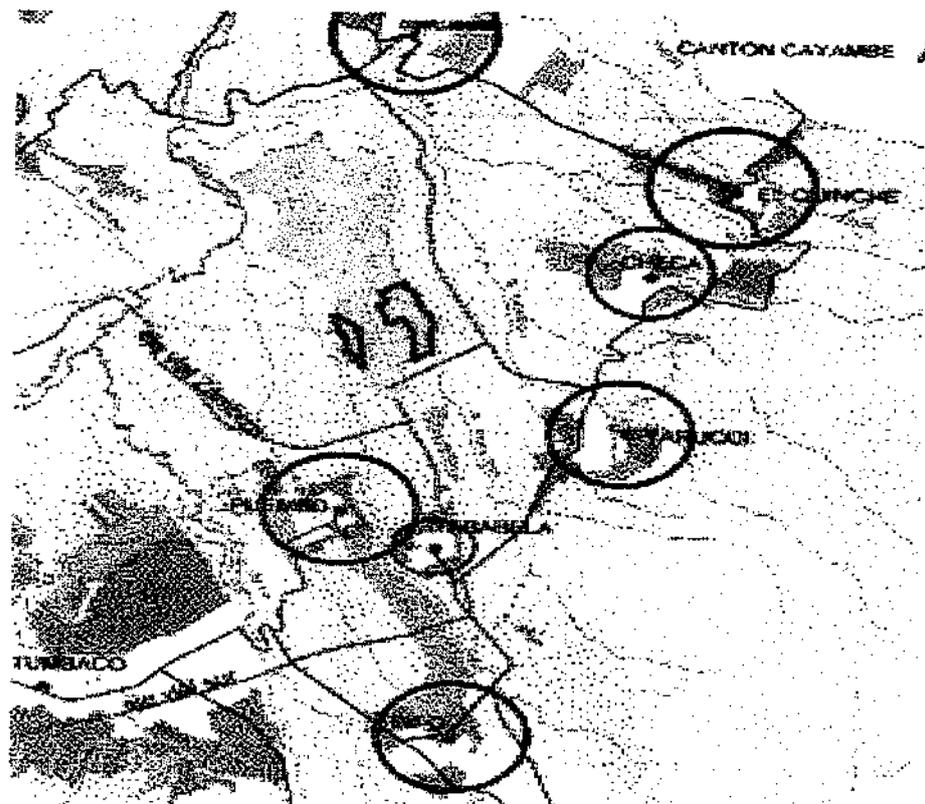


Contorno de exposición al ruido al año 2030 (Fig 12.4 Quito International Airport Master Plan)

La colindancia del NAIQ con las parroquias y las incidencias que la operación del mismo generará en múltiples aspectos a las mismas justifica y amerita la intervención propuesta.

7.2.2.2 Localización

En el plano adjunto se identifica la ubicación de los centros poblados de: Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa, El Quinche y Guayllabamba. El área total identificada como urbana es de 666,4 hectáreas y la urbanizable se ha estimado en 4.134,5 hectáreas, cantidad esta última que amerita una evaluación integral



MAPA DE UBICACIÓN DE LAS PARROQUIAS ORIENTALES

7.2.2.3 Situación actual

Los centros poblados están transformándose negativamente en su estructura urbana – arquitectónica.

Las áreas colindantes a los centros poblados, hasta hace algunos años dedicados a la agricultura, han cambiado de uso del suelo, a zonas residenciales, clubes campestres, instalaciones avícolas e invernaderos para cultivos de flores.

Gran parte de las áreas agrícolas están subutilizadas y tienen niveles muy bajos de rentabilidad.

La expansión de los asentamientos es desordenada, y se lo hace en forma dispersa, inclusive prolongándose sobre el eje vial principal.

Gran parte de la población, con seguridad, depende de la ciudad de Quito en asuntos de trabajo y educación principalmente.

El mayor centro poblacional del área, la población de El Quinche ha expandido significativamente su estructura, ocupando los costados de la carretera, que afecta la circulación para los usuarios de la misma. La afluencia de población en los fines de semana principalmente, para acudir al santuario de la Virgen del Quinche, altera el poblado al no prestar estas condiciones adecuadas para atender a los visitantes.

Las expectativas que la construcción del NAIQ genera en torno al área de sus instalaciones, tanto inmediatas como mediatas exige la intervención de las autoridades competentes para orientar adecuada y sostenidamente el manejo del territorio.

El MDMQ cuenta como parte del manejo del territorio, tan solo con el Plan General de Uso del Suelo, que rige para un nivel general, pero exige intervenciones de detalle en cada centro poblado.

7.2.2.4 Necesidades

Se demanda la dotación de servicios de buena calidad por parte de la población, como se establece en las consultas desarrolladas por el Consejo Provincial de Pichincha como parte de su Plan Provincial.

Es evidente el deterioro urbano que se presenta en algunas de las parroquias como consecuencia de presiones externas que en ellas se manifiestan, como es el caso de la población de El Quinche. Corregir estas situaciones se convierte en necesidad, si se desea valorizar la habitabilidad en ellas.

Se requiere contar con instrumentos técnicos que orienten el ordenamiento territorial, en este caso particular no solo referente a los asentamientos urbanos y urbanizables, establecidos por el MDMQ sino también con respecto a las Zonas No Urbanizables, que corresponden a áreas de producción agrícola.

7.2.2.5 Posibles soluciones

Una primera alternativa es, lógicamente, no intervenir. Si tal cosa sucede simplemente la ocupación del suelo será cada vez más anárquica, con menores posibilidades de corrección y mayores costos de intervención. La calidad de vida de los pobladores y usuarios de la zona será deficiente, con altos costos económicos.

Una segunda alternativa, es una intervención aislada en cada uno de los centros poblados. Las propuestas serán independientes y parcialmente se solucionarán los problemas.

La tercera alternativa, corresponde a una intervención integral del conjunto de asentamientos y de su área colindante, por la condición particular que tiene el territorio. Como producto de la misma se establecerán los Programas y Proyectos de actuación, estableciendo las prioridades y enfocándoles como una acción estratégica para el sostenimiento integral del territorio.

Esta tercera alternativa consideramos que es la que se debe impulsar, por los beneficios generales y puntuales que ella representa.

7.2.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa

- **Física.** Cubre el territorio de las parroquias de Puembo, Pifo, Yauquí, Tababela, Checa El Quinche y Guayllabamba.
- **Demográfica.** La población de acuerdo al último censo del año 2001 para la cabecera parroquial y la externa a ella es la que se indica a continuación:

Nombre	Cabecera	Externa	Total
Puembo	3.396	7.562	10.958
Pifo	6.723	5.611	12.334
Tababela	902	1.375	2.277
Yaruquí	6.187	7.606	13.793
Checa	3.437	3.896	7.333
Quinche	5.616	7.254	12.870
Guayllabamba	7.048	5.179	12.227
TOTAL			71.792

7.2.3 Vigencia Temporal

El desarrollo del proyecto debe tener una vigencia continua, en el sentido de que una vez formulado y aprobado el mismo, se desarrolla el proceso de aplicación a través de los programas y proyectos que en él se identifiquen. Será continuo en el sentido de que en el tiempo un Plan exige: seguimiento, evaluación, ajustes, no como un proceso ocasional sino permanente.

7.2.4 Objetivos

7.2.4.1 Objetivo general

Elevar las condiciones de habitabilidad de los pobladores para que dispongan de adecuados servicios públicos y que los asentamientos poblados se conformen de acuerdo a las potencialidades y limitaciones del entorno.

7.2.4.2 Objetivos específicos

Contar con un Plan de Ordenamiento Territorial que permita guiar el adecuado uso y ocupación del suelo en el área de intervención.

Establecer los Programas y Proyectos debidamente fundamentados, que permita aplicar la propuesta general de manejo del suelo.

Que los centros poblados se desarrollen debidamente estructurados en cuanto a: disponibilidad de las infraestructuras y equipamientos, que permitan la satisfactoria dotación de servicios para la población.

Que el desarrollo del territorio se propicie en función del sostenimiento del área natural, para lograr fuentes de trabajo que la población demanda.

Que el desarrollo de los centros poblados se propicie para fortalecer su estructura urbana y potenciar su entorno arquitectónico, en beneficio de las mejores condiciones de habitabilidad de sus habitantes.

Que los recursos propios que poseen los poblados, se exploten en beneficio del conjunto y no contribuyan a deteriorar su entorno interno y externo.

7.2.5 Resultados del proyecto

Como producto directo de la aplicación del proyecto propuesto, se espera contar con un Plan de Ordenamiento Territorial el que se sostendrá con los Programas y Proyectos que de él se desprendan.

A mediano y largo plazo, se espera contar con un territorio que se ha estructurado con racionalidad, para beneficio de los pobladores, en el que se han potenciado los recursos del medio y el conjunto contribuya a dar calidad al Distrito metropolitano de Quito.

7.2.6 Actividades a desarrollar

7.2.6.1 Actividades principales de gestión

Por información de la Dirección de territorio y Vivienda del MDMQ, se conoce que se encuentra en proceso de desarrollar los estudios propuestos. Se considera que debido a la complejidad del tema el desarrollo de los estudios debe concretarse en el presente año.

El desarrollo del proyecto impulsado por el MDM, debe coordinarse con las instituciones públicas que en distintas actividades específicas de su competencia, intervienen en el área, como son: Consejo Provincial de Pichincha, Ministerio de Obras Públicas, EMAAP-Q.

7.2.7 Cronograma de aplicación

Se consideran en el cronograma para el desarrollo del proyecto, tres etapas generales, una primera correspondiente a la Gestión para concretar el mismo, la segunda referida a la ejecución de los estudios o consultoría requerida y la tercera a la etapa de aplicación de la propuesta, que se considera como un proceso continuo. Los trimestres que se identifican en el cuadro corresponden los años 2005 y primer trimestre del 2006.

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006
		2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	1º Trimestre
1	ETAPA PRELIMINAR				
	Elaboración de Términos de Referencia para estudio. DMTV.	■			
	Acuerdo entre actores involucrados para impulsar el proyecto.	■			
	Asignación de recursos	■			
	Elaboración de documentos precontractuales		■		
	Invitación Selección y Contratación de consultor		■		
2	DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS				
	Desarrollo de los estudios				
	Recepción de los estudios				
	Aprobación de estudios				
3	APLICACIÓN				
	Proceso de aplicación				■

7.2.8 Estimación costos

La estimación de costos para ejecución de los estudios, se refiere directamente a la ejecución del proyecto propuesto, no se incluye el personal de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda y su tiempo, que deben emplear para concretar los proyectos que estén bajo su gestión.

Para la estimación de los costos de ejecución de los estudios se han identificado los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave

- Equipo técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones.

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	S/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Arquitecto Urbanista	1	6	6	2.800	16.800
	Ingeniero de Vías	1	4	4	2.200	8.800
	Arquitecto Urbanista	1	6	6	2.200	13.200
	Subtotal					38.800
Equipo técnico auxiliar	Ingeniero Geógrafo	1	6	6	1.800	10.800
	Arquitecto Urbanista	2	4	10	1.800	18.000
	Ingeniero Ambientalista	1	3	3	1.800	5.400
	Economista	1	3	3	1.800	5.400
	Sociólogo	1	3	3	1.800	5.400
	Subtotal					45.000
Personal Operativo	Dibujantes	3	4	12	400	6.000
	Encuestadores	4	2	8	500	4.000
	Auxiliares de técnicos	2	4	8	500	4.000
	Administración	1	6	6	500	3.000
	Subtotal					17.000
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	6		300	1.800
	Arriendo de Vehículo	2	3		500	2.000
	Subtotal					3.800
Reproducciones	Equipos: computadoras	4	4	16	75	1.200
	Copia-reproducción documentos	Global				1.000
	Fotografía digital	Global				500
	Fotografía satelital			0		5.000
	Papel: A4, A3, A1			0		200
	Subtotal					7.900
	Total					112.500
	IVA					12.500
	TOTAL					125.000

7.2.9 Fuentes de financiamiento

Para el desarrollo del proyecto, que corresponde a Ordenamiento Territorial, se considera que la responsabilidad directa está en el MDMQ como entidad responsable de su manejo.

7.2.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación del proyecto en sus distintas etapas, es de responsabilidad directa de MDMQ a través de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda.

Su gestión puede encontrar aliados claves, para concretar el proyecto, en el Consejo Provincial de Pichincha. Debe coordinar su gestión con la EMAAP-Q, tomando en cuenta que las propuestas de ordenamiento territorial exigen la dotación de los servicios de agua potable y alcantarillado, siendo necesario que las acciones sean conjuntas y no aisladas en beneficio de la población.

7.2.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Con respecto a los indicadores de seguimiento del proyecto se identifican a continuación los que se consideran los más representativos.

- Se cuenta con el proyecto ejecutado de acuerdo a los plazos contractuales establecidos con el consultor.
- La Comunidad organizada ha tenido conocimiento del proyecto y ha respaldado el mismo.
- El proyecto ha sido presentado a consideración de la Comisión de Planificación del Concejo del MDMQ.

Como indicadores de evaluación se mencionan:

- El proyecto se ha ejecutado de acuerdo a los Términos de Referencia aprobados por la DMTV.
- El Proyecto ha sido aprobado por la DMTV y el Concejo del MDMQ

7.3 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL SECTOR DE NAYÓN Y ZÁMBIZA

7.3.1 Fecha de formulación del proyecto Enero del 2005.

7.3.2 Caracterización

7.3.2.1 Antecedentes y justificación

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por intermedio de la CORPAQ se encuentra llevando adelante el proceso de Selección de Alternativas para la vía de acceso al nuevo aeropuerto de Quito (NAIQ).

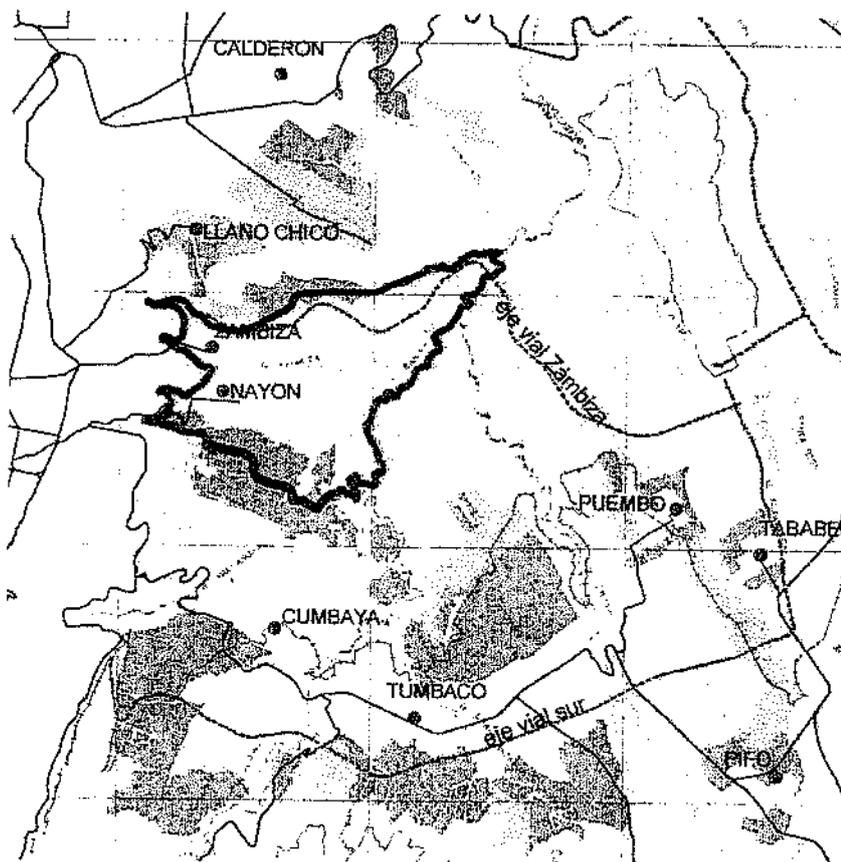
Dentro del enfoque que se pretende dar a la accesibilidad vial al NAIQ se propone el conformar una estructura o sistema vial coherente que permita mejorar las condiciones de accesibilidad de las poblaciones por las cuales atraviesen sus componentes y no se conviertan en barreras y focos de afectaciones funcionales urbanas y ambientales.

Una de las vías de acceso propuestas para acceder al NAIQ es la colindante con los asentamientos de Nayón y Zámbez. Al momento el Municipio solo cuenta con estudios generales de Ordenamiento Territorial y el marco jurídico del Régimen del suelo, que señala cuales deben ser los niveles menores de planificación para el conjunto del Distrito. Por tanto cuando se construya la mencionada vía es fundamental que el MDMQ imponga una adecuada forma de uso y ocupación del suelo en los costados de los mencionados ejes viales propuestos, para que éstas, efectivamente, operen con racionalidad y no se conviertan en sistemas obsoletos en poco tiempo. Consecuentemente y tomando en cuenta la dimensión del territorio afectado será necesario contar con el Plan Parcial correspondiente *"en los territorios que por sus dinámicas entren en contradicción con la normativa vigente."*¹

¹ Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ. Capítulo 2 de la Planificación Territorial - Los Instrumentos de Planificación.

7.3.2.2 Localización

En el mapa adjunto se identifican los suelos clasificados como urbanos y urbanizables de Nayón y Zámbriza que serán susceptibles del presente estudio.



7.3.2.3 Situación actual

Los poblados de Nayón y Zámbriza corresponden a asentamientos urbanos, físicamente próximos a Quito, pero que funcionalmente han estado limitados en su accesibilidad. Con las mejoras viales realizadas en estos últimos años, y la propuesta vial de acceso al NAIQ, implica la incorporación de fuertes presiones, dirigidas a una ocupación intensiva de este territorio. Si no se cuenta con un Plan de intervención, debidamente estructurado, las posibilidades de tener el futuro asentamientos adecuadamente conformados y equipados serán limitadas, en detrimento de la calidad de vida de sus pobladores.

La próxima construcción del NAIQ en el sector de Tababela y la apertura de una de sus vías de acceso tendrán un impacto considerable en los usos y ocupación del suelo en el área de Nayón y Zámbriza. Este escenario implica que el MDMQ deberá prever los posibles conflictos a partir de los distintos instrumentos de planificación que el Municipio debe elaborar.

La ruta planteada se "inicia" desde el empalme con la Av. Simón Bolívar en el costado norte de Zámbriza (Mapa A-01) hasta su empalme con la vía de acceso al NAIQ y actualmente en construcción en el sector de Tababela. El trazado propuesto atraviesa en todo su recorrido suelo calificado como no urbanizable, sin embargo su cercanía o colindancia a los asentamientos de

Nayón y Zámbez -en caso de no contar con el control municipal adecuado- darían lugar a ocupaciones inadecuadas a lo largo de la nueva vía expresa que debe conformarse.

Al momento tanto Nayón como Zámbez son territorios que se articulan principalmente con su núcleo central (plaza) pero que aceleradamente se están expandiendo en forma dispersa en su entorno, conformando nuevos asentamientos carentes de planificación en su conjunto. Por lo general en sus sectores periféricos, presentan una imagen deteriorada no sujetas a normas técnicas ni de uso y ocupación del espacio. El fraccionamiento del suelo -en muchos casos de hecho- de las dos zonas, presentado imágenes ambientalmente muy pobres.

Nayón ha generado un recurso económico muy importante y que caracteriza a la población, que es la venta de plantas para jardín, actividad que atrae a un número significativo de pobladores de la ciudad de Quito. Actividad que conviene sea potenciada en beneficio de sus pobladores y de la calidad ambiental del poblado.

Se necesita ante la presión urbana, que esta se sujete a las normas de ordenamiento territorial, para propiciar un manejo integral y equilibrado del territorio, considerando su fragilidad tanto por su accesibilidad como por la presencia de laderas muy pronunciadas en las quebradas colindantes.

En la Ordenanza Metropolitana N° 085 que establece el Nuevo Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, en el artículo II.29 Instrumentos de Planeamiento, establece que el ordenamiento y desarrollo del territorio de Distrito se ejecutará mediante los siguientes instrumentos de planeamiento: El Plan General de Desarrollo Territorial,; El Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS); Los Planes Parciales de Ordenamiento y desarrollo en áreas del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.

A la presente fecha la Administración Zonal Norte no dispone de herramientas de planificación puntuales específicas de estos segmentos territoriales.

7.3.2.4 Necesidades

El actual modelo de crecimiento de Nayón y Zámbez están generados formas de ocupación que inciden negativamente en el funcionamiento y estructuración del territorio. La falta de planificación con mayor detalle que permita mejorar la organización espacial del territorio tanto en su centralidad como en las áreas inmediatas a la nueva vía propuesta denominada Ruta Zámbez de acceso al NAIQ, son las características actuales de éstos asentamientos.

7.3.2.5 Posibles soluciones

Se debe propender entonces a elaborar un Plan Parcial que permita el ordenamiento y desarrollo particularizado de Nayón y Zámbez con miras a fortalecer sus centralidades y su entorno. El Plan Parcial deberá estar subordinado jerárquicamente al PGDT y al PUOS.

7.3.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa.

- **Física:** La Zona correspondientes al área de intervención del Plan Parcial cuenta con una superficie de 2327 hectáreas correspondiente a las áreas urbanas y urbanizables de la zona.
- **Demografía:** La población de las parroquias Nayón y Zámbez a considerar en el presente proyecto cuentan con una población de habitantes.

- **Administrativa:** El área de intervención propuesta corresponde a la jurisdicción de la Administración Zona Norte del MDMQ.

7.3.3 Vigencia temporal

El proceso de Planificación debe tener carácter de permanente, sin embargo el Plan Parcial deberá tener una vigencia similar al PGDT (2025) con posibilidades de modificaciones en el momento en que así la dinámica del conjunto del territorio lo demanden. Entendiendo a la planificación como un proceso continuo de: análisis, síntesis, propuesta, desarrollo, aplicación y evaluación.

7.3.4 Objetivos

7.3.4.1 Objetivo general

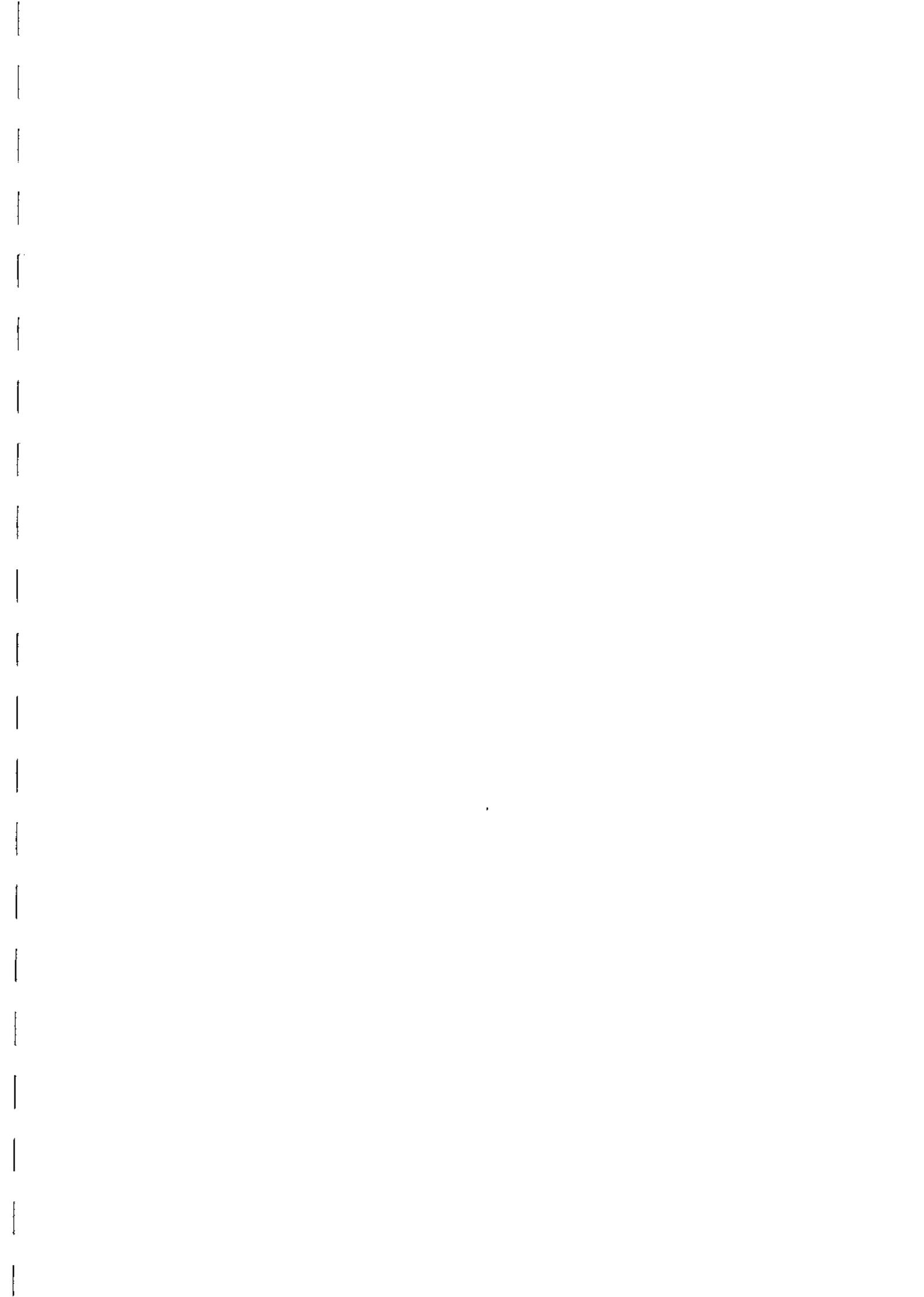
- Objetivo general del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial para la Zona de Nayón y Zámbriza, se propone el estructurar sus centralidades urbanas y las áreas colindantes a una de las vías de acceso al NAIQ, para mejorar las condiciones de funcionamiento de esos territorios y garantizar adecuadas condiciones de funcionamiento de una de las nuevas rutas propuestas para acceso al NAIQ.

7.3.4.2 Objetivos específicos

- Calificar, Normar y Programar de manera específica las centralidades urbanas y los predios colindantes de Nayón y Zámbriza en relación con ruta Zámbriza propuesta como uno de los accesos al NAIQ y que cruza sobre la parte norte de los mencionados territorios.
- Generar condiciones adecuadas para el desarrollo de territorios que se incorporen de manera adecuada en concordancia con la inversión municipal en infraestructura y servicios y garanticen de manera permanente el funcionamiento adecuado de las mismas, a partir de renovaciones de los modelos urbanos de ocupación así como para mejorar el entorno.
- Definir las relaciones y características de los sistemas viales internas de las centralidades de Nayón y Zámbriza -sobre la base de la clasificación vial establecida por el PGDT- y su conveniencia de relación o no con la nueva vía propuesta.
- Preservar y potenciar la calidad paisajista del entorno natural del área, estableciendo los mecanismos expresos a aplicarse para impedir la expansión urbana en los territorios que podrían ser calificados como de protección natural al interior del suelo urbano y urbanizable, más aún tomando en cuenta las fuertes pendientes de las laderas que caracterizan el entorno.
- Potenciar las actividades económicas que caracterizan a los asentamientos, en beneficio de sus pobladores y de la calidad especial del entorno urbano.
- Definir los mecanismos y procedimientos que garanticen la gestión, aplicación y evaluación del Plan Especial propuesto así como la estructura y articulación de la participación ciudadana y las juntas parroquiales en el proceso de planificación mencionado.

7.3.5 Resultados del proyecto

Como resultado del proyecto se deberá lograr un Plan Parcial de Ordenamiento Territorial para Nayón y Zámbriza y el área de incidencia respecto del eje vial propuesto de acceso al NAIQ. El mencionado Plan Parcial a su vez deberá contar como parte de sus principales componentes:



- El Reconocimiento de la situación actual en los aspectos referidos al territorio, gestión y participación: los escenarios de la situación actual
- La Propuesta conformada por: El Plan Parcial de Ordenamiento Territorial, Líneas específicas de participación de la población y de Gestión Institucional; y, los Programas y Proyectos que resultaren de los diversos componentes.

Como parte del desarrollo del Plan se contará con:

Plan Especial de Ordenamiento Territorial con programas y proyectos referidos a:

- Estructura funcional del territorio debidamente conformado.
- Clasificación del suelo
- Uso de suelo principal
- Zonificación y detalle de la asignación de usos del suelo pormenorizados en las centralidades y los predios colindantes a la nueva vía planteada de acceso al NAIQ.
- Areas de protección ambiental, identificadas dentro de las zonas Urbanas y Urbanizables.
- Recuperación del espacio público en las centralidades.
- Sistema vial: trazado jerarquizado y dimensionado, de la red vial y peatonal y ciclo vías y su relación con la nueva vía propuesta.
- Red básica de transporte público.
- Arborización urbana y paisaje.

Líneas específicas de participación de la población referidos a:

- Participación ciudadana, roles, funciones y estructura
- Rol de las Juntas Parroquiales en el proceso

Programas y Proyectos

- Se establecerán los Programas y Proyectos que soporten todas las propuestas de los diversos aspectos del Plan. Los Proyectos se desarrollarán a nivel de Perfil y de Prefactibilidad.

7.3.6 Actividades a desarrollar

7.3.6.1 Actividades principales de gestión

Entre las principales actividades de gestión para el Plan de Especial de Ordenamiento Territorial se identifican:

Actividades preliminares para el proceso de planificación territorial

- Crear el ambiente favorable para el proceso: apoyo y respaldo político institucional adecuado, respaldo técnico, comunicación, etc.
- Determinar el sistema de coordinación entre las instancias municipales para la elaboración del Plan.
- Identificar el resto de actores involucrados para prever una adecuada participación de las parroquias.
- Asignación de los recursos para la ejecución de los estudios.

Elaborar los estudios del Plan del Plan Especial de Ordenamiento Territorial (POT)

- Revisar todas las propuestas elaboradas por el MDMQ y la DMTV
- Elaborar los Términos de Referencia para los estudios.
- Definir el proceso para la selección del equipo técnico.
- Realizar el proceso de convocatoria, calificación, adjudicación y negociación de los estudios
- Ejecutar de los estudios.
- Supervisar el proceso de elaboración de los estudios

Implementar los Resultados Obtenidos

- Establecer los mecanismos para implementar los resultados obtenidos
- Continuación del proceso de planificación a partir de la programación de las actividades y proyectos identificados en el Plan.
- Iniciar los procedimientos legales al interior de la Administración Zonal, la DMTV y la Corporación Municipal para la aprobación correspondiente.

7.3.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006		
		2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre	1° Trimestre		
1	Actividades preliminares para la elaboración del POT de Nayón y Cumbayá						
	Revisar todas las propuestas elaboradas por el MDMQ y la DMTV						
	Crear el ambiente favorable para el proceso: apoyo y respaldo político institucional adecuado, respaldo técnico, comunicación, etc						
	Identificar el resto de actores involucrados para prever una adecuada participación						
	Elaborar los términos de referencia						
	Realizar el proceso de convocatoria, adjudicación y negociación de los estudios						
2	Elaborar los estudios del POT de Nayón y Cumbayá						
	Desarrollo de los estudios						
	Recepción de los estudios						
	Aprobación y supervisión de los estudios						
3	APLICACIÓN						
	Proceso de aplicación						

7.3.8 Estimación costos

Los costos para este proceso estarán dados por :

- Personal Municipal (equipo contraparte)
- Personal Contratado (equipo consultor contratado)
- Cartografía para la planificación territorial

Sobre el personal Municipal y su capacidad instalada: será fundamental para el proceso y la elaboración del Plan Especial de OT de la zona la participación activa de un equipo mínimo contraparte conformado por los funcionarios de la Administración Zonal así como de la DMTV de MDMQ. De igual manera será importante contar con la información que al momento tanto la AZCN y el MDMQ a través de sus empresas y otras direcciones disponen en el ámbito territorial.

Para efectos de la ejecución del proyecto no se incluirán en la estimación de costos la participación de personal municipal.

Sobre el equipo consultor a contratar: para el desarrollo de este proyecto será necesario contar con un equipo Consultor que asuma todas las responsabilidades por la ejecución del estudio y las obligaciones que implica. Sus funciones serán las de dirección y ejecución de los estudios, así como la coordinación del trabajo de su equipo técnico con el equipo de supervisión o contraparte municipal.

Para la formulación del presupuesto se han considerado los siguientes componentes:

Equipo técnico clave
 Equipo Técnico auxiliar
 Personal operativo
 Arriendo de oficina y vehículo
 Misceláneos: equipos, materiales y reproducciones

Cartografía para la Planificación: es menester utilizar como base la cartografía que en formato Arcview y CAD actualmente dispone la DMTV. Se integrará de igual manera la información cartográfica catastral que se dispone en la DMAyC. Sin embargo es importante contar con información georeferenciada y ortorectificada actualizada de la zona. Este insumo es posible obtenerlo a partir de información satelital a escala 1:2500 procesada para tales efectos.

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Arquitcto Urbanista (Director)	1	3	3	2.800	8.400
	Arquitcto Urbanista	2	3	6	2.200	13.200
	Ingeniero de Vías	1	2	2	2.200	4.400
	Ingeniero Geógrafo	1	3	3	2.200	6.600
	Subtotal					32.600
Equipo técnico auxiliar	Economista	1	1	1	1.800	1.800
	Ingeniero Ambiental	1	1	1	2.200	2.200
	Abogado	1	1	1	1.800	1.800
	Licenciado en Comunicación	1	1	1	1.800	1.800
	Subtotal					7.600
Personal Operativo	Dibujantes	3	2	6	400	2.400
	Auxiliares de técnicos	3	2	6	400	2.400
	Administración	1	3	3	400	1.200
	Subtotal					6.000
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	3	3	300	900
	Arriendo de Vehículo	2	1	2	500	1.000
	Subtotal					1.900

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	2	3	6	75	450
	Programas SIG	1	1	1	3.500	3.500
	Imágenes satelitales IKONOS	Global				3.000
	Ortorectificación	1				1.000
	Copia-reproducción documentos	Global				1.000
	Papel: A4, A3, A1					200
	Subtotal					9.150
	Total					57.250
	ESTIMA					6.870
	TOTAL					64.120

7.3.9 Fuentes de financiamiento

En el Capítulo II de la Ley de Régimen Municipal “DE LOS FINES MUNICIPALES, Art. 12” señala que al Municipio le corresponde - entre otros fines específicos- planificar e impulsar el desarrollo físico del territorio bajo su jurisdicción. Por tanto es deseable que el Municipio a través de la administración zonal correspondiente financie la ejecución de éstos estudios.

7.3.10 Responsabilidad en la gestión

La responsabilidad de la Gestión estará a cargo del MDMQ y la DMTV en coordinación con la Administración Zonal Centro Norte.

7.3.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Los indicadores de Seguimiento y Evaluación deberán estar dados por el cumplimiento de objetivos, Cronogramas, fases y etapas al nivel de elaboración de detalle de los estudios. Para la aplicación de los resultados se requiere supervisar el cumplimiento del plan y objetivos con carácter de permanente en coordinación con los distintos actores e instancias municipales involucradas.

7.4 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN (ZONAS NO URBANIZABLES)

7.4.1 Fecha de formulación del proyecto

Enero del 2005.

7.4.2 Caracterización

7.4.2.1 Antecedentes y justificación

En La Ordenanza de Zonificación, que contiene el **Plan de Uso y Ocupación del Suelo**, en el MDMQ, se identifica como Suelo No Urbanizable, aquellas áreas que *“por sus condiciones naturales, sus características ambientales y de paisaje, turísticas, históricas y culturales, su valor productivo agropecuario, forestal o minero, no pueden ser fraccionados con fines de urbanización”*. (Capítulo 1.3.3.- Clasificación General del Suelo).

El área de intervención general considerada en este estudio, de sus hectáreas, corresponden a Suelo No Urbanizable hectáreas, lo cual evidencia su importancia.

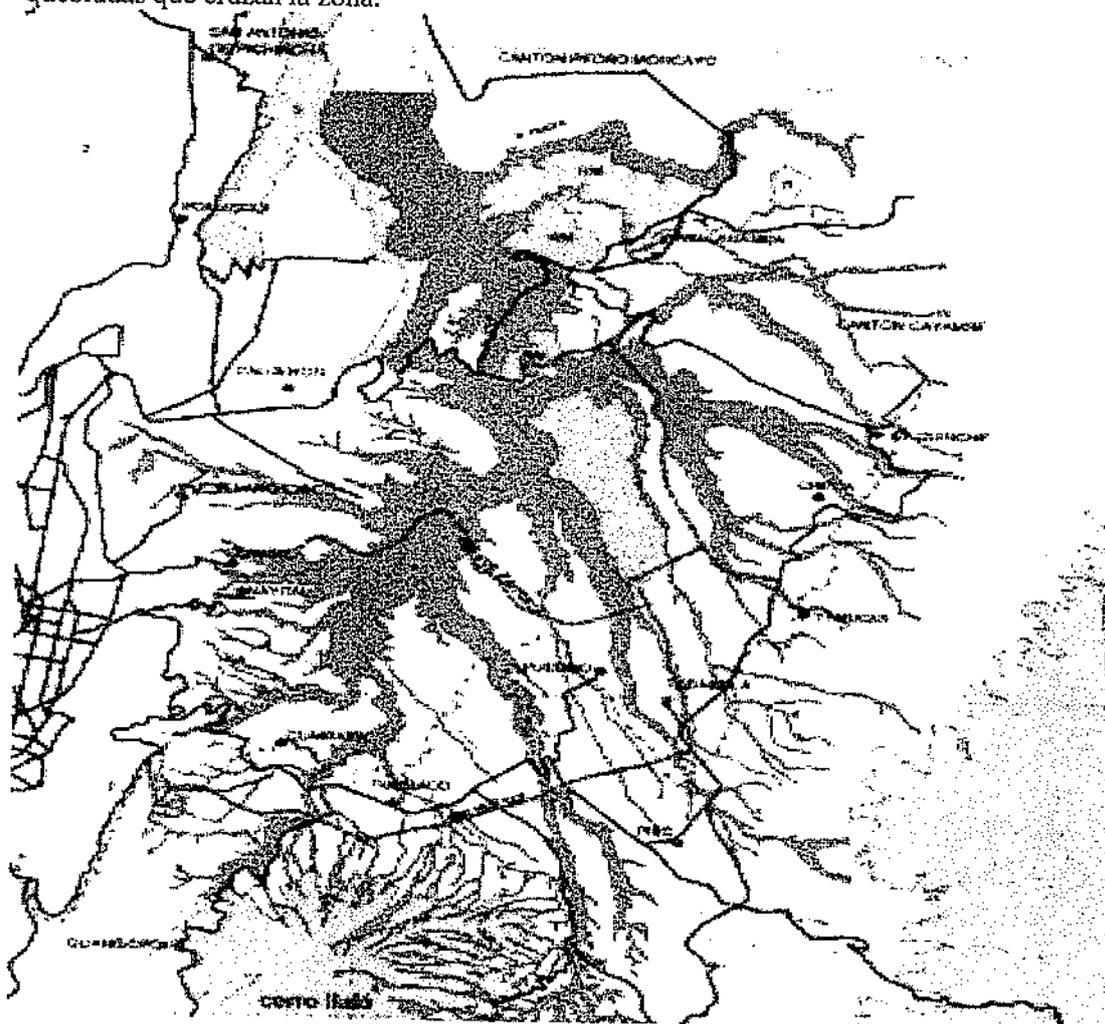
El Suelo No Urbanizable está sujeto a presiones de urbanización permanentemente, el MDMQ se ha visto a través del tiempo, limitado en su sostenimiento.

La existencia de disposiciones normativas, siendo importantes, ha demostrado que no son suficientes, siendo necesario el impulsar Proyectos concretos que permitan efectivamente su conservación, en beneficio de sus propietarios y de la comunidad en su conjunto.

Por otra parte la fragilidad de los suelos, sobre todo los colindantes con los ríos y quebradas exigen intervenciones específicas para su protección. Su mal manejo constituye la presencia de focos de riesgo para la población.

7.4.2.2 Localización

En el mapa adjunto se identifican los suelos clasificados como No Urbanizables, corresponden a zonas colindantes de los ríos Machángara, San Pedro, El Chiche y Guayllabamba, como de las quebradas que cruzan la zona.



7.4.2.3 Situación actual

Las Zonas No Urbanizables incluyendo en ellas las Zonas de Protección, están sujetas a amenazas de diversa índole.

Las áreas urbanas tienden a expandirse ocupando estos territorios.

Siendo las laderas de un suelo de conformación muy frágil, pendientes extremas y con vegetación escasa, su mal uso puede generar deslizamientos que amenazarían el curso regular de las aguas.

No se cuenta con programas y proyectos orientados al sostenimiento adecuado de las mismas.

La vegetación y la fauna de la zona se van perdiendo paulatinamente.

El recurso que constituye el paisaje se va perdiendo.



Sector de Cumbayá y cauce del río San Pedro.



Extremo norte de Tumbaco y laderas de Llano Chico



Vista del sector norte de Tumbaco



Sector de laderas del Río Machángara.

7.4.2.4 Necesidades

7.4.2.5 Posibles situaciones futuras.

Las situaciones posibles que se pueden registrar para el área en consideración son las siguientes:

- La ausencia de intervención, por parte de las autoridades directamente competentes en el manejo del tema. Esta situación conducirá a paulatinamente como parte del proceso de expansión de los asentamientos humanos (urbanos) el área se reduzca y solamente queden libres de ocupación las zonas extremas, con pendientes muy pronunciadas. Por la pérdida de la escasa vegetación existente, se agudizará los procesos de erosión y deslaves. El incremento de áreas con pavimento como parte del proceso de urbanización, conducirá a que los flujos de agua lluvia que fluyen libremente descarguen por las laderas con el incremento de amenazas de deslizamientos.
- La ausencia de planes específicos para el sostenimiento de estas áreas a corto plazo, implicará que progresivamente sea cada vez más limitado y con mayores costos las posibles correcciones a aplicarse.
- La tercera posibilidad posible, es actuar a corto plazo (un año a dos años) con el estudio particular de estos territorios para calificar sus condiciones particulares, identificar su problemática específica, establecer sus potencialidades y limitaciones y determinar los procesos de intervención que se deben aplicar, identificando los actores principales, los costos de las mismas.

7.4.2.6 Cobertura del proyecto:

- **Física.** El área de intervención propuesta corresponde al territorio calificado por el MDMQ como zona No Urbanizable y dentro de esa clasificación las áreas identificadas como: Quebradas y Recurso Natural, colindante a ellas.
- **Demográfica.** La zona identificadas no acoge una población significativa. La población que se beneficia es la asentada en las áreas circundantes en cuanto su territorio será manejado de acuerdo a sus potencialidades y se reducirán la situaciones de riesgo y se incrementará la potencialidad ambiental.
- **Administrativa.** El territorio a intervenir corresponde principalmente a la Administración Zonal del Valle de Tumbaco.

7.4.3 **Vigencia temporal**

El desarrollo del proyecto debe tener una vigencia continua, en el sentido de que una vez formulado y aprobado el mismo, se desarrolla el proceso de aplicación a través de los programas y proyectos que para su sostenimiento se formulen. Será continuo en el sentido de que en el tiempo un Plan exige: seguimiento, evaluación, ajustes, como un proceso permanente.

7.4.4 **Objetivos**

7.4.4.1 Objetivo general

Que la población del DMQ y la colindante con el área de intervención, se beneficie con el manejo adecuado del territorio en las zonas calificadas como no urbanizables por el MDMQ. Que el manejo del territorio propicie mejoras ambientales en cuanto a: clima, agua, suelo, vegetación y fauna, paisaje.

7.4.4.2 Objetivos específicos

- Asegurar el sostenimiento de la vegetación y la fauna en las áreas de intervención.
- Mantener los cauces de ríos y quebradas que forman parte del área de intervención libres de actuaciones que afecten el curso natural de las aguas.
- Proteger las zonas de afectaciones por descargas de escombros, basuras y desechos líquidos que afecten a su curso.
- Lograr la habilitación progresiva de las zonas aptas para uso recreacional y de estudio, por parte de la población.
- Preservar el paisaje como parte del recurso natural del área de Quito.
- Lograr el sostenimiento del suelo con actividades productivas, donde se tenga esa aptitud, recuperar suelo deteriorados, mantener su función reguladora del flujo del agua.

7.4.5 Resultados del proyecto

- Se han calificado las diversas áreas intervenidas, se han identificado y formulado los programas y proyectos de actuación y se han identificado las áreas prioritarias de intervención.
- Las distintas áreas que corresponden a la zona de intervención se conservan de acuerdo a sus potencialidades y limitaciones.
- El suelo no ha sido ocupado con asentamientos urbanos que deterioran el paisaje e incrementan el riesgo.
- La población en general tiene un acceso seguro, controlado y calificado a las diversas áreas destinadas para este uso.
- Se cuenta con un sistema de gestión para el manejo del suelo de carácter permanente.
- La comunidad participa en el proceso e sostenimiento del área.
- Han disminuido las situaciones de riesgo que pueden presentarse por deslizamientos.
- La calidad del paisaje se ha potenciado.

7.4.6 Actividades a desarrollar

7.4.6.1 Actividades principales de gestión

Se requiere como primer paso que el MDMQ como entidad directamente responsable del manejo del territorio, califique la necesidad de intervenir en el área, considerando que estos procesos requieren acciones continuas y que mientras más pronto se concreten mejores posibilidades de éxito se tiene y a menores costos.

Se pueden impulsar este proceso en una acción conjunta entre el MDMQ la EMAAP-Q y la EEQ interesadas en el correcto manejo de los recursos del área, Debe participar en este proceso el Consejo Provincial de Pichincha.

La Corporación Vida Para Quito y el FONAG (Fondo) igualmente deben participar en este proceso de acción conjunta.

7.4.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006		
		2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	1º Trimestre		
1	ETAPA PRELIMINAR						
	Gestión impulsada por el MDMQ para concretar acuerdo de actuación						
	Determinación de alcance, definición área intervención, formulación de T.R.						
	Acuerdo entre actores involucrados para impulsar el proyecto.						
	Asignación de recursos						
	Elaboración de documentos precontractuales						
	Invitación Selección y Contratación de consultor						
2	DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS						
	Desarrollo de los estudios	El tiempo estimado para ejecución de estudios es de 4 meses					
	Recepción de los estudios						
	Aprobación de estudios						
3	APLICACIÓN						
	Proceso de aplicación						

7.4.8 Estimación costos

La valoración de este proyecto se lo hace en forma muy general, ya que está condicionado a un proceso de gestión entre diversas entidades vinculadas con la problemática del manejo de estos recursos y será producto de ella, que se pueda determinar con mayor precisión el alcance de los mismos. Por otra parte presenta temas específicos que pueden exigir estudios muy particulares que no se pueden valor este momento. La presente propuesta, obviamente, tiene un carácter referencial sujeto a discusión

Para la estimación de los costos de ejecución de los estudios se han identificado los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones.

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Ing. Ambientalista (Director)	1	4	4	2.800	11.200
	Ingeniero Geólogo	1	4	4	2.200	8.800
	Ingeniero Agrónomo	1	3	3	2.200	6.600
	Subtotal					26.600
Equipo técnico auxiliar	Ingeniero Geógrafo	1	4	4	1.800	7.200
	Biólogo	2	2	4	1.800	7.200
	Ingeniero Hidrólogo	1	2	2	1.800	3.600
	Ingeniero Ambientalista	1	3	3	1.800	5.400
	Subtotal					23.400
Personal Operativo	Dibujantes	2	2	4	500	2.000
	Encuestadores	2	2	4	500	2.000
	Auxiliares de técnicos	2	4	8	500	4.000
	Administración	1	4	4	500	2.000
	Subtotal					10.000
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	4		300	1.200
	Arriendo de Vehículo	2	4		500	2.000
	Subtotal					3.200
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	4	4	16	75	1.200
	Copia-reproducción documentos	Global				1.000
	Fotografía digital	Global				500
	Papel: A4, A3, A1					200
	Subtotal					2.900
					Total	66.100
					TOTAL	74.032

7.4.9 Fuentes de financiamiento

Para el desarrollo de este proyecto los recursos deben provenir de las entidades directamente interesadas en el manejo del territorio, de aquellas que requieren que los recursos naturales sean adecuadamente manejados, como de las que se puedan ver afectados por el mal uso del mismo. Con este criterio se considera que pueden apoyar financieramente para la ejecución de los estudios, las siguientes instituciones: MDMQ, Consejo Provincial de Pichincha, EMAAP-Q, EEQ, FONAG, y la CORPAQ, como administradora del NAIQ:

7.4.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación del proyecto en sus distintas etapas, le corresponde desempeñar a al MDMQ a través de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda.

7.4.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

- Se ha logrado un entendimiento entre las instituciones vinculadas con el tema, para desarrollar el proyecto base. Se ha definido la entidad que asume la responsabilidad directa en la coordinación del proyecto.
- Se ha establecido el área de actuación.
- Se han definido los Términos de Referencia para la ejecución del estudio.
- Se han asignado los recursos para la ejecución del mismo.

- Se han estructurado los documentos contractuales para la selección del equipo responsable.
- Se ha seleccionado y contratado el equipo técnico para ejecución de los estudios.
- Se cuenta con el proyecto ejecutado, de acuerdo a los plazos contractuales establecidos.
- El proyecto ha sido presentado a consideración de las entidades que lo apoyaron y ha sido aprobado.

Como indicadores de evaluación se mencionan:

- El proyecto se ha ejecutado de acuerdo a los Términos de Referencia aprobados por la DMTV.
- El Proyecto ha sido aprobado por la DMTV y el Concejo del MDMQ

7.5 NOMBRE DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA ZONA FRANCA DEL AEROPUERTO

7.5.1 Fecha de formulación del proyecto

Enero del 2005.

7.5.2 Caracterización

7.5.2.1 Antecedentes y justificación

Como parte de la estructura operativa del NAIQ, se ha establecido la conveniencia de que la zona aeroportuaria cuente con una ZONA FRANCA. La misma que estaría destinada a la instalación y operación de actividades vinculadas a la producción y comercialización que se beneficien de las instalaciones que NAIQ ofrecerá.

La CORPAQ dispone de un documento identificado como PROYECTO ZONA FRANCA AEROPUERTO DE QUITO, en el que se identifican los potenciales usuarios, considerando entre las alternativas los siguientes sectores:

- **Industrial:** procesos de ensamblaje, elaboración de insumos, fabricación o ensamblaje de productos semiterminados, terminados, partes y piezas y reprocesamiento.
- **Comercial:** comercio al por mayor de almacenamiento, exhibición de maquinaria y equipos, envasado, transferencia de mercadería.
- **Servicios:** reparación de naves aéreas, comercio electrónico, bancos, consultoras, seguros, incubación y diseño de negocios, servicios de logística, mercadeo internacional, salas de video conferencias.
- **Turística:** hoteles y “resorts”, hostales, restaurantes, bares, centros de juego, agencias de viajes, centros de tratamiento de salud, centros de conferencias.
- **Educativa y tecnológica:** investigación, capacitación administrativa, capacitación mandos medios, universidades especiales, formación continua a distancia, investigación de nuevos productos y tecnologías.
- **Hospitalaria:** hospital de última generación, clínica dental, clínica estética.

En la documentación facilitada se menciona que podrían instalarse 167 empresas ocupando unas 100 hectáreas (página 168 del documento).

Se menciona que se dispone de 507,00 hectáreas que se grafica en la página 169 del citado documento. Este tema requiere aclararse tomando en cuenta que en el Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto, se identifica una sola zona para desarrollo de la Zona Franca y para la cual se asignan 222,00 hectáreas.

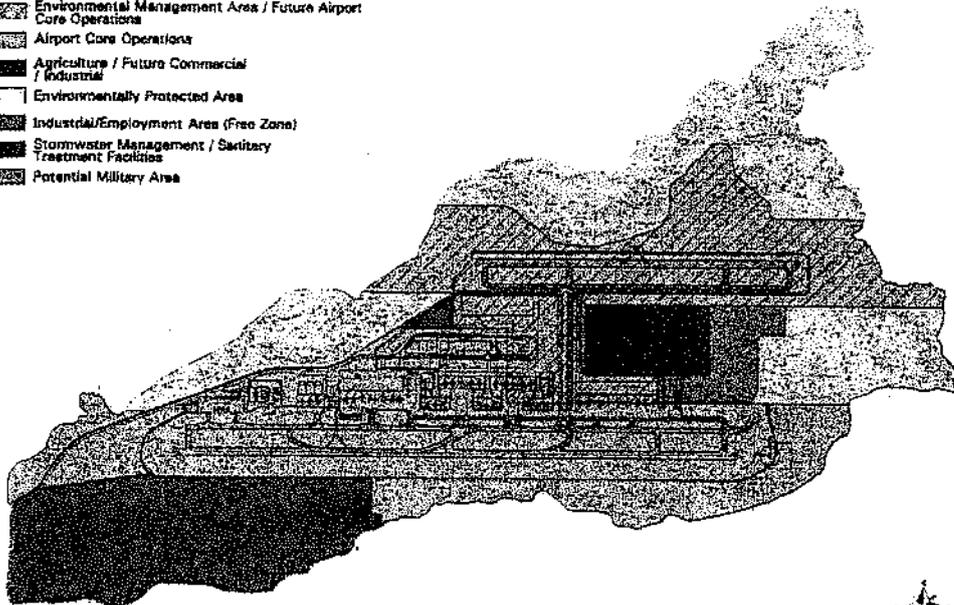
El área asignada para Zona Franca, requiere de un Plan de Uso y Ocupación del Suelo, el que debe estructurarse de acuerdo a una plan de intervención que defina el tipo, el número, la prioridad de las instalaciones que la misma debe acoger.

7.5.2.2 Localización

En el mapa adjunto se identifica como parte de la propuesta de conformación del NAIQ, un sector del territorio identificado como ZONA FRANCA

LEGEND

-  Environmental Management Area / Future Airport Core Operations
-  Airport Core Operations
-  Agriculture / Future Commercial / Industrial
-  Environmentally Protected Area
-  Industrial/Employment Area (Free Zone)
-  Stormwater Management / Sanitary Treatment Facilities
-  Potential Military Area



PLAN GENERAL DEL AEROPUERTO Y ZONA FRANCA

7.5.2.3 Situación actual

A la presente fecha esta identificada un área de 222,00 has. Para desarrollar la Zona Franca en el costado sur del NAIQ.

Con base a información facilitada por la DMTV del MDMQ se conoce que no se cuenta con un estudio específico con respecto a las características con las que debe conformarse la Zona Franca.

En el Plan de Uso del Suelo del NAIQ, se menciona en el Capítulo 13.4.3 (Airport Land Use Plan) se menciona con respecto a la Zona Franca los servicios que allí se pueden desarrollar serían entre otros :

- Instalaciones comerciales vinculadas con los servicios aeroportuarios.
- Facilidades para servicios de bodega y administración y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias.
- Se podrán acomodar usos que demande proximidad con el aeropuerto, tales como: productos de papel, productos metálicos, producción de muebles y productos artesanales.
- Potencialmente se podrán instalar locales para alojamiento, renta de vehículos. compañías de "catering", servicios de transporte público, agencias de viaje, estaciones de servicios vehiculares.

Las actividades señaladas, en general son coincidentes con las mencionadas en el documento entregado por la CORPAQ sobre este tema y mencionado anteriormente.

7.5.2.4 Necesidades

Es evidente que se requiere contar con un plan de conformación de la Zona Franca, debiendo cubrir en su primera etapa los estudios de preinversión y una vez superados los mismos y establecida la factibilidad económica y financiera impulsar su ejecución. Como parte de este

proceso en los estudios de prefactibilidad y factibilidad se deberá estructurar un plan de uso del suelo del área establecida, cubriendo todos los aspectos que el mismo implica.

El Plan de Uso del Suelo se debe respaldar para su estructuración, en la programación económica y financiera que se desarrolle en la cual se precisarán las actividades que se deben incluir, la magnitud que deben tener, la demanda de servicios que requieren, los empleos que genera, los tamaños de los predios que requieren, etc..

7.5.2.5 Posibles situaciones futuras

Las situaciones posibles que se pueden registrar para el área en consideración son las siguientes:

- La ausencia de intervención, por parte de las autoridades directamente competentes en el manejo del tema. Esta situación conducirá eventualmente a que el área al no estar desarrollada (si existe un adecuado control en el uso del suelo) no se instalen edificaciones ni se conformen trazados viales), se podría mantener la vegetación existente y el crecimiento espontáneo de la misma.
- Si no se desarrolla un Plan Integral de conformación de la Zona Franca y sin su ayuda se comienzan a desarrollar conjuntos aislados de instalaciones para atender esta función, pocas posibilidades futuras se tendría de contar con un territorio debidamente conformado .
- La tercera posibilidad posible y la conveniente, es el desarrollar un estudio particular con respecto a conformación espacial de esta zona. El estudio debe partir de una programación integral que cubra las diversas etapas que un proyecto de esta naturaleza exige, con miras a que el mismo tenga sustento y opere eficientemente y sea económica y financieramente rentable

7.5.2.6 Cobertura del proyecto

- **Física.** El área establecida para la conformación de la Zona Franca y determinada en el Plan de uso del Suelo (Capítulo 13.0 The Land Use Plan – Quito International Airport Master Plan Preliminary Draft) es de 221,60 hectáreas que representa el 14,4 % del área total, como se presenta en el siguiente cuadro.

Table 13-1 Airport Land Areas

Category	Hectares	Airport Site (%)
Airport Core Operations		
Agricultural/ Future Airport Core Operations		
Environmentally Protected Land	390.2	
Employment Area (Free Trade Zone)	221.6	14.4
Agriculture/ Future Commercial/ Industrial	40.5	2.6
Stormwater Management/ Sanitary Treatment Facilities	49.9	3.2
Total	1535.5	100.0

Fuente: Quito International Airport Master Plan - PRELIMINARY DRAFT.

- **Demográfica.** La zona identificada para el asentamiento de la Zona Franca en la actualidad no tiene asentamientos de población. Como producto de los estudios para el desarrollo del proyecto se establecerá, de acuerdo al tipo de Zona Franca a conformar, la población que tendrá trabajo directo (trabajadores, administración, mantenimiento), como la que prestará servicios externos.
- **Administrativa.** El territorio a intervenir corresponde al área interna del NAIQ.

7.5.3 Vigencia temporal

Referido este punto las instalaciones de la Zona Franca que se propone conformar, una vez superados los estudios de preinversión y si los mismos confirman la concreción de la propuesta, las instalaciones tendrán una operación permanente.

Referido al Proyecto, éste tiene vigencia desde su formulación hasta que se determine, como producto del estudio, la alternativa con que el mismo se desarrolle.

7.5.4 Objetivos

7.5.4.1 Objetivo general

Que la propuesta de conformación de la Zona Franca se estructure para satisfacer las demandas de operación eficiente de las distintas instalaciones que allí operen. Que el manejo del territorio propicie el acondicionamiento ambiental en beneficio de los usuarios y del DMQ.

7.5.4.2 Objetivos específicos

- Determinar como producto del desarrollo del proyecto la conveniencia de su aplicación, en términos económicas y financieros.

- Contar con un plan de uso y ocupación del suelo debidamente sustentado para el área de intervención.
- Contar con una propuesta urbanística que permita su aplicación por etapas, la operación progresiva de las mismas, se concrete en una propuesta final debidamente respaldada.

7.5.5 Resultados del proyecto

- Se cuenta con un Plan de Ordenamiento (propuesta urbanística) para el área asignada para Zona Franca.
- Se contará con los siguientes componentes:
 - Plan de zonificación
 - Identificación de lotes por tipo.
 - Trazado vial
 - Estudios y redes básicas de infraestructuras: hidrosanitarias, eléctricas, (fuerza e iluminación), telefónicas, gas.
 - Proyecto paisajista para: vías, lotes y zonas comunales.
 - Normativa de uso y ocupación de suelo
 - Especificaciones y Presupuesto de obras.
 - Programación de obras.

7.5.6 Actividades a desarrollar

7.5.6.1 Actividades principales de gestión

Se requiere establecer la entidad que asume la responsabilidad directa en la gestión para concretar el proyecto de conformación de la Zona Franca en el NAIQ.

Se debe definir la responsabilidad expresa que para el manejo de este proyecto tendrá el MDMQ a través de sus diversas unidades técnicas; Promoción Económica del DMQ, Gestión para el Desarrollo, Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda.

Deberá definirse la forma de participación del sector privado, con seguridad directamente interesado en el mismo.

Se debe asignar los recursos para la ejecución de los estudios técnicos en su primera etapa de **Prefactibilidad** como parte de la **Preinversión**.

Superada la primera etapa positivamente y como producto de la misma se deberá desarrollar la siguiente correspondiente a la **Factibilidad**.

Como parte de este proceso se deberá concretar la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial, en sus dos etapas: **anteproyecto** en la Prefactibilidad, y **proyecto definitivo** en la factibilidad.

7.5.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006	
		2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre	1° Trimestre	2° Trimestre
1	ETAPA PRELIMINAR					
	Definición de responsabilidades para desarrollo del proyecto.	■	■	■		
	Asignación de recursos para contratación de los estudios.	■	■	■		
	Acuerdo entre actores involucrados para impulsar el proyecto.		■			
	Elaboración de documentos precontractuales					
	Invitación Selección y Contratación de consultor			■		
2	DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD					
	Desarrollo de los estudios					
	Recepción de los estudios					
	Seguimiento de los estudios					
	Aprobación de estudios					
3	APLICACIÓN DE SIGUIENTE ETAPA					■

7.5.8 Estimación costos

La valoración de este proyecto está referido a la Primera Etapa del mismo, la correspondiente a **Prefactibilidad : formulación de anteproyecto de ordenamiento territorial.**

No se incluye los costos referentes a los estudios económicos y financieros para el desarrollo de la Zona Franca.

Para la estimación de los costos de ejecución de los estudios para la ejecución del **anteproyecto de ordenamiento territorial**, se han identificado los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones.

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	S/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Arquitecto Urbanista	1	4	4	2.800	11.200
	Ingeniero Vial	1	3	3	2.200	6.600
	Ingeniero Hidrosanitario	1	2	2	2.200	4.400
	Subtotal					22.200
Equipo técnico auxiliar	Ingeniero Eléctrico	1	2	2	1.800	3.600
	Arquitecto	1	2	2	1.800	3.600
	Ing. Teléfonos y Comunicación	1	2	2	1.800	3.600
	Ingeniero Ambiental	1	2	2	1.800	3.600
	Ing. Programación y Pres.Obra	1	2	2	1.800	3.600
	Ingeniero Geógrafo	1	3	3	1.800	5.400
Subtotal					23.400	
Personal Operativo	Dibujantes	4	2	8	500	4.000
	Auxiliares de campo	2	2	4	500	2.000
	Auxiliares de técnicos	2	4	8	500	4.000
	Administración	1	3	3	500	1.500
Subtotal					11.500	
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	3		300	900
	Arriendo de Vehículo	2	3		500	1.500
	Subtotal					2.400
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	4	4	16	75	1.200
	Planos topográficos	Global				8.880
	Copia-reproducción documentos	Global				1.000
	Papel: A4, A3, A1					200
Subtotal					11.280	
Total					70.780	
TOTAL					79.274	

7.5.9 Fuentes de financiamiento

Para el desarrollo de este proyecto los recursos deben provenir de las entidades directamente interesadas en la conformación y operación de la Zona Franca. Se considera que pueden apoyar financieramente para la ejecución de los estudios, las siguientes instituciones: MDMQ, Consejo Provincial de Pichincha, y la CORPAQ, como administradora del NAIQ:

7.5.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación del proyecto en su primera etapas, le corresponde desempeñar a la CORPAQ conjuntamente con el MDMQ a través de la DMTV.

7.5.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

- Se ha logrado un entendimiento entre las instituciones vinculadas con el desarrollo del proyecto.
- Se ha definido la entidad que asume la responsabilidad directa en la coordinación del proyecto.
- Se ha definido el proceso a seguir para la concreción del estudio en su Primera Etapa de Prefactibilidad económica financiera, incluyendo el diseño a nivel de anteproyecto del plan de ordenamiento territorial.
- Se han definido los Términos de Referencia para la ejecución de los estudios.
- Se han asignado los recursos para la ejecución de los mismos.
- Se han estructurado los documentos contractuales para la selección del equipo responsable.
- Se ha seleccionado y contratado el equipo técnico para ejecución de los estudios.

- Se cuenta con el proyecto ejecutado, de acuerdo a los plazos contractuales establecidos .
- El proyecto ha sido presentado a consideración de las entidades que lo apoyaron y ha sido aprobado.

Como indicadores de evaluación se mencionan:

- El proyecto se ha ejecutado de acuerdo a los Términos de Referencia aprobados por la DMTV y la CORPAQ.
- El Proyecto ha sido aprobado por la CORPAQ y el MDMQ.

7.6 NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO DEL ÁREA DE LA CABECERA SUR DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO, NAIQ, INCLUIDA LA URBANIZACIÓN HUERTOS FAMILIARES DE LA DIRECCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL, DAC

7.6.1 Fecha de formulación del proyecto
Enero del 2005.

7.6.2 Caracterización

7.6.2.1 Antecedentes y justificación

Con la expropiación de 1,540 ha para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, (NAIQ), en los años 90 se detuvo un proceso urbano expansivo en el área de influencia inmediata.

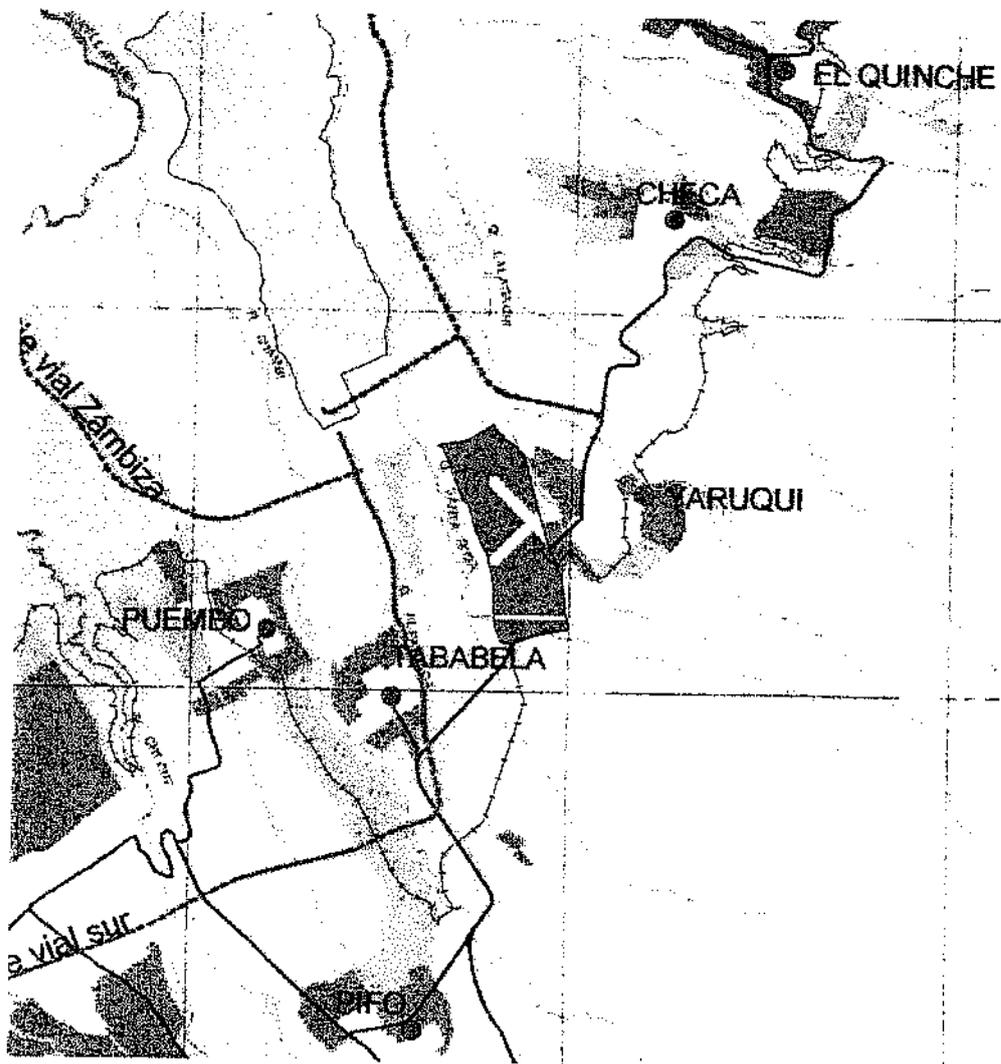
Especial atención merece esta área, puesto que debido al ventajosamente limitado proceso de ocupación del suelo, permitirá planificar adecuadamente el territorio, es posible que en esa área se demanden variadas actividades orientadas a ofrecer los servicios complementarios que requerirá el Nuevo Aeropuerto.

El área está delimitada ya sea por linderos naturales o antrópicos. Inmerso en ella se observa suelo fraccionado correspondiente a los Huertos Familiares de la Dirección de Aviación Civil. Se trata de una urbanización aprobada en los años 70 con un total de 318 lotes, cuyo tamaño promedio es de 1,000 m².

Es necesario revisar esta urbanización, cuya localización condiciona fuertemente cualquier propuesta de estructuración tanto vial como de uso de suelo, en su entorno.

7.6.2.2 Localización

El área de análisis está localizada entre la cabecera sur del NAIQ y la carretera Panamericana, limitada en sentido este-oeste por las quebradas Santa Rosa y Alpachaca.



7.6.2.3 Situación actual

De acuerdo a la clasificación que hace la municipalidad, el sector se considera en estado de Formación, es decir es un asentamiento incipiente, con tejido urbano elemental: loteo y apertura de vías.

En cuanto al uso actual, algunos lotes tienen uso agrícola, otros simplemente cobertura vegetal y muy pocos están construidos.

Lo anterior indica que aún es posible desarrollar una propuesta integral del sector.

7.6.2.4 Necesidades

Es imperativo establecer los usos de suelo propuestos para sectores como éste, considerando las futuras necesidades de servicios complementarios que demandará la operación del aeropuerto. Entendiendo como servicios complementarios entre otros: sitios para almacenamiento convencional, sitios para almacenamiento de características específicas (frigoríficos), industria de bajo impacto, hoteles de paso, vivienda temporal de los empleados del aeropuerto, etc.

Se requiere continuidad en la red vial que se formule para el área, la presencia de las vías de los Huertos Familiares condicionan cualquier propuesta.

7.6.2.5 Posibles soluciones

- Reformulación del uso de suelo
- Plan vial que incorpore las vías existentes
- Reestructuración parcelaria en caso de que el tamaño de lote requerido supere el existente.
- Establecer la altura de edificación considerando el cono de aproximación de la pista.
- Definir la forma de ocupación de los lotes de manera que facilite el desarrollo de las nuevas actividades.

7.6.2.6 Cobertura del Proyecto: Física, Demográfica, Administrativa

- **Física:** El proyecto implica alrededor de 459 has.
- **Demográfica:** El área está escasamente habitada, el censo 2001 reporta 523 habitantes.
- **Administrativa:** Este sector actualmente está bajo la jurisdicción de la Administración Zonal Tumbaco.

7.6.3 Vigencia temporal

Una vez aprobado, debido a la dinámica que tendrá el área, el proyecto deberá ser retroalimentado periódicamente.

7.6.4 Objetivos

7.6.4.1 Objetivo general

Redefinir la reglamentación para el área de influencia inmediata del NAIQ

7.6.4.2 Objetivos específicos

- Definir usos de suelo acordes al nuevo rol que deberá desempeñar el área de influencia inmediata del NAIQ.
- Analizar la conveniencia o no de mantener la actual conformación de los lotes de Huertos Familiares de la DAC
- Formular el Plan de ordenamiento territorial incluyendo como parte del mismo, la propuesta vial y de transporte que responda a la definición de uso de suelo

7.6.5 Resultados del proyecto

La estructuración de esta área de influencia inmediata al NAIQ ha logrado cumplir con los objetivos establecidos.

El tamaño de lote, el uso de suelo, la altura de edificación, la forma de ocupación y el plan vial responden adecuadamente a los requerimientos de operación del NAIQ.

7.6.6 Actividades a desarrollar

7.6.6.1 Actividades principales de gestión

- Recopilar en la Municipalidad, los estudios que consideren esta área..
- Formular la propuesta en coordinación con las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda, y de Transporte y Vialidad.
- Incorporar en la formulación de la propuesta la participación de los actores involucrados, entre ellos CORPAQ, Cámara de Comercio, Cámara de La Pequeña Industria, representantes de Huertos Familiares de la DAC, pobladores del sector entre otros.
- Coordinar la propuesta con el equipo que desarrolle el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Orientales.

7.6.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006
		2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	1º Trimestre
1	ETAPA PRELIMINAR				
	Acuerdo entre actores involucrados para impulsar el proyecto.		■		
	Elaboración de Términos de Referencia para estudio, DMTV.		■		
	Asignación de recursos		■		
	Elaboración de documentos precontractuales			■	
	Invitación Selección y Contratación de consultor			■	
2	DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS				
	Desarrollo de los estudios				
	Recepción de los estudios				
	Seguimiento de los estudios				
	Aprobación de estudios				
3	APLICACIÓN				
	Proceso de aplicación				■

7.6.8 Estimación costos

La estimación de costos para ejecución de los estudios, se refiere directamente a la ejecución del proyecto propuesto, no se incluye el personal de las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda, Transporte y Vialidad, así tampoco se incluye el tiempo que deben emplear para concretar los proyectos que estén bajo su gestión.

Se han identificado los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo

- Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones.

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico clave	Arquitecto Urbanista (Director)	1	3	3	2,800	8,400
	Ingeniero vial	1	3	3	2,200	6,600
	Sub Total					15,000
Equipo técnico auxiliar	Ing. Geógrafo	1	3	3	1,800	5,400
	Arquitecto Urbanista	1	3	3	1,800	5,400
	Abogado	1	1	1	1,800	1,800
	Economista	1	1	1	1,800	1,800
	Técnico Coordinación Social	1	2	2	1,800	3,600
Sub Total					18,000	
Personal operativo	Dibujantes	2	3	6	500	3,000
	Encuestadores	2	2	4	500	2,000
	Administración	1	3	3	500	1,500
Sub Total					6,500	
Arriendo de oficina y vehículo	Arriendo de oficina	1	3	3	300	900
	Arriendo de vehículo	1	3	3	500	1,500
Sub Total					2,400	
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	3	3	9	75	675
	Copias y reproducción de documentos: global					1,000
	Fotografía aérea					500
	Fotografía Satelital					2,500
	Papel: A4. A3. A1.			0		200
Sub Total					4,875	
Total:					46,775	
12% IVA					5,613	
Total:					52,388	

7.6.9 Fuentes de financiamiento

Al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, le interesa que el territorio en torno al NAIQ este adecuadamente estructurado, como lo interesa a la CORPAQ, por lo tanto las dos instituciones, conjuntamente con los propietarios de los predios, deben asumir la responsabilidad en la ejecución de los estudios de base.

7.6.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación del proyecto en sus distintas etapas, es de responsabilidad directa de MDMQ a través de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda con la colaboración de la CORPAQ.

7.6.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Para el seguimiento se considerará:

- El cumplimiento de los plazos según el cronograma.
- El cumplimiento de las actividades propuestas para la gestión del proyecto.
- Las propuestas encajan perfectamente en el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Orientales.
- La propuesta se ha presentado a la Comisión de Planificación para su análisis y posterior aprobación por parte del Concejo del Distrito Metropolitano.

Para la evaluación se considerará:

- El cumplimiento de los objetivos específicos.
- El proyecto es aprobado por el Concejo Metropolitano.
- Las propuestas encajan perfectamente en el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial de las Parroquias Orientales.
- Las propuestas de uso de suelo y planteamiento vial, se han incorporado en la el Plan General de Desarrollo Territorial, cuya revisión se debe ejecutar cada 5 años.
- La operación del NAIQ está garantizada desde la perspectiva de la planificación de su área de influencia inmediata.

7.7 NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EL EJE VIAL RUTA SUR

7.7.1 Fecha de formulación del proyecto

Enero del 2005-04-04

7.7.2 Caracterización

7.7.2.1 Antecedentes y justificación

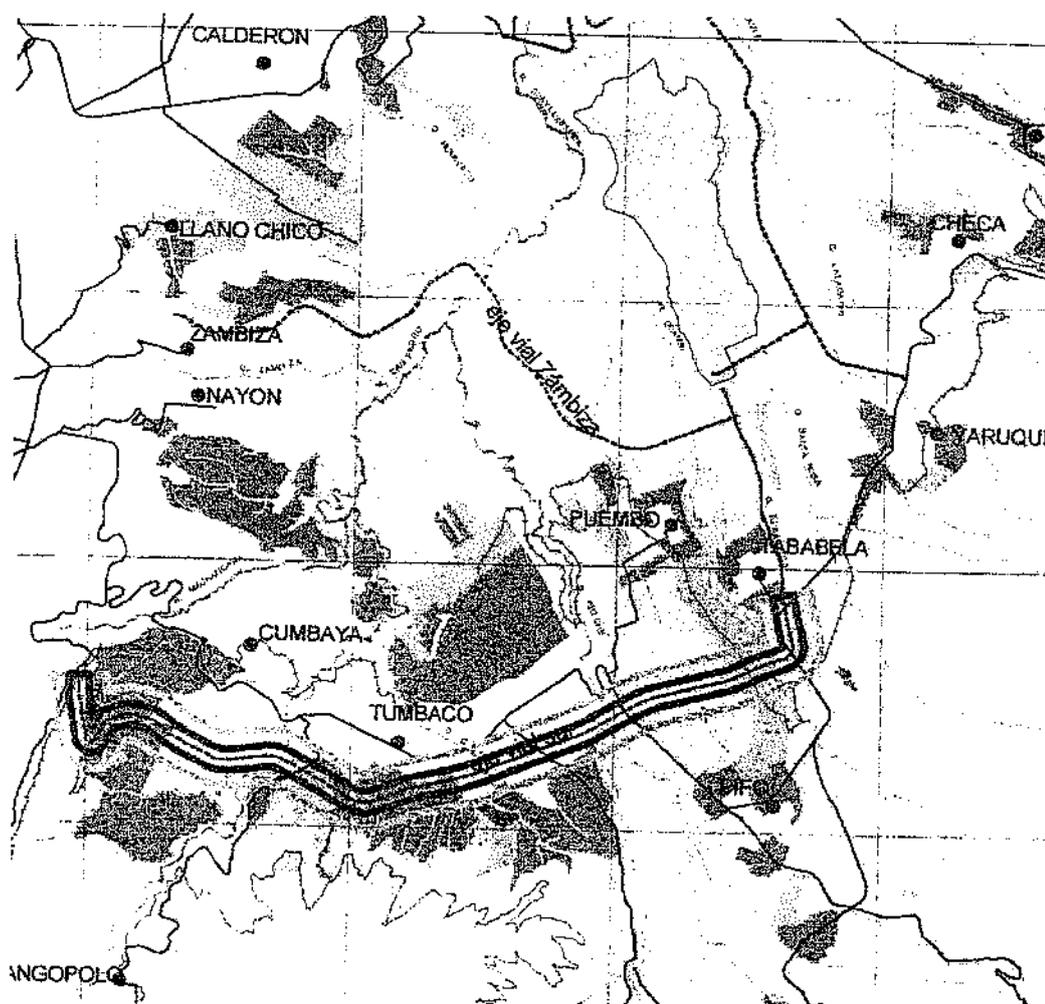
Con respecto a la accesibilidad vial al NAIQ se propone el conformar un sistema vial coherente que permita mejorar las condiciones de accesibilidad de las poblaciones por las cuales atraviesen sus componentes y no se conviertan en barreras y focos de afectaciones funcionales urbanas y ambientales.

Una de las vías de acceso propuestas para acceder al NAIQ es la que atraviesa el sector de Sur. En su recorrido la vía cruza suelo clasificado como urbano, urbanizable y no urbanizable. Actualmente gran parte del territorios presenta conflictos para su funcionamiento adecuado: viviendas o accesos domiciliarios vinculados prácticamente de manera directa a la vía, comercios y servicios mal ubicados a medida que se aproximan a los núcleos más consolidados, equivocados usos de suelo, ausencia de un sistema vial jerarquizado y debidamente conformado etc, que podrían en poco tiempo agudizarse a situaciones críticas.

Al momento el Municipio solo cuenta con estudios generales de Ordenamiento Territorial y el marco jurídico del Régimen del suelo, que señala cuales deben ser los niveles menores de planificación para el conjunto del Distrito. Por tanto al momento de la realización de los estudios definitivos de la vía mencionada, será fundamental que el MDMQ imponga al detalle una adecuada forma de uso y ocupación del suelo sobre los costados inmediatos del eje vial denominado Sur. Esta propuesta deberá estar íntimamente relacionada con la propuesta del sistema vial del Plan de Ordenamiento Territorial de Cumbayá y Tumbaco y el de las parroquias orientales.

7.7.2.2 Localización

El área de localización a considerar en el presente proyecto comprende desde el empalme con la Av. Simón Bolívar hasta la carretera Panamericana en la zona de Oyambaro que corresponde al acceso al NAIQ, teniendo una longitud de 26,3 kilómetros. El mapa adjunto recoge lo mencionado.



7.7.2.3 Situación actual

La próxima construcción del NAIQ en el sector de Tababela y la apertura de una de sus vías de acceso tendrán un impacto considerable en los usos y ocupación del suelo a lo largo del trazado del eje propuesto, especialmente en las centralidades de Cumbayá y Tumbaco. Este escenario

implica que el MDMQ deberá prever los posibles conflictos a partir de los distintos instrumentos de planificación que el Municipio debe elaborar.

En cuanto a la clasificación general del suelo (Suelo Urbano, Suelo Urbanizable y Suelo No Urbanizable) en el primer tramo comprendido entre la Av. Simón Bolívar y el río Chiche (12,4 km) la vía propuesta atraviesa 4,9 km de suelo calificado como Urbano, 5,1 km de Suelo Urbanizable y 2,4 km de Suelo No Urbanizable. En el segundo tramo (3,8 km) medido a partir del río Chiche hasta su empalme con la carretera Panamericana, la vía propuesta atraviesa 0,078 km de suelo calificado como Urbanizable y 3,0 km de Suelo No Urbanizable.

En lo relacionado con uso general del suelo, para el primer tramo comprendido entre la Av. Simón Bolívar y el río Chiche (12,4 km) la vía propuesta atraviesa 8,7 km de suelo calificado como Residencial, 1,2 km de suelo calificado como Agrícola Residencial, 1,1 km de suelo calificado como área natural y 1,2 km de suelo calificado como quebrada. Tanto el suelo calificado como Residencial Agrícola, como aquel calificado como no urbanizable, son muy vulnerables de convertirse al futuro en suelo urbano. En el segundo tramo (3,8 km) medido a partir del río Chiche hasta su empalme con la carretera Panamericana, la vía propuesta atraviesa 0,78 km de suelo calificado como Residencial, 2,2 km de suelo calificado como Agrícola Residencial, 0,26 km de suelo calificado como Recurso Natural y 0,36 Km de quebrada .

Cabe mencionar que existen algunos tramos en el área urbana y urbanizable que sin duda con la presencia de la nueva vía se verá afectada en su funcionamiento por la incorporación de: usos inadecuados, viviendas junto a la vía, comercios y servicios atomizados. De igual manera en las zonas calificadas como No Urbanizables a la falta de un plan de uso del suelo, de un permanente y adecuado control territorial que dará lugar a la habilitación de suelo urbano al margen de lo dispuesto por el Municipio, el funcionamiento de esta nueva vía se afectará de manera inmediata.

7.7.2.4 Necesidades

El contar con planificación de mayor detalle que permita establecer la organización espacial del territorio en las áreas contiguas a la nueva vía de acceso al aeropuerto denominada Ruta Sur, es parte de las necesidades inmediatas que como herramientas de gestión, para controlar y normar el adecuado funcionamiento de estos componentes de la estructura vial a conformar, necesita el MDMQ y la Administración Zonal del valle de Tumbaco. Esta planificación deberá entre otros aspectos involucrar en procesos de concertación con los propietarios de los predios colindantes, considerar las formas de comunicación y transporte para la población afectada de manera directa y las posibles reversiones de usos de suelo en determinadas áreas inmediatas.

7.7.2.5 Posibles soluciones

Se debe propender a desarrollar un Plan especial de ordenamiento territorial, orientado a normar y controlar los usos de suelo en el área colindante a la vía, El Tratamiento especial se realizará de acuerdo a lo jerárquicamente establecido en las ordenanzas, el PGDT y al PUOS haciendo los ajustes necesarios en base a las particulares condiciones que a lo largo del eje vial se identifiquen. La propuesta deberá recoger los diseños definitivos de la ruta planteada, incorporando el manejo del paisaje y la relación de las áreas de afectación de la vía y su relación con el entorno natural y construido.

7.7.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa.

- **Física:** La Zona correspondientes al área de intervención del Plan Especial cuenta con una superficie de 233,0 hectáreas correspondiente a las áreas urbana, urbanizable y no urbanizable

del territorio comprendido por una distancia de 23,3 kilómetros y una sección de 100 metros a cada lado del eje vial propuesto.

- **Demografía:** La población a considerar en el presente proyecto es la asentada en el área colindante de la misma en la longitud de 23,3 kilómetros y una sección de 250 metros a cada lado del eje vial propuesto.
- **Administrativa:** La administración zonal vinculada con el área del proyecto es la Administración Zonal de Tumbaco quien será la responsable de llevar adelante la elaboración y aplicación de este tratamiento especial de uso de suelo, en directa coordinación con la DMTV.

7.7.3 Vigencia temporal

La elaboración de los estudios para tratamiento tendrá una vigencia temporal menor, mientras que la aplicación debe tener carácter de permanente, con posibilidades de modificaciones en el momento en que así la dinámica del conjunto del territorio lo demanden.

7.7.4 Objetivos

7.7.4.1 Objetivo general

- Como objetivo general del Tratamiento referente al Uso de Suelo sobre el eje vial Sur, se tratará de contar con una propuesta al detalle para establecer los correctos usos de suelo, su acondicionamiento ambiental y paisajístico y lograr una adecuada ocupación del territorio en las áreas adyacentes al mencionado eje vial.

7.7.4.2 Objetivos específicos

- Calificar, Normar y Programar de manera detallada los usos de suelo que se asientan a lo largo del nuevo Eje vial Sur. Establecer una normativa específica a las características del sector.
- Proponer diseños urbanos específicos para definir las posibles relaciones entre el eje vial Sur y otros sistemas de comunicación y movilización que se requieran en el área, acogiendo los resultados del diseño vial definitivo de la ruta planteada. Proponer una adecuada señalización de todo tipo.
- Formular una propuesta paisajista correspondiente al trazado vial propuesto, tanto en los sectores colindantes a los centros poblados, como en las áreas de quebradas y zonas de protección.
- Proponer los mecanismos y procedimientos expresos a aplicarse que garanticen los controles adecuados de los usos del suelo para impedir los asentamientos espontáneos, comercios y servicios que puedan desmejorar y alterar el correcto funcionamiento de la nueva vía, especialmente alrededor de los núcleos urbanos consolidados como Cumbayá y Tumbaco.
- Que la propuesta de intervención se desarrolle de acuerdo a los lineamientos ambientales planteados.

7.7.5 Resultados del proyecto

Como resultado del proyecto se deberá lograr un Tratamiento referente a los Usos de Suelo a lo largo del eje vial de Sur y su ambientación paisajista.

Como parte del desarrollo del proceso se cuenta con:

Plan de detalle específico de los Usos de Suelo:

- Zonificación y detalle de la asignación de usos del suelo pormenorizados en las áreas denominadas como derecho de vía a lo largo del eje denominado Sur de acceso al NAIQ.
- Inventario de reversión de usos o recuperación adecuada de los usos de suelo
- Propuesta de conformación paisajística a lo largo de la vía. (Arborización urbana y paisaje).
- Propuestas específicas para el manejo de las Areas de protección ambiental, identificadas dentro de las zonas Urbanas, Urbanizables y no Urbanizables y que pudieran haberse afectado con la apertura de la vía.
- Diseños urbanos específicos para definir las posibles relaciones entre el eje vial Sur y otros sistemas de comunicación y movilización.
- Propuesta para control permanente en campo para mantener el buen uso del suelo.

Programas y Proyectos

- Se identificará si fuere necesario Proyectos complementarios que permitan el soporte de las propuestas que considera el Plan. Los Proyectos se desarrollarán a nivel de Factibilidad.

7.7.6 Actividades a desarrollar

7.7.6.1 Actividades principales de gestión

Entre las principales actividades de gestión para el tratamiento Especial de Usos de suelo sobre el eje vial sur se identifican:

Actividades previas de coordinación para la elaboración del proyecto

- Determinar el sistema de coordinación entre las instancias municipales para la elaboración del Tratamiento Especial de Usos de Suelo a lo largo de la Vía Sur.
- Revisar las propuestas elaboradas por el MDMQ y la DMTV referente a este tema.
- Elaborar los Términos de Referencia para los estudios
- Determinar la relación operativa de este proyecto con el diseño definitivo en el componente de ingeniería vial.
- Realizar el proceso de convocatoria, calificación, adjudicación y negociación de los estudios

Elaborar los estudios del Tratamiento referente al uso del suelo sobre el eje vial Sur.

- Ejecutar de los estudios.
- Supervisar el proceso de elaboración de los estudios

Implementar los Resultados Obtenidos

- Establecer los mecanismos para implementar los resultados obtenidos
- Iniciar los procedimientos legales al interior de la Administración Zonal, la DMTV y la Corporación Municipal para la aprobación correspondiente.

7.7.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006		
		2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre	1° Trimestre	2° Trimestre	3° Trimestre
1	Acciones preliminares para la elaboración de los trabajos						
	Determinar la coordinación del Proyecto						
	Elaborar los términos de referencia						
	Realizar el proceso de convocatoria, adjudicación y negociación de los estudios						
2	Elaborar los estudios para el control de los usos de suelo a lo largo del eje vial de la Rutas Sur						
	Desarrollo de los estudios						
	Recepción de los estudios						
	Seguimiento y Aprobación de estudios						
3	APLICACIÓN						
	Proceso de aplicación						

7.7.8 Estimación costos

Se considera en el presupuesto los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo Técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales y reproducciones

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo Técnico Clave	Arquitecto Urbanista (Director)	1	3	3	2,800	8,400
	Arquitecto Paisajista	1	3	3	2,200	6,600
	Sub Total					15,000
Equipo técnico auxiliar	Ing. Geógrafo	1	3	3	1,800	5,400
	Arq. Urbanista	1	2	2	2,200	4,400
	Arq. Paisajista	1	2	2	1,800	3,600
	Ing. Civil presupuestos	1	1	1	1,800	1,800
	Sub Total					15,200
Personal Operativo	Dibujantes	3	3	9	400	3,600
	Auxiliares de técnicos	1	2	2	400	800
	Administración	1	3	3	400	1,200
	Sub Total					5,600

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Arriendo de oficina y vehículo	Arriendo de oficina	1	3	3	300	900
	Arriendo de vehículo	1	3	3	500	1,500
	Sub Total					2,400

Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	2	3	6	75	450
	Copias y reproducción de documentos: global			0		1,000
	Papel: A4. A3. A1.			0		200
	Sub Total					1,650

Total:	39,850
17% IVA	6,773
Total:	44,623

7.7.9 Fuentes de financiamiento

El proyecto debe ser financiado por el MDMQ con la participación directa de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda y la Dirección de Transporte y la Administración Zonal Tumbaco

7.7.10 Responsabilidad en la gestión

La responsabilidad de la Gestión estará a cargo de la DMTV la Dirección de Transporte del MDMQ en colaboración con la Administración Zonal Tumbaco. .

7.7.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Para el seguimiento se considerará:

- El cumplimiento de los plazos según el cronograma.
- El cumplimiento de las actividades propuestas para la gestión del proyecto.
- La propuesta se ha presentado a la Comisión de Planificación para su análisis y presentación para aprobación del Concejo del MDMQ.

Para la evaluación se considerará:

- El cumplimiento de los objetivos específicos.
- Se ha sujetado a los Términos de Referencia
- El proyecto es aprobado por el Concejo Metropolitano
- Las propuestas de uso de suelo y planteamiento vial, se han replicado en otras vías distritales con características similares.

7.8 NOMBRE DEL PROYECTO: TRATAMIENTO REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE EL EJE VIAL ZÁMBIZA

7.8.1 Fecha de formulación del proyecto

Enero del 2005.

7.8.2 Caracterización

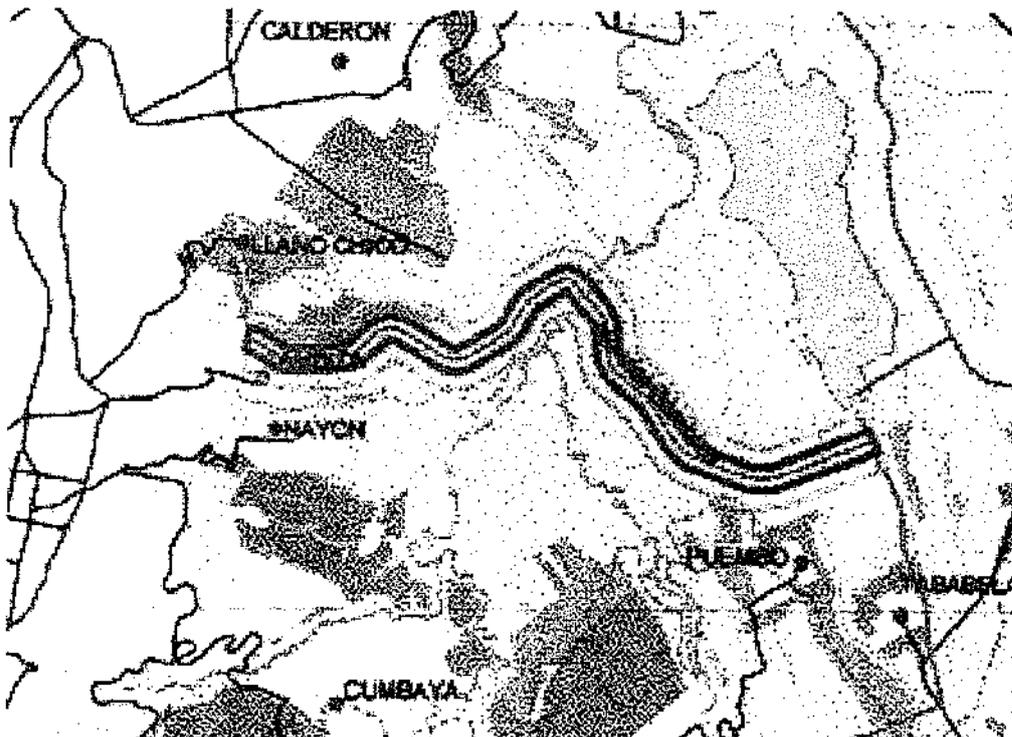
7.8.2.1 Antecedentes y justificación

Dentro del enfoque que se pretende dar a la accesibilidad vial al NAIQ se propone el conformar una estructura o sistema vial coherente que permita mejorar las condiciones de accesibilidad de las poblaciones por las cuales atraviesen sus componentes y no se conviertan en barreras y focos de afectaciones funcionales urbanas y ambientales.

Una de las vías de acceso propuestas para acceder al NAIQ es la colindante al sector de Nayón y Zámiza. Al momento el Municipio solo cuenta con estudios generales de Ordenamiento Territorial y el marco jurídico del Régimen del suelo, que señala cuales deben ser los niveles menores de planificación para el conjunto del Distrito. Por tanto al momento de la realización de la vía mencionada será fundamental que el MDMQ imponga una adecuada forma de uso y ocupación del suelo sobre los costados inmediatos del eje vial denominado Zámiza. Esta propuesta de usos y ocupación de suelo deberá estar íntimamente relacionada con la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial de Nayón y Zámiza.

7.8.2.2 Localización

El área de localización a considerar en el presente proyecto comprende desde el empalme con la Av. Simón Bolívar en el costado norte de Zámiza hasta su empalme con la vía de acceso al NAIQ y actualmente en construcción en el sector de Tababela, con una longitud de 13,4 Kilómetros por una sección aproximada de 200 metros. (ver plano)



7.8.2.3 Situación actual

La próxima construcción del NAIQ en el sector de Tababela y la apertura de una de sus vías de acceso tendrán un impacto considerable en los usos y ocupación del suelo en el área de Nayón y Zámbez. Este escenario implica que el MDMQ deberá prever los posibles conflictos a partir de los distintos instrumentos de planificación que el Municipio debe elaborar.

Con relación a la clasificación general del suelo (Suelo Urbano, Suelo urbanizable y Suelo No Urbanizable) la ruta atraviesa en todo su recorrido con suelo calificado como No Urbanizable, a excepción de una parte en su inicio, en un tramo de 3 km que colinda en el costado norte, con una zona calificada como urbanizable. A partir de dicho punto la vía cruza laderas de las vertientes de la quebrada de Zámbez y del río Pan Pedro hasta llegar a la plataforma de la antigua hacienda de Nápoles en la planada de Puenbo, cruza la quebrada del Guambi, finalmente hasta llegar al cruce con la vía de acceso al NAIQ. En general el territorio que cruza la vía propuesta es geomorfológicamente frágil. El uso general del suelo y en el tramo de inicio está calificado como Residencial Agrícola. El tamaño mínimo de conformación de lotes en este mismo tramo es de 2500m². Luego de este tramo la normativa municipal vigente plantea lotes de 25000m².

7.8.2.4 Necesidades

El contar con una planificación preventiva de detalle que permita mejorar la organización espacial del territorio en las áreas contiguas a la nueva vía de acceso al aeropuerto en el área de Nayón y Zámbez, es parte de las necesidades inmediatas que, como herramientas de gestión para controlar y normar el adecuado funcionamiento de estos componentes de la estructura vial a conformar, requiere el MDMQ.

7.8.2.5 Posibles soluciones

Una de las alternativas consideradas, es el no intervenir en el ordenamiento territorial, lo cual conduciría a una ocupación arbitraria del suelo con respecto a la vía. Esta situación generará situaciones negativas para la eficiente operación de la misma y la alta inversión a realizar no esté debidamente respaldada.

Se debe propender entonces a elaborar un Plan con características de Tratamiento Especial orientado a normar y controlar los usos de suelo que por su dinámica entren en contradicción con la normativa vigente y Ruta Zámbez de acceso al NAIQ. El Tratamiento especial se realizará de acuerdo a lo jerárquicamente establecido en las ordenanzas, el PGDT y al PUOS.

Este tratamiento deberá recoger los diseños definitivos de la ruta planteada, incorporando mejoras tanto en lo paisajístico, así como en la definición de las áreas de afectación de la vía y su relación con el entorno natural y construido.

7.8.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa.

- **Física:** El área de intervención del Plan Especial cuenta con una superficie de 135,0 hectáreas correspondiente a las áreas urbana, urbanizable y no urbanizable del territorio comprendido por una distancia de 13,5 kilómetros y una sección de 100 metros a cada lado del eje vial propuesto.
- **Demografía:** La población a considerar en el presente proyecto la asentada en las áreas colindantes a la vía, principalmente en la colindancia con Nayón y Zámbez y de la de Puenbo.

- **Administrativa:** La administración zonal vinculada con el área del proyecto es la Administración Zona Norte en el tramo inicial desde la Av. Simón Bolívar, mientras que a partir del cruce del río San Pedro, corresponde a la Administración de la Zona de Tumbaco.

7.8.3 Vigencia temporal

La elaboración de los estudios para formular la propuesta de intervención, tiene una vigencia temporal, mientras que la aplicación de las propuestas tendrá un carácter de permanente, con posibilidades de modificaciones en el momento en que así la dinámica del conjunto del territorio lo demanden.

7.8.4 Objetivos

7.8.4.1 5.1 Objetivo general

- Objetivo general del Tratamiento referente al Uso de Suelo sobre el eje vial Zámbriza, se tratará de contar con una propuesta al detalle para establecer los correctos usos de suelo, del acondicionamiento ambiental y paisajístico para lograr una adecuada ocupación del territorio en las áreas adyacentes al mencionado eje vial.

7.8.4.2 Objetivos específicos

- Calificar, Normar y Programar de manera detallada los usos de suelo que se asientan a lo largo del nuevo Eje vial Zámbriza. Establecer una normativa específica.
- Proponer diseños urbanos específicos para definir las posibles relaciones entre el eje vial Zámbriza y otros sistemas de comunicación y movilización que se requieran en el área, acogiendo los resultados del diseño vial definitivo de la ruta planteada.
- Formular una propuesta paisajista de las áreas colindantes a la vía, considerando las características topográficas particulares que presenta el sector (pendientes muy pronunciadas) suelo inestable, vegetación escasa.
- Proponer los mecanismos y procedimientos expresos a aplicarse que garanticen los controles adecuados de los usos del suelo para impedir los asentamientos espontáneos, comercios y servicios que puedan desmejorar y alterar el correcto funcionamiento de la nueva vía.

7.8.5 Resultados del proyecto

Como resultado del proyecto se contará con una propuesta referente a los Usos de Suelo a lo largo del eje vial de Zámbriza. Y su ambientación paisajista, como las normas que se deben cumplir para su aplicación. Se dispondrá de los planos de intervención, especificaciones técnicas y un presupuesto valorado de la misma.

Como parte del desarrollo del proceso se cuenta con:

Plan de detalle específico de los Usos de Suelo:

- Zonificación y detalle de la asignación de usos del suelo pormenorizados en las áreas denominadas como derecho de vía a lo largo del eje denominado Zámbriza de acceso al NAIQ.
- Inventario de reversión de usos o recuperación adecuada de los usos de suelo

- Propuesta de intervención paisajística a lo largo de la vía. (arborización, conformación de áreas ajardinadas, propuestas de revegetación, consolidación de taludes)
- Propuestas específicas para el manejo de las Areas de protección ambiental, identificadas dentro de las zonas Urbanas, Urbanizables y no Urbanizables y que pudieran haberse afectado con la apertura de la vía. (remediación ambiental)
- Propuesta de intervención ambiental con diseños urbanos específicos relacionados con el eje vial y los asentamientos poblados colindantes.
- Propuesta para control permanente en campo de los usos que se pretendan asentar en el eje vial.

Programas y Proyectos

- Se establecerán Programas y Proyectos que soporten todas las propuestas de los diversos aspectos del Plan. Los Proyectos se desarrollarán a nivel de Factibilidad.

7.8.6 Actividades a desarrollar

7.8.6.1 Actividades principales de gestión

Entre las principales actividades de gestión para el Plan de Especial de Ordenamiento Territorial se encuentran

Identificar las instancias administrativas que coordinaran la elaboración de la propuesta

- Determinar el sistema de coordinación entre las instancias municipales para la elaboración del Tratamiento Especial de Usos de Suelo a lo largo de la Vía Zámbriza.
- Revisar todas las propuestas elaborado por el MDMQ y la DMTV planteados sobre el tema.
- Determinar la relación operativa de este proyecto con el diseño vial definitivo.
- Elaborar los Términos de Referencia para los estudios
- Conformar las Comisiones correspondientes de acuerdo a la Ley de Consultoría y su Reglamento
- Realizar el proceso de convocatoria, calificación, adjudicación y negociación de los estudios

Elaborar los estudios del Tratamiento referente al uso del suelo sobre el eje vial Zámbriza.

- Ejecutar de los estudios.
- Supervisar el proceso de elaboración de los estudios

Implementar los Resultados Obtenidos

- Establecer los mecanismos para implementar los resultados obtenidos
- Iniciar los procedimientos legales al interior de la Administración Zonal Centro Norte, la DMTV y la Corporación Municipal para la aprobación correspondiente.

7.8.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005						AÑO 2006			
		2º Trimestre		3º Trimestre		4º Trimestre		1º Trimestre			
1	Acciones preliminares para la elaboración de los trabajos										
	Determinar la coordinación del Proyecto										
	Elaborar los términos de referencia										
	Realizar el proceso de convocatoria, adjudicación y negociación de los estudios										
2	Elaborar los estudios para el control de los Usos de Suelo del eje Zámiza										
	Desarrollo de los estudios										
	Recepción de los estudios										
	Aprobación de estudios										
	Seguimiento de los estudios										
3	APLICACIÓN										
	Proceso de aplicación										

7.8.8 Estimación costos

Los costos para este proceso estarán dados por:

- Personal Contratado (equipo consultor contratado)

Sobre el equipo consultor a contratar: para el desarrollo de este proyecto será necesario contar con un equipo Consultor que asuma todas las responsabilidades por la ejecución del estudio y las obligaciones que implica. Sus funciones serán las de dirección y ejecución de los estudios, así como la coordinación del trabajo de su equipo técnico con el equipo de supervisión o contraparte municipal.

Se considera en la estructuración del presupuesto, los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo Técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales y reproducciones

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	S/mes	\$ Total
Equipo técnico clave	Arquitecto Urbanista (Director)	1	2.5	2.5	2,800	7,000
	Arquitecto Paisajista	1	2.5	2.5	2,200	5,500
	Sub Total					12,500

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	S/mes	\$ Total
Equipo técnico auxiliar	Ing. Geógrafo	1	2	2	1,800	3,600
	Arq. Urbanista	1	2	2	1,800	3,600
	Arq. Paisajista	1	2	2	1,800	3,600
	Ing. Civil presupuestos	1	0.75	0.75	1,800	1,350
	Sub Total					12,150

Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total	
Personal operativo	Dibujantes	2	2.5	5	400	2,000
	Auxiliares de técnicos	1	2	2	400	800
	Administración	1	2.5	2.5	400	1,000
	Sub Total					3,800

Arriendo de oficina y vehículo	Arriendo de oficina	1	2.5	2.5	300	750
	Arriendo de vehículo	1	2.5	2.5	500	1,250
Sub Total						2,000

Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	2	2.5	5	75	375
	Copias y reproducción de documentos: global			0		750
	Papel: A4.			0		100
	A3. A1.					
Sub Total						1,225

Total:	31,675
IVA 12%	3,801
Total:	35,476

7.8.9 Fuentes de financiamiento

El proyecto debe ser financiado por el MDMQ debiendo gestionar los costos de los estudios con la CORPAQ, como entidad directamente interesada en el desarrollo de ese proyecto

7.8.10 Responsabilidad en la gestión

La responsabilidad de la Gestión estará a cargo de la DMTV, la Dirección de Transporte con la participación de las Administraciones Zonales Norte y Tumbaco.

7.8.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Para el seguimiento se considerará:

- El cumplimiento de los plazos según el cronograma.
- El cumplimiento de las actividades propuestas para la gestión del proyecto.
- La propuesta se ha presentado a la Comisión de Planificación para su análisis y presentación para aprobación del Concejo del MDMQ.

Para la evaluación se considerará:

- El cumplimiento de los objetivos específicos.
- Se ha sujetado a los Términos de Referencia
- El proyecto es aprobado por el Concejo Metropolitano
- Las propuestas de uso de suelo y planteamiento vial, se han replicado en otras vías distritales con características similares.

7.9 NOMBRE DEL PROYECTO: INTERVENCIÓN PARA RECUPERAR LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN EFICIENTE DE LA VÍA PANAMERICANA (TRAMO PIFO-ASCÁZUBI)

7.9.1 Fecha de formulación del proyecto
Enero del 2005

7.9.2 Caracterización

7.9.2.1 Antecedentes y justificación

La Nueva Panamericana, toma este nombre a partir de la aprobación del Plan General de Desarrollo Territorial en el año 2003.

La propuesta corresponde a una **vía arterial principal suburbana**, con derecho de vía de 24m. al eje y 10m. de retiro de construcción.¹

“Su función principal es proporcionar movilidad a los tráficos regionales y nacionales caracterizados por largos desplazamientos con velocidades de operación que tienden a registrar valores crecientes. Permite establecer conexión entre los grandes generadores de tráfico como ciudades importantes y sus respectivas zonas industriales, productivas o residenciales.

7.9.2.2 Características funcionales

- Asume el tráfico internacional e interprovincial.
- Provee gran movilidad al tráfico de larga distancia.
- Garantiza continuidad en las grandes regiones.
- Permite conexiones con vías similares en regiones vecinas.
- Conecta ciudades con poblaciones superiores a 20.000 habitantes y las capitales provinciales.”²

Las condiciones de operación actual, de esta vía son deficientes, debido al mal uso del suelo en sus costados y que se refleja en: menor velocidad de movilización, mayores incrementos de tiempo, mayores situaciones de riesgo, deterioro del entorno natural, deficiente calidad paisajista. Los aspectos mencionados (disminución de la velocidad, mayores riesgos) implican mayores costos de operación. Los costos de recuperación serán cada vez más altos si no se interviene a corto plazo. Se ha perdido la calidad en los accesos a los centros poblados por los cuales cruza la vía.

La reglamentación de 1993 (Ordenanza 3050) plantea corredores de Uso Múltiple para las franjas laterales de la vía Panamericana cuando atraviesa los núcleos urbanos de las parroquias Pifo, Yaruquí y El Quinche, con lotes de 600m² a 1.000m². y retiros frontales de 5m. medidos a partir del derecho de vía.

Para las restantes parroquias la reglamentación establecía Uso Residencial con lotes de 600 m² a 1.000 m² y retiros frontales de 5 m.

¹ Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito No. 095 y 107, cuadro No. 2 Derechos de vías y áreas de protección especial.

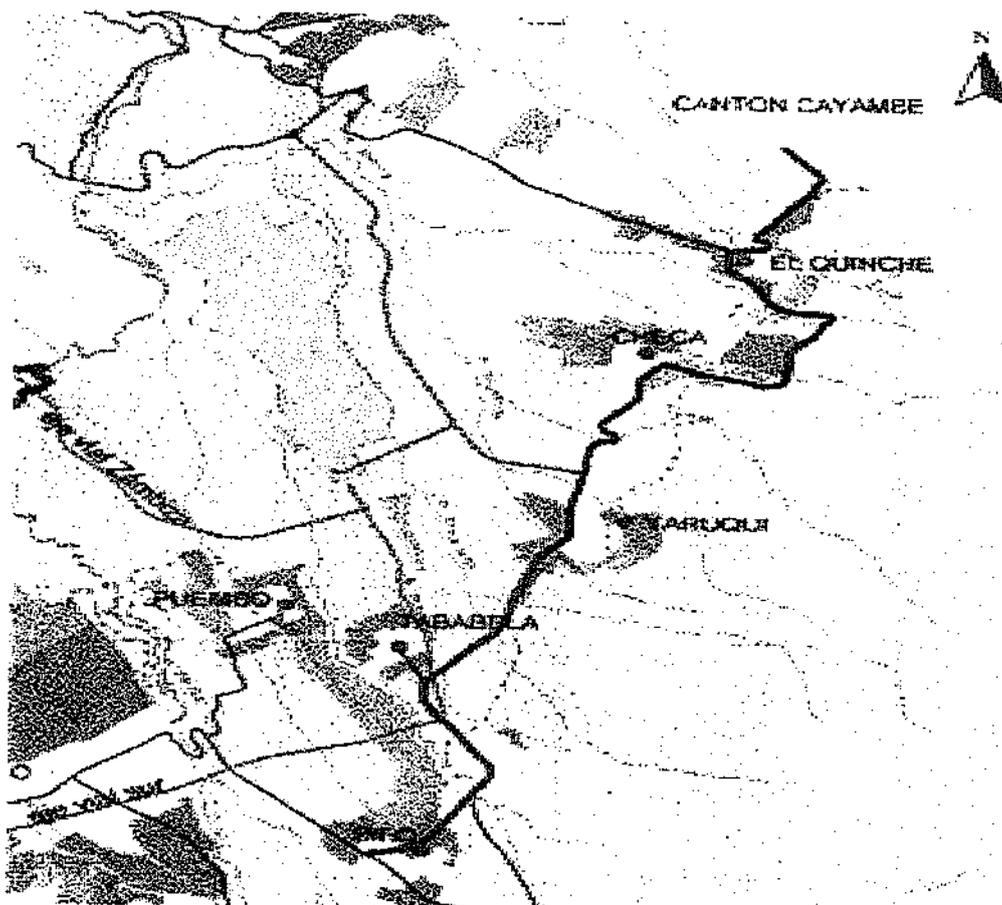
² Art. 28 de la Ordenanza 3457, Normas de Arquitectura y Urbanismo

Este tipo de reglamentación condujo a la implantación de numerosos comercios y oferta de servicios que no previeron sitios de estacionamiento para los usuarios, ni adecuadas facilidades de acceso (carriles laterales, bahías, etc.) para ingresar a los establecimientos. Varias de las edificaciones ni siquiera respetaron el retiro frontal y se construyeron sobre línea de fábrica, ante la desidia de la Municipalidad para obligar a cumplir lo establecido en la Ordenanza.

La limitada capacidad de control que tiene la Municipalidad sobre el uso del suelo en las áreas suburbanas, ha generado el inadecuado uso de las franjas laterales definidas como derecho de vía en las vías distritales y así también en la nueva Panamericana (antigua Perimetral Distrital) materia de este análisis.

7.9.2.3 Localización

El análisis para la recuperación de la Panamericana, se realizará sobre tramo comprendido entre la población de Pifo y Ascázubi, dentro de la jurisdicción del Municipio de Quito, es decir hasta la quebrada La Esperanza cerca de Ascázubi Alto. Se debe considerar con el Municipio del cantón Cayambe para integrar como parte de la propuesta la intervención hasta el cruce con la vía que sale de Guayllabamba hacia Ibarra.



7.9.2.4 Situación actual

Al recorrer la vía se observa la presencia de accesos domiciliarios directos desde la Nueva Panamericana. A medida que se acerca a los núcleos urbanos, la situación se torna repetitiva y caótica con la oferta de todo tipo de comercio y servicios (restaurantes improvisados, mecánicas,

ferreterías, venta de frutas, material de construcción, vulcanizadoras, etc.) Estas últimas requieren espacios propios para el estacionamiento de los vehículos mientras se realizan su trabajo, los que éstos se estacionan a los costados de la vía obstaculizando la circulación y siendo causa de accidentes de tránsito.

El inadecuado uso de suelo no es el único responsable de la operación ineficiente de la vía, los usuarios del comercio y servicios, que estacionan sus vehículos livianos o pesados en cualquier sitio de la vía, también son responsables., lo cual implica la ausencia de control en este aspecto.

Los vehículos de transporte interparroquial al detenerse de acuerdo a la conveniencia de los pasajeros y no donde se han dispuesto las paradas, coadyuvan a la baja operatividad de la vía.

La circulación de ciclistas y peatones junto a vehículos livianos y pesados representa potencial riesgo de accidente, pues no cuentan con facilidades que garanticen su seguridad, considerando que en algunas parroquias suburbanas la bicicleta representa la alternativa más económica de desplazamiento, sobre todo para aquellas personas que trabajan en las plantaciones de flores.

Todo ello contribuye a que la vía no opere adecuadamente: los tiempos de desplazamiento son mayores; el peligro de accidente es permanente; los usuarios, ya sean residentes, pasajeros, conductores de vehículos livianos, ciclistas o peatones utilizan la vía en condiciones altas de inseguridad.



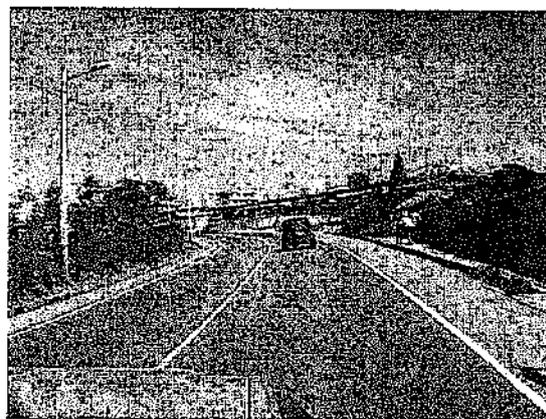
ACCESO A PIFO



ZONA DE ALPACHA



ACCESO A YARUQUI



INGRESO A YARUQUI



ZONA NORTE DE PIFO (IMAGEN POSITIVA)



ZONA DE CAMPO DURO (IMAGEN POSITIVA)

7.9.2.5 Necesidades

Es imperativo fortalecer el departamento de control y el departamento de desarrollo de la comunidad de la Administración Zonal del Valle de Tumbaco.

Desarrollar el estudio técnico del mejoramiento vial del tramo Pifo - Ascázubi donde conste el área de afectación por derecho de vía y las normas específicas de intervención y sostenimiento de la propuesta.

Solicitar la colaboración de la Policía Nacional para el control de velocidad máxima en áreas urbanas.

Llegar a acuerdos entre los propietarios de los lotes colindantes, la comunidad y la Municipalidad para desarrollar vías para medios de transporte alternativo (ciclorrutas).

7.9.2.6 Posibles soluciones

- Controlar el uso de suelo en la franja de afectación de la vía.
- Replantar el acceso directo a los lotes en las áreas críticas.
- Controlar la disponibilidad de estacionamiento y el estudio de tráfico previo a la implantación de comercio y servicios en los bordes de la vía al atravesar zonas urbanas.
- Definir los cruces peatonales a nivel y los pasos elevados a lo largo del tramo de análisis.
- Mejorar la señalización horizontal y vertical. Utilizar la franja de afectación para implantar una ciclo ruta que enlace las cabeceras parroquiales.
- Delimitar con elementos físicos el derecho de vía (arborización)
- Fijar cercas naturales o artificiales para evitar el cruce no programado de ganado vacuno especialmente.
- Impulsar un plan de arborización para fortalecer ambientalmente el entorno de la vía.
- Propiciar proyectos de recuperación arquitectónica y urbana en los accesos de los poblados.

7.9.2.7 Cobertura

- **Física.** El proyecto implica 24.4 Km. de longitud y un área de influencia directa (una franja de 200m al eje de la vía), de 488,0 has.
- **Demográfica.** La población involucrada en el proyecto (200 m al eje de la vía), según reporta el censo del año 2001 es 720 habitantes, aproximadamente.

- **Administrativa:** Este sector actualmente está bajo la jurisdicción de la Administración Zonal Tumbaco.

7.9.3 Vigencia temporal

Una vez aprobado el proyecto, su vigencia deberá ser permanente mientras se mantenga la jerarquía y la función de la vía.

7.9.4 Objetivos

7.9.4.1 Objetivo general

Recuperar la eficiencia operativa funcional de la vía Panamericana, valorizar su entorno ambiental, recuperar la seguridad para los usuarios.

7.9.4.2 Objetivos específicos

- Desarrollar propuestas concretas para el cruce por las zonas urbanas y urbanizables.
- Desarrollar propuestas para el cruce por las zonas no urbanizables (agrícolas).
- Mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas usuario de esta vía.
- Mejorar las condiciones de operación vehicular de la vía una señalización adecuada.
- Definir la forma de uso y ocupación del suelo en los costados de la vía.
- Establecer normas específicas con respecto a la propuesta de conformación a desarrollar.
- Formular planteamientos expresos para recuperar y mantener la calidad paisajista de la vía y sus entorno.

7.9.5 Resultados del proyecto

La Nueva Panamericana ha mejorado sus características de alta velocidad en las áreas no pobladas, y de velocidad moderada al atravesar las cabeceras parroquiales. Los vehículos que acceden a vivienda, comercio y servicios en áreas urbanas no representan peligro de accidentes de tránsito, pues disponen de carriles laterales y sitios apropiados para estacionar.

Los ciclistas y peatones transitan seguros por una ciclorruta paralela a la vía Panamericana y disponen de cruces peatonales elevados bien planificados y diseñados, tanto para peatones como para ciclistas. Las áreas no pobladas colindantes con la vía, están cercadas con elementos naturales y los animales permanecen tras ese cerco. Los ciudadanos propietarios de los lotes vecinos a la vía, construyen observando las disposiciones de las ordenanzas. Ambientalmente se ha fortalecido el entorno. Se cuenta con instrumentos técnicos y legales que permitan sostener la propuesta.

7.9.6 Actividades a desarrollar

7.9.6.1 Actividades principales de gestión

- Formular la propuesta de recuperación de las condiciones de operación eficiente de la vía en coordinación con las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda, Transporte y Vialidad y la Unidad de Forestación.
- Incorporar en la formulación de la propuesta la participación de los actores involucrados, entre ellos las Juntas Parroquiales, los propietarios de los lotes colindantes, cooperativas de transporte parroquial.

- Formular los términos de referencia para el estudio de Mejoramiento de la vía Panamericana, tramo Pifo – Ascázubi y gestionar su ejecución.
- Lograr acuerdos con los ciudadanos residentes para evitar inversiones que en el mediano plazo deberán ser expropiadas y derrocarse, cuando la vía requiera ser ampliada.

7.9.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006
		2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre	1° Trimestre
1	ETAPA PRELIMINAR				
	Acuerdo al interior de la Municipalidad para formular la propuesta				
	Revisión de la propuesta con la participación de los actores involucrados				
	Elaboración de Términos de Referencia para Estudio de Mejoramiento				
	Asignación de recursos				
	Elaboración de documentos precontractuales				
	Invitación Selección y Contratación de consultor				
2	DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS				
	Desarrollo de los estudios				
	Recepción de los estudios				
	Seguimiento de los estudios				
	Aprobación de estudios				
3	APLICACIÓN				
	Proceso de aplicación				

7.9.8 Estimación costos

La estimación de costos para ejecución de los estudios, se refiere directamente a la ejecución del proyecto propuesto, no se incluye el personal de las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda, Transporte y Vialidad, o el Departamento Forestal.

Se han identificado los siguientes componentes para la estructuración del presupuesto:

- Equipo técnico clave
- Equipo técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones.

	Profesional	N°	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico clave	Arquitecto Urbanista (Director)	1	3	3	2,800	8,400
	Ingeniero vial	1	2	2	2,200	4,400
	Ing. Forestal	1	1	1	2,200	2,200
					Sub Total	12,800

Equipo técnico auxiliar	Ing. Geógrafo	1	3	3	1,800	5,400
	Ing. Ambiental	1	2	2	1,800	3,600
	Arquitecto Urbanista	1	3	3	1,800	5,400

Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Abogado	1	1	1	1,800	1,800
Economista	1	1	1	1,800	1,800
Técnico Coordinación Social	1	2	2	1,800	3,600
Sub Total					21,600

Personal operativo	Dibujantes	2	3	6	500	3,000
	Encuestadores	2	2	4	500	2,000
	Administración	1	3	3	500	1,500
	Sub Total					6,500

Arriendo de oficina y vehículo	Arriendo de oficina	1	3	3	300	900
	Arriendo de vehículo	2	2	4	500	2,000
	Sub Total					2,900

Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	3	3	9	75	675
	Copias y reproducción de documentos: global					1,000
	Fotografía. Aérea					500
	Papel: A4. A3. A1.			0		200
	Sub Total					2,375

Total:	46,175
IVA 12%:	5,541
Total:	51,716

7.9.9 Fuentes de financiamiento

Será responsabilidad del MDMQ el impulsar la ejecución de este proyecto. Se considera factible el lograr la participación del Consejo Provincial de Pichincha en la ejecución del proyecto.

7.9.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación de la propuesta es responsabilidad del MDMQ a través de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda, la Dirección Metropolitana de Transporte y Vialidad, la Unidad de Forestación y Reforestación, la Empresa Metropolitana de Obras Públicas, la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros, cada una según su competencia.

7.9.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Para el seguimiento se considerará:

- El cumplimiento de los plazos según el cronograma.
- El cumplimiento de las actividades propuestas para la gestión del proyecto.
- La propuesta se ha presentado a la Comisión de Planificación para su análisis

Para la evaluación se considerará:

- El cumplimiento de los objetivos específicos
- El proyecto es aprobado por el Concejo Metropolitano
- Las propuestas de uso de suelo y planteamiento vial, se han replicado en otras vías distritales con características similares.

7.10 NOMBRE DEL PROYECTO: CONFORMACIÓN DE UN EQUIPO TÉCNICO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, ADSCRITO A CORPAQ PARA EL FUTURO MANEJO DEL SUELO DEL NAIQ

7.10.1 Fecha de formulación del proyecto
Enero del 2005

7.10.2 Caracterización

7.10.2.1 Antecedentes y justificación

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la entidad canadiense dispondrá del Plan Definitivo de conformación territorial y de diseño arquitectónico del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, que se desarrollará en 1.535 hectáreas.

La propuesta del desarrollo del Plan de Uso del Suelo se respalda en los siguientes parámetros que se mencionan a continuación:¹

- El desarrollo del NAIQ se ha programado su ejecución en varias fases.
- Existen numerosos limitantes asociados con el uso del suelo. Es importante que el aeropuerto esté adecuadamente integrado con el área circundante, no sólo durante el tiempo de su construcción, sino cuando las presiones en el entorno se incrementen.
- Es necesario disponer de líneas guías y regulaciones con respecto al uso del suelo en torno al aeropuerto para mantener un crecimiento satisfactorio y mitigar posibles afectaciones.
- Las quebradas que circundan el área del aeropuerto requieren permanente atención en su aspecto ambiental: quebrada del Guambi, quebrada Santa Rosa y el río Urvía.

La propuesta de Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto considera los siguientes usos:

- Instalaciones de operación aérea. 512,0 hectáreas
- Agricultura/ Futura zona de operación aérea. 321,0 hectáreas
- Área de protección ambiental. 390,0 hectáreas
- Zona Franca. 222,0 hectáreas
- Agricultura/ Futura zona comercial industrial 39,9 hectáreas
- Área de manejo de aguas de tormenta y facilidades de tratamiento. 50,0 hectáreas

Una vez el proyecto entre en proceso de ejecución y posteriormente de implementación, conviene que como parte del equipo técnico que se conformará para la operación y mantenimiento de las múltiples instalaciones que forman parte del mismo, se estructure un equipo responsable del ordenamiento, sostenimiento del uso para el conjunto del territorio que forma parte del NAIQ.

7.10.2.2 Localización

El área de intervención corresponde a las instalaciones del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito en sus 1.535,00 hectáreas.

¹ Quito International Airport Master Plan- Preliminary Draft. Capítulo 13 The Land Use Plan. 13.4 Airport Land Use Development Plan.

7.10.2.3 Situación actual

La propuesta general de estructuración del aeropuerto en sus distintos componentes se encuentra en proceso de diseño.

7.10.2.4 Necesidades

Se requiere contar con un equipo técnico de planificación, responsable del manejo del suelo en toda la jurisdicción del NAIQ para sostener las propuestas de conformación establecidas en la fase de diseño y que esté en posibilidad de atender demandas de nuevos requerimientos o imprevistos que se puedan generar en el uso de las instalaciones en su conjunto, como aplicar las propuestas de intervención de acondicionamiento ambiental que para el área se planten, sobre todo considerando las frágiles condiciones de la laderas circundantes.

7.10.2.5 Posibles soluciones

Una primera alternativa, es lógicamente, no conformar un equipo técnico para el manejo del uso del suelo al interior del NAIQ.. Si tal cosa sucede la ausencia de un adecuado manejo del suelo podría generar afectaciones a la correcta operación del aeropuerto, deteriorar el entorno e invertir recursos en remediaciones de situaciones negativas imprevistas. .

La alternativa, adecuada es la determinación de la conformación del equipo técnico que asuma la responsabilidad del manejo del suelo en el área del NAIQ. .

7.10.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa

- **Física.** Cubre el territorio del NAIQ: 1535 hectáreas.
- **Demográfica.** Cubre la población que estará vinculada con la operación del aeropuerto y sus usuarios.
- **Administrativa.** Formará parte del sistema de administración del NAIQ.

7.10.3 Vigencia temporal

El equipo técnico operará regularmente durante el tiempo de operación del NAIQ.

7.10.4 Objetivos

7.10.4.1 Objetivo general

Que el Plan de Uso del Suelo propuesto para el NAIQ una vez el mismo entre en operación se aplique y mantenga en condiciones eficientes en beneficio de las buenas condiciones de operación aeroportuarias y de la calidad ambiental del entorno.

7.10.4.2 Objetivos específicos

Contar con un equipo técnico capacitado y eficiente para el manejo del uso del suelo en la jurisdicción territorial del NAIQ.

Que el equipo técnico conformado disponga de la autoridad suficiente para implementar las medidas que permitan el sostenimiento satisfactorio del suelo de acuerdo a los usos propuestos.

Que la accione de aplicación del Plan de Manejo del suelo en el área del NAIQ permita limitar las situaciones de riesgo en la operación del mismo debido al mal uso del suelo.

7.10.5 Resultados del proyecto

Como producto directo de la aplicación del proyecto propuesto, se espera contar con un equipo técnico conformado, debidamente capacitado, que tenga un conocimiento integral de los componentes del proyecto y este en capacidad de administrar eficientemente el uso del suelo del mismo en su conjunto.

7.10.6 Actividades a desarrollar

7.10.6.1 Actividades principales de gestión

La autoridad responsable del futuro manejo de las instalaciones del NAIQ, asuma como una medida conveniente el contar con el equipo técnico propuesto.

Propiciar que el equipo técnico pueda participar en el proceso de estructuración del proyecto en su conjunto, para facilitar su operación futura, con mayor conocimiento.

7.10.7 Cronograma de aplicación

	ETAPAS	AÑO 2005			AÑO 2006
		2° Trimestre	3° Trimestre	4° Trimestre	1° Trimestre
1	ETAPA PRELIMINAR				
	Análisis de propuesta por parte de autoridades del NAIQ responsables de su futura operación.				
	Identificación de equipo técnico base a conformar y etapas de incorporación.				
	Formulación funciones específicas a cumplir. Asignación de recursos.				
	Establecimiento de perfiles profesionales requeridos y documentos precontractuales para convocatoria.				
2	CONVOCATORIA, CALIFICACIÓN, SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DE EQUIPO TÉCNICO BASE.				
3	OPERACIÓN DE EQUIPO BASE				

7.10.8 Estimación costos

La estimación de costos para este proyecto se refiere a la participación de un profesional que asesore a las autoridades del NAIQ en el proceso de conformación del equipo técnico requerido, identifique sus funciones, establezca las etapas de incorporación, determine el nivel profesional, establezca los costos de operación, identifique las ayudas técnicas y operativas que se requerirá para el eficiente cumplimiento de sus funciones. Además deberá participar en la conformación de listas para identificar candidatos y en la estructuración de los documentos precontractuales para llamado a concurso.

	Profesional	No.	Meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico Clave	Planificador	1	3	3	2.800	8.400
					Subtotal	8.400
Equipo técnico auxiliar	Ingeniero Ambientalista	1	1	1	1.800	1.800
	Arquitecto Urbanista	1	1	1	1.800	1.800
					Subtotal	3.600
Personal Operativo	Administración	1	3	3	500	1.500
					Subtotal	1.500
Arriendos	Arriendo de Oficina	1	3	3	300	900
					Subtotal	900
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	2	3	6	75	450
	Copia-reproducción documentos	Global				300
	Papel: A4, A3, A1					200
					Subtotal	950
					Total	15.350
					15.350	15.350
					TOTAL	17.192

7.10.9 Fuentes de financiamiento

Para el desarrollo del proyecto se considera que la responsabilidad directa está en la CORPAQ como entidad responsable del proyecto del NAIQ. .

7.10.10 Responsabilidad en la gestión

La gestión, para la aplicación del proyecto, es de responsabilidad directa de la CORPAQ, tomando en cuenta que las propuestas de ordenamiento territorial exigen la dotación de los servicios de agua potable y alcantarillado, siendo necesario que las acciones sean conjuntas y no aisladas en beneficio de la población.

7.10.11 Indicadores de seguimiento y evaluación

Con respecto a los indicadores de seguimiento del proyecto se identifican a continuación los que se consideran los más representativos.

- Se cuenta con la decisión de apoyo para aplicar el proceso, por parte de la CORPAQ.
- Se han asignado los recursos.
- Se ha seleccionado al profesional responsable del desarrollo del proyecto en su fase inicial.

Como indicadores de evaluación se mencionan:

- El proyecto se ha ejecutado de acuerdo a los lineamientos técnicos aprobados por las autoridades competentes.
- El equipo base se ha conformado y sus niveles profesionales cumplen los Perfiles establecidos como satisfactorios para el cumplimiento de sus funciones.

7.11 NOMBRE DEL PROYECTO: INVENTARIO PREDIAL PARA EL MANEJO DE DETALLE REFERENTE AL USO DEL SUELO SOBRE LOS EJES VIALES DENOMINADOS RUTA SUR Y RUTA ZÁMBIZA

7.11.1 Fecha de formulación del proyecto
Enero del 2005.

7.11.2 Caracterización

7.11.2.1 Antecedentes justificación

Dentro del enfoque que se pretende dar a la accesibilidad vial al NAIQ se propone el conformar una estructura o sistema vial coherente que permita mejorar las condiciones de accesibilidad de las poblaciones por las cuales atraviesen sus componentes y no se conviertan en barreras y focos de afectaciones funcionales urbanas y ambientales. Por tanto se requiere que el MDMQ imponga una adecuada forma de uso y ocupación del suelo sobre los costados inmediatos de los ejes de la Ruta Zámbez y el de la Ruta Sur. Para tales efectos el MDMQ a través de la DMTV y las Administraciones Zonales Norte y Tumbaco, requiere contar con un inventario predial sobre la base de material cartográfico digital y analógica a escala 1:1000 que le permita manejar el territorio satisfactoriamente.

La disponibilidad del inventario predial permitirá identificar la condición del suelo en cuanto a la tenencia y permitirá establecer técnicamente los costos a pagar por la afectación generada para la construcción de las vías propuestas.

7.11.2.2 Localización

El área del proyecto comprende los dos ejes de las rutas: Zámbez y Sur. En los mapas adjuntos se encontrarán los ejes mencionados y que constituyen las áreas de trabajo para el presente proyecto.

7.11.2.3 Situación actual

De acuerdo a información de la DMAyC, al momento existe cartografía restituída en escala 1:1000 sobre la base de la fotografía del año 1983, pero se encuentra desactualizada. El área comprende Tumbaco, Cumbayá hasta el puente del Chiche y Nayón, incluyendo el eje Vial de la Alternativa Sur.

El año pasado la DMAyC inició un proceso de restitución cartográfica con fotografía del año 2001-2002 escala 1:1000 de las siguientes áreas que se encuentran en la zona de estudio: Tumbaco; Cumbayá; Lumbisí; Calderón; parte de Puenbo; y, el sector del Nuevo Aeropuerto incluyendo Tababela y toda la vía de acceso denominada Alpachaca. Este proceso no incluye el eje vial de la Ruta Sur.

Se tiene como proyecto iniciar una actualización del resto del territorio del área de estudio, incluyendo los ejes viales de análisis –Alternativa Sur y Zámbez- hasta mediados del 2006. Se cuenta con el plan de vuelo respectivo para actualizar lo existente e incorporar nuevas áreas.

Vale recalcar que para demandas como la actual, es decir información sobre los predios afectados por trazados viales, la DMAyC inicia actualizaciones de campo puntuales.

Las administraciones zonales suelen registrar en formato analógico o manual muchos de los cambios realizados, luego esta información es entregada a la DMAyC para su consignación final con todos los problemas que ello implica.

7.11.2.4 Necesidades

El contar con herramientas de gestión para controlar y normar el adecuado funcionamiento de los territorios colindantes a las nuevas vías de acceso al NAIQ, se vuelve un imperativo para las Administraciones Zonales involucradas, en este caso la Centro Norte y la de Tumbaco. El diseño definitivo de las vías exige el contar con esta información, por tratarse de un componente fundamental en el proceso. Es imprescindible realizar un inventario predial sobre la base de cartografía a escala 1:1000, que además de servir para aspectos de gestión en este proyecto, le permita al municipio contar con un instrumento, para el manejo territorial de detalle de las áreas colindantes a las nuevas vías de acceso al NAIQ denominadas Ruta Sur y Zámbez respectivamente.

7.11.2.5 Posibles soluciones

Es necesario realizar un censo predial de las propiedades colindantes los ejes viales de las rutas Sur y Zámbez planteadas como nuevos accesos al NAIQ. La base sobre la cual se deberá realizar este censo será la cartografía a escala 1:1000 con fines catastrales. El inventario propuesto deberá recoger la información necesaria para el manejo de los usos de suelo, tenencia de la propiedad, datos del propietario, características de la construcción en caso de existir, entre otros. La información deberá ser manejada a partir de un Sistema de Información Geográfica y ser parte tanto de la DMAyC como del sistema de información de la DMTV.

7.11.2.6 Cobertura del proyecto: física, demográfica, administrativa

- **Física:** El área del proyecto comprende los dos ejes de las Rutas: Zámbez y Sur.

La ruta Zámbez con un área de 268,0 hectáreas y que comprende desde el empalme con la Av. Simón Bolívar en el costado norte de Zámbez hasta su empalme con la vía de acceso al NAIQ y actualmente en construcción en el sector de Tababela, con una longitud de 13,4 kilómetros por una sección aproximada de 100 metros a cada lado del eje vial.

La ruta Sur con un área de 466,0 hectáreas y que comprende desde el empalme con la Av. Simón Bolívar hasta la carretera Panamericana en la zona de Oyambaro, con una distancia de 23,3 kilómetros y una sección de 100 metros a cada lado del eje vial propuesto.

En total el área del proyecto comprende 734,0 hectáreas aproximadamente.

Del total del área del proyecto hectáreas corresponden a suelo urbano y urbanizable que requieren de cartografía escala 1:1000 y hectáreas de suelo no urbanizable que podrían utilizarse cartografía restituida a partir de ortofoto con imagen satelital a escala 1:2500

- **Demografía:** La población involucrada directamente en este proyecto, corresponde a la asentada en la colindancia de las vías propuestas, sea como propietario u ocupante legal de los predios. La mayor concentración de predios se va a registrar con seguridad en los sectores de Cumbayá, Tumbaco y El Arenal, correspondientes a la ruta Sur.
- **Administrativa:** Las Administraciones Zonales vinculadas con el área del proyecto son la Administración Zonal Norte para la Ruta Zámbez en su primer tramo y la del Valle de Tumbaco para la Ruta Sur. La gestión de este proyecto implica la participación directa de la

Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros del MDMQ, con entidad responsable de estos procesos.

7.11.3 Vigencia temporal

La elaboración de los estudios para este proyecto tendrá una vigencia temporal correspondiente a la ejecución de este proyecto, mientras que la aplicación debe tener carácter de permanente.

7.11.4 Objetivos

7.11.4.1 5.1 Objetivo general

- Contar con un Inventario predial al detalle de los predios colindantes de los ejes viales de la Ruta Sur y Zámbriza, para establecer la afectación a los propietarios por el trazado propuesto y determinar su costo, además complementariamente permitirá contar con un instrumento técnico para facilitar el correcto uso de suelo de estos territorios y su control, garantizando un adecuado funcionamiento de las vías propuestas.

7.11.4.2 Objetivos específicos

- Realizar cartografía en formato digital a escala 1:1000 en los dos ejes viales propuestos como base para realizar el inventario predial. Este insumo deberá empatarse con la información de la DMAyC y de la DMTV.
- Inventariar el 100% de las propiedades que se encuentre a una distancia de 100 m a cada lado de los ejes viales propuestos
- Procesar la información predial sobre la base de un Sistema de Información Geográfica.
- Proponer los mecanismos y procedimientos expresos de actualización permanente del inventario de tal manera que recojan los posibles cambios de los usos del suelo en los terrenos colindantes a los ejes viales.
- Definir la afectación predial, que se genera con las propuestas viales planteadas.

7.11.5 Resultados del proyecto

Como resultado del proyecto, se contará con un inventario predial técnicamente realizado, que permita valorar la afectación del suelo por los proyectos viales propuestos. Complementariamente contar con un medio técnico para manejo de la faja colindante de las propuestas viales.

Cartografía digital a escala 1:1000

- Levantamiento topográfico con deslinde predial a escala 1:1000 con estación total. Se incluirán límites de propiedades y construcciones de cada uno de los predios a lo largo de los ejes viales de la Ruta Sur y Zámbriza.

Estructura de identificación predial

- Identificación de los predios con identificación catastral: identificación del propietario, área de lote, área de construcción, características de la construcción y del uso del suelo (Zonificación y Clave catastral).

Clasificación de la Normativa de los Usos de Suelo

- Clasificación de los usos existentes y lo dispuesto en las normativas. Identificación de contradicciones de los usos de suelo. Inventario de reversión de usos o recuperación adecuada de los usos de suelo

Registro de propietario, características de los predios y la construcción

- Inventario detallado de las características de los predios, para fundamentar su valoración

Procesamiento de la información

- Rutinas de levantamiento, ingreso y análisis de la información

Actualización y mantenimiento

- Rutinas de actualización y mantenimiento de la información.

7.11.6 Actividades a desarrollar

7.11.6.1 Actividades principales de gestión

Entre las principales actividades de gestión para el Inventario Predial de los terrenos colindantes a los ejes viales de las Rutas Sur y Zámbriza se encuentran:

Acciones preliminares para la elaboración de los trabajos

- Determinar el sistema de coordinación entre las instancias municipales para la elaboración del Sistema de Inventario Predial a lo largo de los ejes viales de las Rutas Sur y Zámbriza
- Recopilar la información existente en la DMAyC.
- Coordinar acciones para la ejecución de este proyecto con el diseño vial definitivo de los proyectos viales propuestos.
- Elaborar los Términos de Referencia para los levantamiento topográficos y los sistemas de inventariación predial.
- Realizar el proceso de convocatoria, calificación, adjudicación y negociación para la ejecución de los estudios

Elaborar los estudios de los Sistemas Prediales a lo largo de los ejes viales de las Rutas Sur y Zámbriza

- Ejecutar de los estudios.
- Recepción de los estudios
- Supervisar y aprobar el proceso de elaboración de los estudios

Implementar los Resultados Obtenidos

- Establecer los mecanismos para implementar los resultados obtenidos
- Iniciar los procedimientos legales al interior de la Administración Zonal correspondientes, la DMTV y la Corporación Municipal para la aprobación correspondiente.

7.11.7 Cronograma de aplicación

Se consideran tres etapas para el desarrollo del proyecto, la primera sobre las acciones preliminares para determinar las instancias administrativas para la elaboración de los trabajos; la segunda referida a la ejecución de los estudios y la tercera de implantación de los resultados obtenidos.

	ETAPAS	AÑO 2005						AÑO 2006	
		2º Trimestre		3º Trimestre		4º Trimestre		1º Trimestre	
1	Acciones preliminares para la elaboración de los trabajos								
	Determinar la coordinación del Proyecto								
	Elaborar los términos de referencia								
	Realizar el proceso de convocatoria, adjudicación y negociación de los estudios								
2	Elaborar los estudios de los Sistemas Prediales a lo largo de los ejes viales de las Rutas Sur y Zámbriza								
	Desarrollo de los estudios								
	Recepción de los estudios								
	Aprobación de estudios								
	Seguimiento de los estudios								
3	APLICACIÓN								
	Proceso de aplicación								

7.11.8 Estimación costos

Los costos para este proceso estarán dados por:

- Personal Municipal y capacidad instalada
- Personal Contratado (equipo consultor contratado)

Sobre el personal Municipal y su capacidad instalada: se requiere de un equipo mínimo contraparte conformado por técnicos de la Administración Zonal Norte y Tumbaco, vinculados con los temas catastrales, así como de la DMTV de MDMQ. De igual manera será importante contar con la información que al momento la DMAyC haya elaborado en las dos zonas. De intervención.

Para efectos de la ejecución del proyecto no se incluirán en la estimación de costos la participación de personal municipal.

Sobre el equipo consultor a contratar: para el desarrollo de este proyecto será necesario contar con un equipo Consultor que asuma todas las responsabilidades por la ejecución del estudio y las obligaciones que implica. Sus funciones serán las de dirección y ejecución de los estudios, así como la coordinación del trabajo de su equipo técnico con el equipo de supervisión o contraparte municipal.

Se considerará para el presupuesto los siguientes componentes:

- Equipo técnico clave
- Equipo Técnico auxiliar
- Personal operativo
- Arriendo de oficina y vehículo
- Misceláneos: equipos, materiales y reproducciones

	Profesional	Nº	meses	Total h/m	\$/mes	\$ Total
Equipo técnico clave	Ingeniero o Arquitecto (Director)	1	3	3	2,800	8,400
	Arquitecto Urbanista	1	3	3	2,200	6,600
	Sub Total					15,000
Equipo técnico auxiliar	Ing. Geógrafo	1	3	3	1,800	5,400
	Topógrafos y Cadeneros (6 equipos)	18	3	54	600	32,400
	Sub Total					37,800
Personal operativo	Encuestadores	30	2	60	300	18,000
	Auxiliares de técnicos	1	3	3	800	2,400
	Sub Total					20,400
Arriendo de oficina y vehículo	Arriendo de oficina	1	3	3	300	900
	Arriendo de vehículo	2	3	6	500	3,000
	Sub Total					3,900
Misceláneos: equipos, materiales, reproducciones	Equipos: computadoras	4	3	12	75	900
	Programas	2			3,500	7,000
	Copias y reproducción de documentos: global				0	1,000
	Papel: A4. A3. A1				0	200
	Sub Total					9,100

Total:	86,200
DMTV:	10,200
Total:	96,544

7.11.9 Fuentes de financiamiento

El proyecto debe ser financiado por la DMTV y las Administraciones Zonales involucradas.

7.11.10 Responsabilidad en la gestión

La responsabilidad de la Gestión estará a cargo de la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros, con la participación de los técnicos de las Administraciones Zonales Norte y de la del Valle de Tumbaco y en coordinación con la DMTV y la CORPAQ.

7.11.11 indicadores de seguimiento y evaluación

Para el seguimiento se considerará:

- El cumplimiento de los plazos según el cronograma.
- El cumplimiento de las actividades propuestas para la gestión del proyecto.
- Los documentos técnicos se han entregado para su calificación en el proceso de levantamiento.

Para la evaluación se considerará:

- El cumplimiento de los objetivos específicos
- Se han cumplido los Términos de Referencia elaborados para la ejecución del estudio.
- El levantamiento ha sido aprobado por la Comisión de seguimiento
- El proyecto es aprobado por el Concejo Metropolitano