

COORPORACION NUEVO AEROPUERTO Y ZONA  
FRANCA DE QUITO

## Informe Complementario No.1

Estudio de Impacto Ambiental  
Vía Interconexión  
Panamericana - NAQ



27-AGOSTO-2004

FRANCISCO DE LA TORRE  
MSc. Ingeniero Ambiental

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA VIA INTERCONEXIÓN  
PANAMERICANA - NAQ.**

**INFORME COMPLEMENTARIO No. 1**

**ALCANCE DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES EMITIDAS POR LA  
DIRECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE  
QUITO.**

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA VIA INTERCONEXIÓN  
PANAMERICANA - NAQ.**

**INFORME COMPLEMENTARIO No. 1**

**ALCANCE DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES EMITIDAS POR LA  
DIRECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE  
QUITO.**

**CONTENIDO:**

1	ANTECEDENTES .....	2
2	PUBLICACIONES:.....	2
3	ALCANCE A LAS OBSERVACIONES.....	2
3.1	FALTA EL CONTENIDO DE COBERTURA VEGETAL (numeral 12 pag. 134)	3
3.1.1	Cobertura Vegetal. (Numeral 12) .....	3
3.2	EXISTE UN ANALISIS DE RIESGO Y ACCIDENTES. ....	14
3.2.1	ANALISIS DE RIESGOS DEL CONECTOR ALPACHACA .....	14
3.3	DETALLE DE LOS COSTOS DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES.....	25
3.4	COMUNICACIÓN Y PRESENTACIÓN GENERAL DEL REPORTE.....	27
3.4.1	PLAN DE CIERRE. ....	27
3.4.2	CONSULTADA SOBRE IMPACTOS QUE GENERARA EL PROYECTO	27
3.4.3	COMENTARIOS DE DISTINTAS .....	27
3.5	PARTICIPACIÓN DE LA COMUIDAD DIRECTAMENTE AFECTADAD EN EL DESARROLLO DEL TRAZADO DEL CONECTOR ALPACHACA. ....	28
3.6	AUTORIZACIÓN MONITOREO ARQUEOLÓGICO .....	30
3.7	PERMISOS AMBIENTALES.....	30
3.8	CONCLUSIONES .....	30

**Anexos**

1. ANEXO 1: MATRIZ DE EVALUACIÓN DE LA DMA.
2. ANEXO 2: PUBLICACIONES EN EL COMERCIO
3. ANEXO 3: APROBACIONES DE CONCEJO DEL CONECTOR ALACHACA
4. ANEXO 4: CARTA DE PROPIETARIO No. 26
5. ANEXO 5: AUTORIZACIÓN PARA MONITOREO ARQUEOLÓGICO
6. ANEXO 6: PERMISOS AMBIENTALES

## **ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA VIA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA - NAQ.**

### **INFORME COMPLEMENTARIO No. 1**

#### **ALCANCE DE CONTESTACIÓN A LAS OBSERVACIONES EMITIDAS POR LA DIRECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**

### **1 ANTECEDENTES**

La Corporación Aeropuerto y Zona Franca de Quito, CORPAQ, en junio del 2004 en vio a la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, DMA, el "Estudio de Impacto Ambiental de la Vía de Interconexión Panamericana Norte y NAIQ", con la finalidad de cumplir con lo dispuesto en la legislación ambiental del DMQ vigente.

Una vez que la DMA procedió con la revisión del informe ambiental en referencia, solicitó mediante oficio No 0001604 del 13 de julio del 2004, el cumplimiento de lo dispuesto en el Art. II.30.20 de la sección III de la Ordenanza Metropolitana No. 0094, así como acoger las acotaciones realizadas en la Matriz de Calificación del Estudio de Impacto Ambiental de la Vía de Interconexión Panamericana Norte y NAIQ, elaborada por la DMA. (Ver Anexo 1)

Por otra parte la CORPAQ ha desarrollado algunas actividades complementarias relacionadas con ajustes al trazado realizados en interacción con la comunidad, que ha permitido llegar a acuerdos.

Con estos antecedentes, se desarrolla este Informe Complementario No 1, que da cumplimiento a los requerimientos de la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, DMA.

### **2 PUBLICACIONES:**

Cumpliendo lo dispuesto en la Ordenanza 0094 y por lo solicitado por la DMA, se procedió a realizar las publicaciones en tres días consecutivos que fueron: jueves 22, viernes 23 y sábado 24 de julio de 2004, en el periódico El Comercio, uno de los diarios de mayor circulación en el DMQ. Copia de las publicaciones se adjuntan en el Anexo 2.

### **3 ALCANCE A LAS OBSERVACIONES**

Las respuestas a las acotaciones realizadas en la Matriz de Calificación de la DMA al Estudio de Impacto de la Vía de Interconexión Panamericana Norte y NAIQ, elaborada por la DMA, se detallan a continuación:

### 3.1 FALTA EL CONTENIDO DE COBERTURA VEGETAL (numeral 12 pag. 134)

#### 3.1.1 Cobertura Vegetal. (Numeral 12)

##### 3.1.1.1 Suelos

Los suelos existentes a lo largo del área de estudio se asientan sobre una formación basada en suelos de cenizas cementadas, denominadas **cangahuas**, a menos de un metro de profundidad.

Las características generales de estos suelos son: textura areno - limoso o con arenas muy finas sobre cenizas duras, con un horizonte argílico de 5 a 20 centímetros, con revestimientos.

Particularmente se han identificado diez y siete tipos de suelos, todos derivados de cenizas volcánicas endurecidas, cuyas características son:

- **H.-** Suelos negros profundos, franco arenosos, derivados de materiales piroclásticos, con menos del 30% de arcilla en el primer metro.
- **C.-** Suelos poco profundos, erosionados sobre una capa dura cementada (cangagua) a menos de 1 metro de profundidad. Las pendientes que son más constantes se encuentran en las clases 4, 5 y 6, es decir desde el 20 % a mayores del 70 % de inclinación, siendo muy difícil su laboreo.
- **Cd.-** Constituyen los suelos conformados por Cangagua, la que se localiza a 70 cm. de profundidad. Se los clasifica como DURANDEPT.
- **Cc.-** Constituyen los suelos conformados por Cangagua, la que se localiza de 30 a 40 cm. de profundidad. Se los clasifica como DURANDEPT.
- **Cb.-** Constituyen los suelos conformados por Cangagua, la que se localiza a 20 cm. de profundidad. Se los clasifica como DURANDEPT.
- **Ca** Constituyen los suelos conformados por Cangagua, la que se localiza a 10 cm. de profundidad. Se los clasifica como DURANDEPT.
- **Misceláneos:** Suelos que debido a la fuerte pendiente no se han podido identificar taxonómicamente, se localizan en las vertientes de las quebradas y son de poco espesor como para ser clasificados.

Estos suelos a más de estar expuestos a fuertes pendientes, se reencuentran erosionados.

### 3.1.1.2 Ecología

Dentro del área del estudio se encontraron dos formaciones ecológicas estepa espinosa Montano - Bajo y bosque seco Montano - Bajo

#### ESTEPA ESPINOSA MONTANO – BAJO (ee-MB)

- **Distribución**

Esta zona de vida se la encuentra en el Callejón Interandino, formando llanuras, barrancos y valles muy secos como los de las riveras del río Guayllabamba y parte baja de la quebrada Alpachaca.

- **Características climáticas**

A esta formación se la encuentra a partir de la cota de los 2.000 metros hasta los 2.900 metros sobre el nivel del mar. Sus límites de temperatura fluctúa entre los 12 y 18° C. y recibe una precipitación media anual entre los 250 y 500 milímetros.

En esta zona de vida el período de cuatro meses ecológicamente secos, que en general corresponden a los meses de Enero, Julio, Agosto y Septiembre, periodo en el cual pueden ocurrir lloviznas tenues.

- **Vegetación**

En sitios donde aflora la cangahua y que generalmente corresponden a zonas muy erosionadas, la vegetación dominante es un matorral de tipo xerofítico.

Esta vegetación se caracteriza por la dominancia de Mosquero, *Cortón sp.*, en asociación con la Chamana, *Dodonea viscosa*, Tuna, *Opuntia tuna*, el Cardo Santo, *Argemone mexicana*, Chamico, *Datura stramonium*, el Shaire, *Nicotiana rústica*, la Cabuya Negra, *Agave americana*, sobre el que se levanta en forma aislada, o en grupos el Faique, Guarango, y Molle en forma de matorral alto.

#### BOSQUE SECO MONTANO – BAJO

- **Distribución**

En sentido geográfico, esta zona de vida corresponde a las llanuras y barrancos secos de Tababela entre la cota de los 2.000-2.600 m.s.n.m.

Este piso altitudinal, está limita con la estepa espinosa Montano - Bajo hacia el interior de la Hoya y con el bosque húmedo Montano - Bajo, hacia las estribaciones de las cordilleras.

Se localiza en áreas relativamente pequeñas y muy dispersas. Una pequeña franja al nor este de la provincia: Quinche, Yaruquí, Puembo, Tumbaco y Llano Chico – San José de Cocotog y curso alto del río Guayllabamba y la quebrada Alpachaca.

- **Características Climáticas**

Los límites altitudinales y de temperatura promedio anual son similares a la de la formación estepa espinosa Montano - Bajo, con la diferencia de que se registran precipitaciones entre los 500 y 1.000 milímetros.

Al interior del valle de la Quebrada Alpachaca se nota el efecto del abrigado, donde el clima se vuelve más árido, cuestión que caracteriza y limita al bosque espinoso Pre-Montano.

Climáticamente hablando, las temperaturas son en promedio hasta ligeramente cálidas durante el día, pero frescas y algo frías en la noche.

En el verano existe una marcada diferencia entre la máxima y mínima temperatura promedio mensual, especialmente cuando el cielo está despejado y existe una fuerte radiación nocturna, la temperatura puede llegar a 18 o 22° durante el día y ésta baja en la madrugada a 2 °C, o más, ocasionando la presencia de heladas.

- **Vegetación**

Esta formación se encuentra hoy en día desprovista de su cubierta vegetal natural en toda su extensión, aunque existen pequeños relictos en los encañonados de la quebrada Alpachaca. La manifestación más relevante es la presencia de matorrales, conformados por vegetación arbustiva.

Como plantas indicadoras de esta formación se puede citar el Nogal *Juglans neotropica* Guaranquillo *Mimosa quitensis*, el Chinchín, *Cassia tomentosa*, *Sigse*, *Cortadeira nítida*, *Junceum Puya sp.*, Guaba *Inga sp.* Sacha Chocho *Lupinus sp.*, Retama *Spartium junceum*, varios Saucos, *Cestrum sp.*, Arupo, *Leonicera Pubescens*, Mataperro, *Solanum marginatum*, y en las riberas de los ríos, la Totorá *Scirpus totora*.

### 3.1.1.3 Uso Potencial de los Suelos

Las cartas de uso potencial, consiste en la representación interpretativa de las condiciones ambientales y en especial de las condiciones del suelo, en términos de su comportamiento, como factores limitantes del uso agrícola, pecuario y forestal a que han sido destinadas unidades espaciales del entorno geográfico

Estas cartas además expresan las características agrológicas y la distribución de las distintas áreas que conforman el territorio, para lo que se ha tomado en cuenta las diferentes limitaciones del terreno, la productividad y algunos aspectos de conservación de suelos.

Esta clasificación permite un aprovechamiento de la tierra y sus recursos en el desarrollo de una agricultura sustentable, en donde se alternen los cultivos, los pastos, bosques y la vegetación de protección.

Para la clasificación agrológica se utilizaron ocho clases, adicionalmente, se utilizó un sub índice que constituye una limitación, es decir que implica una disminución en las posibilidades de uso de la tierra respecto a la variabilidad y calidad de los cultivos viables, lo mismo que los pastos y bosques aprovechables. Los factores limitantes pueden ser el clima, la clase de pendiente y de erosión, drenaje, etc.

Las clases son determinadas para uno o más de los factores limitantes siguientes:

Suelos	s
Erosión	e
Drenaje	w
Clima adverso	c
Riego necesario	r
Presencia de piedras	p

A continuación se describen las 8 clases agrológicas

#### **CLASE I**

Suelos casi llanos; bien drenados, sin métodos especiales para la producción de cultivos tanto intensivos como extensivos.

Son las más productivas, y por lo regular los más adecuados para una agricultura intensiva para la exportación, tanto externa de la región como para fuera del país, porque no exigen métodos especiales para su cultivo.

Los cultivos más recomendables son las hortalizas y legumbres para la exportación de fuera de la zona productora; los cultivos intensivos de cereales están constituidos por el maíz y trigo que en base a rotaciones con papas y pastos pueden alcanzar grandes rendimientos, los frutales de hoja caduca también tienen un gran desarrollo y adaptación.

#### **CLASE II**

Suelos suavemente inclinados, bien drenados, y suelos casi llanos, de drenaje defectuoso, en los cuales el movimiento de las aguas es lento, debido a un subsuelo duro o plástico, que requiere de métodos sencillos de producción: combatir la erosión, conservación de las aguas, drenaje simple, regadío simple, aumento de la fertilidad por medio de fertilizantes u otras correcciones del suelo.

Las prácticas agrícolas más usadas para combatir la erosión y conservar la humedad en tierras de la clase II, son cultivos en contorno, cultivos en fajas, cultivos de cobertura, rotación de los cultivos; incluyendo pastos o leguminosas, sistemas sencillos de terrazas, roturación de suelos, remoción con cobertura o cultivos en hoyos.

Al igual que la clase I, los cultivos más recomendables lo constituyen las hortalizas con riego, y los cultivos de escarda alternados con pastos de altos rendimientos.



### **CLASE III**

Suelos bien drenados, con bastante declive o erosionados y suelos pobremente drenados, que tienen leve declive y están ligera o moderadamente erosionados, que requiere métodos de producción intensiva para contrarrestar la erosión o para el aprovechamiento del suelo.

Los procedimientos antierosivos pueden incluir rotaciones extensas de cultivos, cultivos en fajas estrechas, terrazas y desagües, fajas tipo buffe (contorno), zanjas de desvío, canales, cultivos en contorno, cultivo de cobertura, remoción con cobertura vegetal, labranza mínima o labranza en hoyos.

Los métodos para detener la erosión por vientos en las áreas agrícolas, son iguales a los recomendados para la tierra de la clase II, a saber: cultivos en dameros (como la tabla de ajedrez), cultivos en contorno, cultivos en fajas, uso de los residuos y rastrojos de la cosecha, labranza mínima y sistemas de terrazas donde puedan utilizarse eficazmente ciertos cultivos alternados con frutales.

### **CLASE IV**

Apropiadas para cultivo ocasional o limitados con métodos intensivos. No es tierra buena para cultivos en limpio y se utiliza mejor para vegetación permanente como frutales o permacultura.

En regiones semiáridas de los núcleos secos, esta clase de tierra es apta sólo para cultivos forrajeros o puede utilizarse con efectividad en establecimientos ganaderos combinados con cultivos permanentes de frutales o bosques productores.

Los cultivos de uso más intensivos sólo están justificados cuando la presión demográfica ejerza mayor fuerza o la de ciertas comunidades que carecen de suficientes tierras de mejor calidad, pero únicamente por periodos temporales hasta que se puedan efectuar otros arreglos, o en épocas de emergencia en que es necesario una gran cantidad de cosechas durante pocos años.

### **CLASE V**

Esta tierra no es propia para cultivos, pero sirve sin limitaciones de carácter especial para desarrollar una vegetación permanente, como pastos cultivados y bosques. Se deben utilizar algunas medidas en el cuidado del ganado y rotar los pastoreos de acuerdo a su capacidad de carga; y en los bosques, evitar los incendios.

Para mejorar la producción es conveniente restringir el pastoreo o el corte de árboles maderables a una planificación de bosques manejados. La tierra donde la vegetación se haya destruido o deforestado por un uso incorrecto, deberá utilizarse en forma moderada y aún severamente restringida, durante algún tiempo. Esto con el fin de que renazca la vegetación (procesos de resiliencia)

### **CLASE VI**

Son adecuadas para el desarrollo de vegetación permanente y se usarán para pastoreo o bosques con restricciones. La mayor parte de estas tierras tienen pendientes demasiado

fuerzas, por lo cual están expuestas a la erosión por la lluvia o está sujeta a la erosión eólica en los climas secos.

En caso de desarrollar un sistema silvo pastoril, las limitaciones que generalmente se requiere para su implantación son: reducción de la carga animal, de acuerdo a una correcta capacidad, pastoreos diferidos para permitir un rápido crecimiento de los pastos durante los agostamientos y la rotación de potreros para que éstos se recuperen y produzcan semillas.

Además será necesario realizar ciertas prácticas como la construcción de alambrados, distribuir convenientemente los abrevaderos y saladeros (talanqueras lugares donde se suministra sal al ganado y se agrupa el rebaño) y en dividir racionalmente los rebaños.

### CLASE VII

Con severas restricciones. No adecuadas para cultivos, pastoreo, ni silvicultura. Se deberá mantener permanente la cobertura vegetal, prohibirse el ganado, no provocar incendios, seleccionar los árboles que se corten, y establecerse periodos de veda de la explotación forestal.

En ciertas áreas los suelos están severamente erosionados, por lo que no es posible continuar explotándoles. El desmonte de estas tierras se efectuaron hace algunos años en donde se realizaron cultivos, sin proteger el terreno, hasta que quedaron casi arruinados.

### CLASE VIII

Por lo general, tierras demasiado escabrosas, arenosas, húmedas o áridas, no apropiadas para cultivo, pastoreo o silvicultura, ni para la producción de vegetación útil y permanente, pero pueden ser útiles para animales de vida silvestre. Comprende también las zonas montañosas y los nevados, unidades espaciales que deberán protegerse e incluirse al Sistema de Áreas Protegidas, en donde se fomentara el ecoturismo.

Bajo los conceptos descritos, en el cuadro No 1.1 a continuación se muestra la distribución superficial del uso potencial de las tierras para el área de estudio.

**Cuadro No 1.1**  
**Uso Potencial del Suelo**

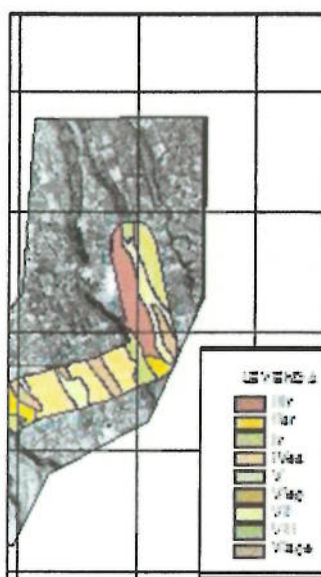
CLASES AGROLOGICAS	%
<i>IIIr</i>	14.5
<i>IIsr</i>	2.9
<i>Ir</i>	26.2
<i>IVes</i>	9.1
<i>V</i>	6.1
<i>Vlep</i>	0.6
<i>VII</i>	14.8
<i>VIII</i>	10.8
<i>Vispe</i>	15.1
<b>TOTAL</b>	<b>100.0</b>

El cuadro anterior permite hacer las inferencias siguientes:

- El 43.6 % son aptas para el desarrollo de cultivos sin mayores problemas, excepto las restricciones relativas a calidad de suelo y requerimiento de riego.
- El 15.1 % deben destinarse a pastos, pero teniendo en cuenta las restricciones relativas a erosión y calidad de los suelos.
- 15.7 % deben destinarse a bosques sin restricciones o a la producción de pastos con restricciones, en cuanto se refiere a calidad de suelo y la presencia de piedras en los campos.
- 14.8 % deben destinarse al mantenimiento y mejoramiento de la cubierta vegetal.
- 10.8 % deben destinarse a manejos de la cubierta vegetal, como si se tratase de reservas naturales.

En el mapa S-CV-1 siguiente se muestra el uso potencial de las tierras para el área de influencia indirecta.

**Mapa No S-CV-1  
Uso Potencia del Suelo**



#### 3.1.1.4 Uso Actual de las Tierras

A partir de la Ley de Reforma Agraria y Colonización se fragmentaron las grandes haciendas, dando lugar a los minifundios y a pequeñas huertas contiguas a las viviendas suburbanas.

En una segunda etapa y con el desarrollo de la floricultura aparece la agricultura intensiva destinada a la exportación; de la misma manera al incrementarse el negocio de pollos asados se incrementan los planteles dedicados a la crianza de aves. Estos negocios requieren de alta inversión y ofrecen gran rentabilidad.

Por esta razón, fue necesario agrupar a los conjuntos en función de un denominador común, en el cual el elemento predominante que caracterice a la explotación sea en la clasificación el rector del conjunto; por ejemplo, junto a los galpones destinados a la explotación de flores, se encuentran pastos, en este caso el elemento que prima es la explotación de flores y el secundario son los pastos, en tal virtud en la clasificación aparece **galpón – pastos**.

En el conjunto denominado **Urbanizaciones** se incluyen a todas las clases de uso relacionadas con las urbanizaciones y lotizaciones; donde en el uso de la tierra priman las construcciones.

Sin embargo cabe indicar que en algunos casos dentro de estas formas de uso existen manifestaciones de usos agrícolas, por lo que aplicando el criterio expuesto anteriormente, en la clasificación aparecerá como por ejemplo **urbanización - huerta**.

En el cuadro CV-2 siguiente se muestran un agregado de los diferentes conjuntos de clasificación con las superficies de cobertura.

**Cuadro No CV-2**  
**Agregado de las Clases de Uso de las Tierras**

<i>CLASES DE USO</i>	<i>%</i>
<i>Barbechos</i>	2,45
<i>Bosques</i>	8,36
<i>Cultivos</i>	3,21
<i>Pastos</i>	26,08
<i>Huertas</i>	7,62
<i>Invernaderos</i>	3,82
<i>Galpones</i>	2,03
<i>Matorrales</i>	12,03
<i>Urbanizaciones</i>	34,40
<i>Total</i>	100,00

El cuadro anterior permite hacer las inferencias siguientes:

- 65.60 % del área se encuentra integrada a la producción agropecuaria en sus diferentes manifestaciones.
- 34.40 % del área se encuentra destinada a urbanizaciones y lotizaciones, encontrándose en esta última clase manifestaciones incipientes de producción agrícola.

- En el sector agropecuario la mayor área está destinada a los pastos con el 26.08 %.
- En superficie le siguen los matorrales (12.08 %) conformada por una vegetación natural de tipo arbustiva, localizada principalmente a lo largo de las quebradas y cauces naturales.
- Los bosques cultivados (8.36 %) principalmente de eucalipto, son los predominantes en la zona; en menor escala se encuentran plantaciones de pino y ciprés
- Las huertas, conformadas por un conjunto de plantas frutales y hortícolas, cuyas producciones se destina básicamente para el uso familiar.
- Las áreas destinadas a cultivos, en las cuales el maíz es la especie predominante, tiene un 21 %. A esta superficie hay que sumar las áreas en barbecho (tierras en descanso), que ocupan 2.45 % lo que totaliza 5.66 %.

En el cuadro CV-3 siguiente se muestra la desagregación de las diferentes categorías de uso encontradas.

**Cuadro No CV-3**  
**Desagregado del Uso de las Tierras**

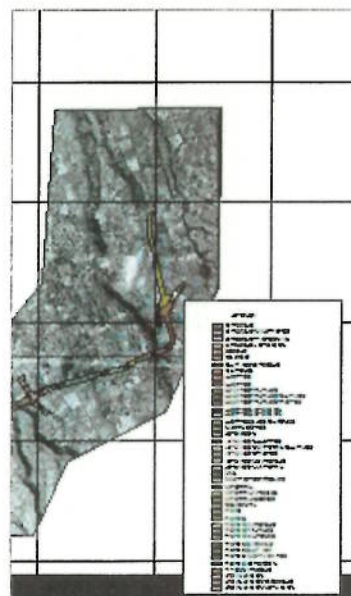
<b>CLASES DE USOS</b>	<b>%</b>
<i>Barbecho</i>	0,50
<i>Barbecho – Cultivo – Pastos</i>	0,80
<i>Barbecho - Pastos – Cultivos</i>	1,04
<i>Barbecho – Pastos</i>	0,11
<i>Bosque Cultivado</i>	7,69
<i>Bosque Cultivado – Matorral</i>	0,67
<i>Cultivos</i>	0,58
<i>Cultivos – Barbecho</i>	2,00
<i>Cultivos – Tecnológicos</i>	0,35
<i>Cultivos - Pastos – Arboles</i>	0,28
<i>Pasto</i>	5,66
<i>Pastos – Barbecho</i>	7,36
<i>Pastos – Cultivos</i>	10,04
<i>Pastos – Frutales</i>	2,92
<i>Pastos – Bosque</i>	0,08
<i>Huertos</i>	3,59
<i>Huertos – Frutales</i>	0,96
<i>Huertos - Frutales – Cultivos</i>	1,30
<i>Huertos - Frutales – Pastos</i>	1,42
<i>Huertos - Silos – Galpones</i>	0,35
<i>Invernadero</i>	0,69
<i>Invernadero – Huerto</i>	0,08
<i>Invernaderos Destruido</i>	0,04
<i>Invernaderos – Galpones</i>	0,12

<i>Invernaderos – Pastos</i>	2,90
<i>Galpones</i>	0,43
<i>Galpones – Frutales</i>	0,18
<i>Galpones – Pastos</i>	1,42
<i>Matorral</i>	7,07
<i>Matorral – Arboles</i>	4,54
<i>Matorral – Bosque</i>	0,24
<i>Matorral – Pastos</i>	0,18
○ <i>Urbanizaciones</i>	10,19
<i>Urbanización – Erosión</i>	0,29

<b>CLASES DE USOS</b>	<b>%</b>
<i>Urbanización - Matorral – Cultivos</i>	0,64
<i>Urbanización – Pastos</i>	0,88
<i>Urbanización – Barbecho</i>	0,88
<i>Urbanización – Cultivo – Barbecho</i>	1,60
<i>Urbanización – Matorral</i>	0,41
<i>Colegio Metropolitano y Spelman Av. Occidental</i>	0,96
<i>Av. Occidental</i>	0,31
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>

En el mapa CV-4 siguiente se muestra la distribución del uso actual de las tierras en el área de influencia indirecta

**Mapa No S-CV-4**  
**Uso Actual de las Tierras, Área de Influencia Indirecta**



### 3.1.1.5 CONCLUSIONES

Los datos expuestos a lo largo de este informe permiten arribar a las conclusiones siguientes:

- El clima ligado a los tipos de suelo y la existencia de agua de riego hace que el valle de Tababela en general, presente características adecuadas y sin mayores limitaciones para el manejo de todo tipo de cultivos andinos.
- Este hecho ha llevado a que todo el espacio esté utilizado ya sea en urbanizaciones o en usos agropecuarios y forestales.
- El poco espacio que da asidero a los cauces naturales, llámense estas quebradas, mantienen una cobertura natural consistente en matorrales de tipo arbustivo. Es decir las especies maderables propias de los bosques andinos han desaparecido, quedando algunos relictos en lugares muy apartados que no pudieron ser detectados ni cuantificados en las áreas de influencia directa e indirecta.
- El área de influencia indirecta y otras partes del valle, con la presencia de la autopista va a recibir mayor presión que la que existe actualmente, ya sea para urbanizaciones o para dedicar las tierras a la producción agropecuaria.
- El aeropuerto al constituirse en un polo de desarrollo y de salida rápida de productos, en especial de carácter agropecuario, facilitará para que nuevas instalaciones se establezcan, en especial aquellas que son de alta rentabilidad, como el caso de flores, frutas naturales bajo invernadero, pollos y cerdos criados en galpones. En este punto cabe aclarar que con alta tecnología la capacidad de uso del suelo no es un problema, ya que esta puede ser mejorada e incluso controlada.
- Frente a esta realidad, es urgente que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proceda a dar a conocer la zonificación que ha realizado para el uso de las tierras, en el cual se señalan las áreas que deben mantenerse en uso agropecuario y forestal y aquellas que se dedicarán a urbanizaciones y viviendas, con su respectivo programa de incorporación.

A criterio del consultor, la zonificación efectuada equilibra entre la producción destinada a la exportación y el consumo interno de la población del valle y los requerimientos de vivienda de la población que se ha asentado y de aquella que se asentará para atender los requerimientos del aeropuerto y de nuevos negocios que se organizarán producto del desarrollo que generará el mismo.

## 3.2 EXISTE UN ANALISIS DE RIESGO Y ACCIDENTES.

### 3.2.1 ANALISIS DE RIESGOS DEL CONECTOR ALPACHACA

#### 3.2.1.1 ANÁLISIS DE RIESGO:

El presente estudio se lo realizará En cada una de las fases se analizará, comparativamente, el potencial de riesgo que presenta cada una de las actividades que se desarrollarán.

Para la fase de construcción se dividirá al estudio en dos componentes:

- a) El componente de riesgos comunes, que son los que se presentarían en el trazado y, el otro campo de estudio, es el que se relaciona con peligros cuya magnitud depende de las condiciones geográficas y sociales de las zonas donde se ejecutarán las operaciones de construcción del camino.
- b) El estudio de la fase de operación analizará, en la vía, las diferentes variables que generarán riesgos relacionados con el funcionamiento mismo de cada carretera.

Al final del estudio de cada componente se presentarán conclusiones acerca del nivel de riesgo o peligro que generarían las diferentes fases del proyecto, proporcionando así información sobre las medidas de mitigación a aplicar.

En cuanto a la fase de operación, los riesgos serán divididos en los generados por la naturaleza y los generados por el funcionamiento mismo de la vía.

#### 3.2.1.1.1 *Riesgos compartidos*

La misma actividad de la construcción genera cierto tipo de riesgos que son comunes a cualquier obra y cada uno de los efectos se pueden presentar sin importar el sitio geográfico en el que se efectúa la operación.

Debido a lo expuesto en el párrafo anterior, se hará un estudio conjunto de ambas opciones viales y del tramo de interconexión, basándonos en el concepto de que *riesgo es el estudio de las probabilidades de ocurrencia e impacto de un evento no deseado en un espacio dado.*

Las observaciones finales serán para los cuatro Km. viales y constituirían una variable de decisión, que orientará a la identificación de los recursos que se deben utilizar para minimizar los impactos hacia la salud, la seguridad y el ambiente.

La metodología para evaluar los riesgos se basa en los siguientes puntos:

- Identificación de las actividades que se ejecutan en la fase de construcción de la vía.



- Identificación de los recursos productivos que serían impactados al generarse algún accidente en cada actividad identificada.
- Para valorar los impactos que puedan darse, se utilizará una tabla donde se expone la valoración de los impactos en relación a variables como salud, seguridad, imagen, medio físico, y cobertura geográfica del incidente.
- Todos estos datos se expondrán en un cuadro de doble entrada y generará datos que serán sujetos de análisis.

### 3.2.1.1.2 Identificación de actividades que se ejecutan en la construcción de vías.

- Movimiento de tierras.
- Transporte de materiales no peligrosos.
- Trabajo en caliente.
- Manejo de productos inflamables
- Manejo de productos tóxicos.
- Manejo de productos explosivos.
- Manejo de herramientas de poder.
- Manejo de herramientas manuales.
- Uso de equipo caminero.
- Transporte de equipo pesado.
- Alimentación del personal.
- Trabajo con líneas energizadas.
- Suspensión de elementos pesados.
- Transporte de personal.

### 3.2.1.1.3 Definición de afectaciones potenciales

La categorización de los impactos potenciales se la ha efectuado de acuerdo a una tabla que relaciona 4 niveles de afectación con diferentes campos de análisis.

Cada nivel tiene una significación del 1 al 4 (siendo 4 lo más crítico), tomando como punto de partida los acontecimientos que son reportables a entidades externas de control o respuesta a emergencias.

Afectación	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Seguridad, lesiones y fallecimientos, acciones de protección extra instalaciones, evacuaciones, enfermedades ocupacionales.	Tratamiento menor de primeros auxilios, no representa una amenaza, no se requieren acciones de protección.	Evacuación del área local cerca de la escena. Las lesiones requieren cuidados de entidades de respuesta a emergencias y hospitalización.	Lesiones y fallecimientos (individuales y múltiples). Necesidad de acciones protectoras a personal de la empresa.	Lesiones y fallecimientos (individuales y múltiples). Evacuaciones para personal de la empresa y/o público en general.
Medio físico	Área sin sensibilidad ambiental significativa.	Liberación en el agua. Impacto potencial en un área ambientalmente sensible.	Impacto a un área ambientalmente sensible.	Impacto considerable en áreas ambientalmente sensibles. Impacto en el hábitat y

Afectación	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Operación del proyecto	Interrupción menor para el sistema.	Afecta las operaciones de la instalación y de la ubicación.	Impacto considerable en las operaciones.	Impacto considerable en las operaciones. Se requiere una para de al menos una semana.
Área y ubicación geográfica	Puede ser visible desde los límites de la instalación.	En o cerca de un área poblada. Se involucran los medios de comunicación.	Causa un impacto en una vasta área geográfica. Causa un impacto en la población. Se involucran los medios de comunicación.	Disposición prohibitiva en la estructura principal del grupo de la población impactada (carreteras, ferrocarriles, vías de agua, etcétera)
Peligrosidad de productos involucrados.	Liberación menor de material. No es reportable.	Liberación con afectación de al menos una persona o impacto reversible al suelo, aire o agua.	Se requiere ayuda externa para controlar el incidente.	El incidente desencadena otros eventos adicionales al derrame (incendio, explosión, evacuaciones, etc).
Capacidad de respuesta.	Activación de brigadas de emergencia internas.	Activación de las brigadas internas de respuesta a emergencias y del plan de respuesta a emergencias.	Notificación a agencias de socorro. El control del incidente permanece en el sistema de emergencias del proyecto.	El control de la emergencia pasa al sistema metropolitano de respuesta a emergencias.

### 3.2.1.2 Caracterización de los riesgos compartidos de la fase de construcción de las vía conector entre la Panamericana Norte y el Nuevo Aeropuerto de Quito.

La caracterización del riesgo consiste en determinar la importancia con la que cada actividad contribuye a incrementar el riesgo de operación de la fase del proyecto que se está analizando. En otras palabras, se conjuga la probabilidad y el impacto de los diferentes eventos potenciales que cada una de las actividades críticas podrían generar.

#### MATRIZ DE CARACTERIZACIÓN DE RIESGOS

Para realizar el cálculo de los impactos de la actividad se procedió a ejecutar la sumatoria de los impactos reportados en cada actividad.

Para el cálculo de la probabilidad de ocurrencia se tomó como base a la posibilidad de que se genere al menos un impacto de mínimo nivel en cada actividad analizada. A este acierto se le asignó el valor de un punto. Cada punto obtenido con el procedimiento anterior fue sumado para obtener el porcentaje de afectación de al menos un recurso.

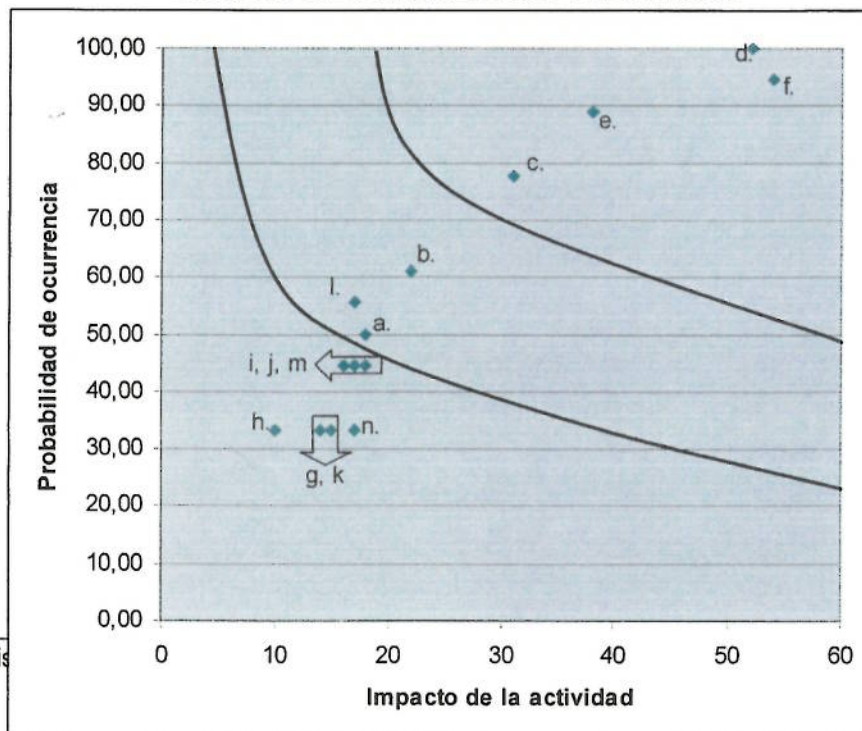
Código	Actividades Críticas	Impactos													Impactos por actividad (Probabilidad de afectación de al menos un recurso(%))					
		Muertos	Heridos / lesionados	Evaluados	Enfermedades Ocupacionales	Suelo	Aire	Agua	Traslaciones	Imagen	Equipos	Materiales	Toxicidad	Inflamabilidad		Reactividad	Primeros Auxilios	Defensa contra incendios	Control de desechos	Protección comunitaria
a	Movimiento de tierras.	3	3	0	3	1	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
b	Transporte de materiales no peligrosos.	4	4	0	1	1	1	1	2	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	22
c	Trabajo en caliente.	3	3	2	3	1	0	0	3	1	3	1	3	3	3	3	3	3	31	
d	Manejo de productos inflamables	4	4	4	2	2	3	2	3	4	3	2	2	4	3	2	4	2	52	
e	Manejo de productos tóxicos.	2	0	1	2	3	3	4	2	4	1	1	4	1	1	2	0	2	38	
f	Manejo de productos explosivos.	4	4	2	1	3	2	2	3	4	4	4	0	2	4	4	3	4	54	
g	Manejo de herramientas de poder.	3	3	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	4	0	0	14	
h	Manejo de herramientas manuales.	0	1	0	3	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	2	0	0	10	
i	Uso de equipo caminero.	3	3	0	1	0	0	0	2	1	2	1	0	0	0	3	0	0	16	
j	Transporte de equipo pesado.	3	3	0	0	1	0	0	2	1	3	1	0	0	0	3	0	0	17	
k	Alimentación del personal.	0	3	0	2	0	0	0	3	3	0	0	2	0	0	2	0	0	15	
l	Trabajo con líneas energizadas.	2	2	1	2	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	3	2	0	17	
m	Suspensión de elementos pesados.	2	3	0	2	0	0	0	2	1	3	2	0	0	0	3	0	0	18	
n	Transporte de personal.	3	3	0	0	0	0	0	3	3	1	0	0	0	0	4	0	0	17	
TOTALES POR IMPACTO		36	39	10	20	12	10	9	31	27	24	18	9	10	11	41	12	10	10	

### 3.2.1.3 Interpretación de resultados

Producto de relacionar la probabilidad de ocurrencia y el impacto de las actividades críticas hacia los diferentes puntos de afectación, se generan una serie de gráficos que representan el riesgo de operación. Este riesgo se incrementa de acuerdo a la ubicación en el plano de cada una de las actividades analizadas. El riesgo menor se encuentra en el extremo inferior izquierdo y aumenta hacia el extremo superior derecho.

Las letras que acompañan a los puntos de localización del riesgo, corresponden a la codificación asignada el numeral 1.1.1.

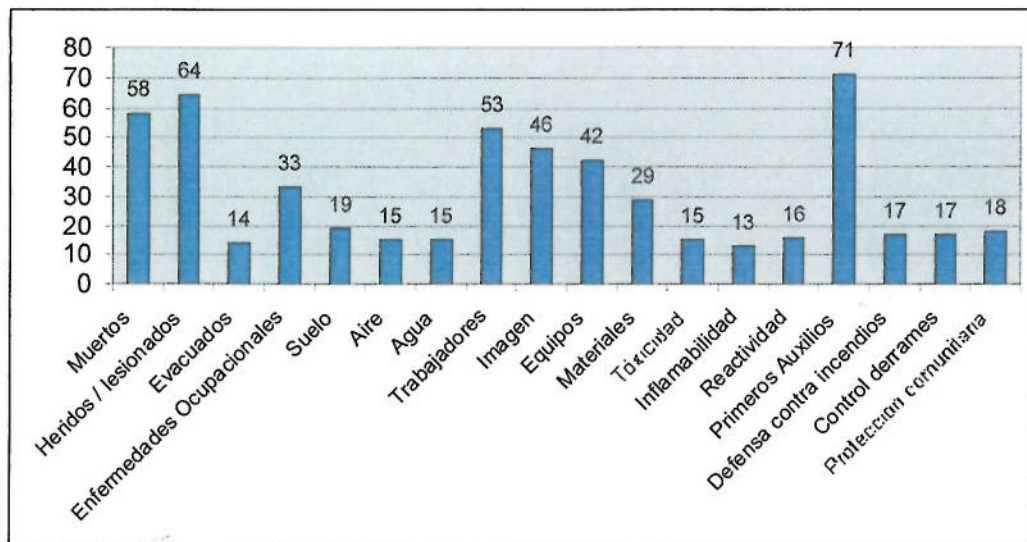
CUADRO DE PRIORIZACIÓN DEL RIESGO



Las 2 curvas que se visualizan en el gráfico, corresponden a zonas de agrupación para el manejo de los riesgos. La primera zona (extremo superior derecho), representa a las actividades que poseen la más alta probabilidad y afectación. Las actividades que se encuentran en la zona intermedia (entre las 2 líneas) son aquellas que si bien no presentan un impacto muy alto, la probabilidad de que se presenten es elevado. Las actividades localizadas en el extremo inferior izquierdo son las que no representan mayor aporte de riesgo a esta fase del proyecto.

Es importante señalar que este gráfico está estimando la probabilidad de afectación de al menos un componente del proyecto (en la matriz representado en el eje de las columnas).

### CUADRO DE AFECTACIONES POTENCIALES



En el gráfico de afectaciones potenciales, se muestran los puntos que se deben enfatizar en el proceso de gestión de la seguridad del proyecto. Los puntos críticos que podrían causar mayor impacto al proyecto son los relacionados con la atención de posibles lesionados producto de accidentes de trabajo o *in itinere*. Otras líneas prioritarias identificadas se encuentran en el ámbito de las relaciones laborales con los trabajadores, el cuidado de la imagen del proyecto y el manejo correcto de equipos y materiales que se utilizarán en la construcción de la vía.

El componente de personas fallecidas no ha sido tomado en cuenta como prioritario, pues una gestión adecuada de los puntos expuestos en el párrafo anterior mitigaría significativamente la probabilidad de que una persona fallezca dentro de la fase de construcción del proyecto.

Los datos arrojados por el análisis evidencia la importancia que se debe prestar al riesgo que soporta el recurso humano, tanto en caso del control de la higiene industrial como de la atención de posibles accidentados.

Con menor incidencia, el riesgo químico debe ser considerado como significativo, sobre todo en lo referente a las variables toxicidad inflamabilidad.

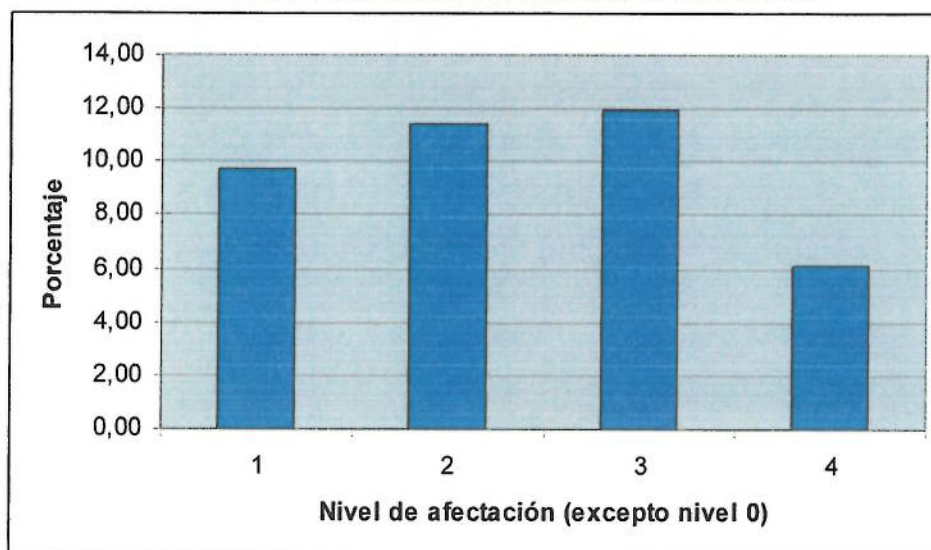
A pesar de que la probabilidad de una detonación accidental de elementos reactivos (explosivos) es mínima, las afectaciones serían muy serias para los diferentes recursos. El valor de probabilidad de ocurrencia dado en el gráfico se encuentra sumamente elevado, debido a que existen factores sociales que no se pueden controlar sin una gestión adecuada de la seguridad física. Esta variable no ha sido incorporada a este análisis, por lo tanto aplicamos el principio de incertidumbre y asignamos un valor máximo de probabilidad de ocurrencia, el mismo que debe ser revisado cuando se implementen los controles adecuados.

#### CUADRO DE PELIGROSIDAD DE LAS ACTIVIDADES (probabilidad expresada en relación porcentual)

Alguna afectación	39,17
Ninguna afectación	60,83

En la tabla peligrosidad de las actividades se puede evidenciar que la mayoría de las actividades no generan un riesgo significativo (de acuerdo a la tabla de definición de afectaciones), es decir no alcanzan el nivel 1 de impactos.

#### CUADRO DE PROBABILIDADES DE IMPACTO



En el punto anterior se pudo establecer que la fase de construcción tiene aproximadamente el 60% de probabilidad de generar algún tipo de afectación. En el gráfico Probabilidades de Impacto, en cambio, muestra que de darse un evento la probabilidad de que tenga un impacto (ya sea del nivel 1, 2 ó 3) es prácticamente la misma, lo que indica que si un evento no es controlado en su fase inicial, muy probablemente puede desencadenar un efecto "dominó" que supere la capacidad de respuesta de los ejecutores del proyecto.

#### 3.2.1.4 Conclusiones del análisis de riesgos de la fase de construcción del conector Alpachaca

- La fase de construcción de la vía presenta una potencialidad de afectación fuera de la zona de construcción del 6% (relación que proviene de la sumatoria de eventos nivel 4), demostrando que se trata de una operación relativamente segura. Recordemos que esta puntualización no evalúa los impactos ambientales descritos en los otros componentes del estudio global.
- La probabilidad de que un acto o condición insegura genere un impacto al proyecto es del 39,17%; es decir que de cada 10 incidentes, cuatro podrían generar una afectación de, al menos, nivel 1 a las variables de salud, ambiente, operaciones destinadas a la construcción del proyecto o generación de una emergencia.
- Los ámbitos más vulnerables, en lo referente a las afectaciones potenciales, son los relacionados con el cuidado de lesiones, las relaciones laborales, gestión de productos químicos peligrosos y manejo de imagen en caso de un evento no deseado.
- Las siguientes actividades requieren de un plan de emergencia específico, diseño de procedimientos de trabajo seguro y supervisión constante por parte del contratista de la obra:
  - Trabajo en caliente (soldadura).
  - Manejo de productos inflamables.
  - Manejo de productos tóxicos.
  - Manejo de productos explosivos.
- Las siguientes actividades necesitan de procedimientos de trabajo y un monitoreo del cumplimiento de estos:
  - Movimiento de tierras.
  - Transporte de materiales no peligrosos.
  - Trabajo con líneas energizadas.
- Debido a que este es un estudio preliminar, utilizando variables cualitativas, es importante que se implemente estudios de riesgo cuantitativos sobre el terreno cuando las condiciones de diseño ya se encuentren definidas en su totalidad.

### 3.2.1.5 Recomendaciones para la gestión de la seguridad de la fase de construcción del conector Alpachaca.

- Diseñar un plan de respuesta a emergencias que integre procedimientos de atención específicos para las actividades críticas de más alto riesgo (zona superior derecha del cuadro de priorización de riesgos).
- Establecer un manual de procedimientos operativos estándar para actividades que generen peligro (zona intermedia del cuadro de priorización de riesgos).
- Establecer un programa de salud ocupacional para el personal que laborará en el proyecto.
- Contratar un especialista en seguridad industrial para la supervisión de las acciones de control de riesgos del proyecto.
- Dotar al personal que construirá el proyecto de equipos de protección personal de acuerdo al riesgo e impacto de la actividad que desarrollará.
- Capacitar y equipar brigadas de emergencia en primeros auxilios, y combate de incendios.
- Ejecutar el proyecto con tecnología que abarque, desde su diseño, el componente de gestión de la seguridad.
- Transferir el riesgo a una aseguradora. La póliza debe cubrir daños a terceros, responsabilidad civil y lucro cesante.
- Mantener un plan de información hacia agencias de socorro sobre los procedimientos de atención de emergencias del proyecto.

### 3.2.1.6 Riesgos diferenciados

Los riesgos relacionados con la geografía del terreno es variable, así como los relacionados con la problemática social. El grado de dificultad de ciertas operaciones se encuentra potenciado por este tipo de amenazas de origen natural o provocado por el hombre.

Las variables que aportar de forma significativa al riesgo de la fase de construcción son las relacionadas a eventos morfodinámicos (deslizamientos de tierra, desprendimientos, deslaves, derrumbes, etc.), a trabajos en terrenos peligrosos (alta pendiente, trabajo en altura, etc) y los conflictos con la comunidad vecina, lo que podría ocasionar incidentes de violencia civil.

Para establecer el patrón de comparación entre las opciones viales, utilizaremos la escala internacional de evaluación porcentual de peligros, definida de la siguiente forma:

% de peligro	Representación
0 a 11	Peligro aceptable.
12 a 33	Peligro manejable con tecnología y procedimientos adecuados.
34 a 60	Peligro que requiere de infraestructura adicional para su manejo.
61 a 100	Peligro no tolerable.

### 3.2.1.6.1 Metodología

El análisis de peligros compartidos se basará en el estudio de la geología, la topografía y ocupación territorial actual, en los tramos por donde cruzarán las dos alternativas viales.

Posteriormente, se compararán los niveles de peligro encontrados en los tramos que se analizarán.

### 3.2.1.6.2 Análisis de la ruta

#### *Peligro de eventos morfodinámicos*

El 100% del tramo recorre una zona de baja peligrosidad en lo referente a sufrir los impactos de un evento morfodinámico.

#### *Peligro de trabajo en pendientes pronunciadas*

	(m)
Distancia de la ruta	6880
Tramos con peligro generado por pendientes pronunciadas	106
<b>% de la vía con peligro generado por pendientes pronunciadas</b>	<b>1,54</b>

No existen una peligrosidad de importancia, causado por trabajo en pendientes pronunciadas. El único tramo detectado debe ser tomado en cuenta, pues se trata de un puente que generaría un desnivel que, en caso de caída, puede causar impactos al recurso humano, equipos y maquinarias.

#### *Peligro de conflictos sociales y violencia civil*

	(m <sup>2</sup> )
Superficie de la vía	2752000
Tramos con peligro de conflictos sociales	181717
<b>% de la vía con peligro de conflictos sociales</b>	<b>6,60</b>



No se encuentra una extensión importante de terrenos que se encuentren dentro de la categoría residencial ocupado, por lo que podemos concluir que el peligro de tener conflictos sociales a lo largo del tramo es bajo.

### **3.2.1.6.3 Conclusiones del análisis de peligros de riesgos diferenciados**

Las conclusiones a presentarse se basarán en la comparación del porcentaje de peligro que presenta la vía en relación a las variables estudiadas.

- El trazado presenta menores dificultades para el control de eventos morfodinámicos, pues su trazado recorre zonas de nivel de peligrosidad baja.
- Si utilizamos la escala internacional de evaluación porcentual de peligros, la vía recae en la categoría de peligro manejable con tecnología y procedimientos adecuados.

*Peligro generado por trabajo en pendientes pronunciadas y en altura.*

- El peligro al que se encuentra expuesta la vía no es significativamente.

*Peligro de conflictos sociales y violencia civil*

- Los peligros de enfrentar conflictos sociales y problemas de violencia civil son mínimos.
- La ruta requerirá procesos de negociación intensos para vencer los potenciales conflictos que se generarían.

### **3.2.1.7 CONCLUSIONES GENERALES DE RIESGOS Y PELIGROS DE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN DEL CONECTOR ALPACHACA.**

- La principal problemática que se evidencia se relaciona con la potencial ocurrencia de conflictos sociales, por lo que se recomienda generar procesos participativos donde se involucre a la comunidad afectada, así como generar estrategias de información y comunicación de riesgos.
- Debido a que el riesgo predominante es el relacionado con lesiones de obreros, se debe instalar campamentos o puestos de estabilización y tratamiento prehospitalario de lesionados. Se debe mantener un tiempo de reacción máximo entre el puesto de atención y el lesionado de 8 minutos y, por otro lado, el tiempo entre el puesto de atención y el centro hospitalario no debe exceder de 52 minutos.

- El sistema de seguridad industrial de la obra debe incluir el componente de monitoreo de taludes y control de procedimientos de trabajo en altura y pendientes pronunciadas.
- El proyecto debe mantener un sistema de comunicaciones independiente que tenga la factibilidad de realizar contactos con agencias de control y respuesta a emergencias.

### 3.3 DETALLE DE LOS COSTOS DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES

En el siguiente cuadro se resumen los costos de las medidas ambientales:

VIA INTERCONEXION AL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO  
COSTOS A LAS MEDIDAS AMBIENTALES  
VIA INTERCONEXION PANAMERICANA NUEVO AEROPUERTO

No.	RUBRO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
<b>Vias</b>						
1	200	Pasos peatonales	u	1,00	50.000,00	50.000,00
2	201	Pasos deprimido con la red vial principal (1)	m2	332,00	750,00	249.000,00
3	203	desvíos	m	50,00	50,00	2.500,00
4	202	Caminos de accesos	m	25,00	120,00	3.000,00
5	205	Control del polvo	m2	100.000,00	0,15	15.000,00
	206	Señalización				
6	206-1	via en construcción	u	4,00	100,00	400,00
7	206-2	Restricción de velocidad	u	4,00	100,00	400,00
8	206-3	Conos reflectivos y banderas	u	20,00	15,00	300,00
9	206-4	Hombres trabajando	u	4,00	100,00	400,00
10	206-5	Prohibido rebasar	u	4,00	100,00	400,00
11	206-6	desvío	u	2,00	100,00	200,00
12	206-7	Salida y entrada de vehiculos	u	4,00	80,00	320,00
13	206-8	Rotulos ambientales (0.60 x 1.20)	u	7,00	80,00	560,00
14	206-9	Señalización movil	u	7,00	200,00	1.400,00
15	206-10	Cinta reflectiva	m	1.500,00	0,40	600,00
<b>SUB TOTAL</b>						<b>324.480,00</b>
<b>Social</b>						
	208	<b>Educación y concientización ambiental</b>				
16	208-1	Educación vial	h	50,00	15,00	750,00
17	208-2	Educación Ambiental	h	50,00	15,00	750,00
18	208-3	Comunicación	h	20,00	20,00	400,00
19	208-4	Seguimiento	h	120,00	20,00	2.400,00
20	208-5	Afiches informativos	u	100,00	1,05	105,00
21	208-6	Instructivos o trípticos	u	500,00	0,68	337,50
22	208-7	Comunicados radiales (duración 3 min)	u	20,00	15,00	300,00
23	208-8	Boletines informativos	u	50,00	0,55	27,50
24	208-9	Volantes	u	100,00	0,25	25,00
25	208-10	Comunicados de prensa (1/8 de pagina)	u	2,00	250,00	500,00
<b>SUB TOTAL</b>						<b>5.595,00</b>
<b>Conservación del patrimonio cultural y arqueologico</b>						
26	211	Prospección arqueologica	glob	1,00	24.557,50	24.557,50
<b>SUB TOTAL</b>						<b>24.557,50</b>
	215	<b>Prevención y control de la contaminación del agua</b>				

INFORME COMPLEMENTARIO No. 1  
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL  
VIA DE INTERCONEXIÓN - CONECTOR ALPACHACA

27	215-1	Desvío y control de fuentes de abastecimiento de agua	m	200,00	89,00	17.800,00
28	215-3	Desvío y control de canales de riego	m	200,00	120,00	24.000,00
29	215-4	Monitoreo de la calidad del agua	u	2,00	2.000,00	4.000,00
30	215-5	Mallas de protección de quebradas y ríos en el área afectada	m <sup>2</sup>	100,00	25,63	2.563,00
31	215-6	Señalización ambiental	u	4,00	80,00	320,00
32	215-7	Rediseño de sistemas de agua, alcantarillado y canales	km	2,00	450,00	900,00
		<b>SUB TOTAL</b>				<b>49.583,00</b>
	<b>214</b>	<b>Prevención y control contaminación del suelo</b>				
33	214-1	Sembrado de taludes	m <sup>2</sup>	20.000,00	5,20	104.000,00
34	214-2	obras de drenaje	m	200,00	50,00	10.000,00
35	214-3	Acopio de la capa vegetal	Ha	5,00	150,00	750,00
36	214-4	Manejo de materiales excedentes en sitios de botaderos	Ha	5,00	250,00	1.250,00
37	214-5	<b>SUB TOTAL</b>				<b>116.000,00</b>
		<b>Compensaciones</b>				
		Estudio para el mejoramiento y aprovechamiento de los canales de riego	glob	1,00	20.000,00	20.000,00
38	300-2	<b>SUB TOTAL</b>				<b>20.000,00</b>

TOTAL

540.215,50

### **3.4 COMUNICACIÓN Y PRESENTACIÓN GENERAL DEL REPORTE**

#### **3.4.1 PLAN DE CIERRE.**

ESTA DEFINIDO UN PLAN DE CIERRE, ABANDONO TECNICO Y ENTREGA DEL AREA CUANDO CONCLUYA LA OPERACIÓN?

No se han considerado las fases de abandono y cierre por ser una Obra de servicio que esta diseñada para una vida útil de largo tiempo con una adecuada operación y mantenimiento.

#### **3.4.2 CONSULTADA SOBRE IMPACTOS QUE GENERARA EL PROYECTO**

LA COMUNIDAD POTENCIALMENTE AFECTADA POR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO HA SIDO CONSULTADA SOBRE SU PERCEPCIÓN RESPECTO DE LOS IMPACTOS QUE GENERARA EL PROYECTO?

Se realizo una campaña de difusión y consultas para el nuevo aeropuerto de Quito en toda el área de influencia directa e indirecta donde se topaba el tema de la vía conectora y para complementar esta difusión se han realizado publicaciones en el diario el comercio los días 22, 23 y 24 de Julio del 2004 para poner a disposición de la comunidad los estudios ambientales realizados para la vía conectora Alpachaca.

#### **3.4.3 COMENTARIOS DE DISTINTAS**

HAN SIDO EXPUESTOS Y CONSIDERADOS LOS COMENTARIOS DE LAS DISTINTAS PARTES Y SE HAN INCLUIDOS SUS SUGERENCIAS O SE HA JUSTIFICADO SU EXCLUSIÓN Y LAS MEDIDAS DE MITIGACION SUGERIDAS EN EL ESTUDIO HAN SIDO DEBIDAMENTE CONSULTADAS CON LAS COMUNIDADES AFECTADAS?

Se han receptando los comentarios de la comunidad durante 15 días después de las publicación en la prensa y este informe anexo reúne las aclaraciones que se consideran necesarias.

### **3.5 PARTICIPACIÓN DE LA COMUIDAD DIRECTAMENTE AFECTADAD EN EL DESARROLLO DEL TRAZADO DEL CONECTOR ALPACHACA.**

El proceso de definición del trazado de la vía de interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) y las instalaciones del Nuevo Aeropuerto de Quito, denominado "Conector Alpachaca" tuvo el siguiente proceso:

- El Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, opto por la ruta del trazado del Conector Alpachaca en sesión ordinaria pública del 29 de enero del 2004, conforme consta en el Anexo 3.
- A partir de febrero del 2004 se conformo una Comisión de la Comunidad Afectada por el trazado del Conector Alpachaca, la cual solicito que se estudien dos variantes al trazado del Conector Alpachaca.
- La CORPAQ desarrollo las alternativas solicitadas e incluyo una tercera, las cuales se estudiaron en conjunto con la Comisión de Propietarios Afectados, seleccionando la variante al trazado que menos afectaciones a viviendas y al número de afectados.
- La rectificación del trazado acordada con los propietarios afectados fue aprobada por el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, en sesión ordinaria pública del 3 de junio del 2004 y declaro de utilidad pública los predios afectados el 17 de junio del 2004, ver el Anexo 3.
- Por otra parte, la CORPAQ y el Municipio del DMQ, se comprometió con la Junta Parroquial de Tababela entregar un terreno de 2 hectáreas para la construcción de nuevas instalaciones para el colegio fiscal de esa parroquia, como medida de compensación.

También se implanto el trazado del Conector de Alpahaca sobre la cartografía del DMQ y se procedió a realizar el avalúo predial respectivo de las áreas afectadas por parte de la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros, cuyo resumen se presenta en el cuadro No. AC-1:

Cuadro AC -1

CORPAQ		RESUMEN EJECUTIVO										QUITO, JUNIO DEL 2004	
EXPROPIACIONES PARA EL CONECTOR ALPACHACA ( NUEVO AEROPUERTO )													
No	NOMBRE DEL AFECTADO	AREAS				AVALUO				TOTAL			
		TOTAL	AFECTADA	5%	A PAGAR	cm2 de TERRENO	TERRENO	CULTIVOS	CONSTRUCCION		CERRAMIENTO		
1	CAMACHO SAMANEGO CARLOS EDUARDO	65230,00	34923,77	3464,90	31450,07	6,05	215400,09	1287,00	34600,70	696,63	251905,22		
2	BARRETO VAQUERO DELFIN DIDEROT	50000,00	6059,14	2500,00	3659,14	8,00	28473,12	35,00			28508,12		
3	BAQUEO ARROYO JUAN IGNACIO	19443,00	1500,65	972,15	528,50	8,00	4229,00	583,00			4811,00		
4	BAQUEO ARROYO RUGO NICOLAS	9912,00	5069,08	485,60	5373,48	8,00	42987,84				42987,84		
5	CAMELOS SALAZAR MAGDALENA Y OTROS	3874,00	3874,00		3874,00	8,00	30992,00	560,00	124765,11	13188,34	169505,45		
6	COELLO SEGUNDO JOSE	36500,00	12200,59	1825,00	10383,59	7,00	72695,13		265,33		72960,46		
7	BAQUERO ARROYO GALO RAMON	22353,33	22353,33		22353,33	7,00	156473,31	86,00			156559,31		
8	REA BAQUERO NORA MARLENE Y HNOS	10654,13	3001,02	932,71	2969,11	7,00	20783,79	194,00			20977,79		
9	VELASTEGUI CASTILLO ROMULO LEONARDO	1593,15	1101,47	79,66	1021,81	7,00	7152,69				7152,69		
10	ARAS BAQUERO MARIANA DE JESUS	11907,57	753,13	595,38	157,75	7,00	1104,26				1104,26		
11	BAQUERO ARROYO MANUELA ELENA	10373,24	568,99	518,65	50,33	7,00	352,30				352,30		
12	BAQUERO ARROYO DELFINA LUCILA	11032,17	157,76	551,61		7,00							
13	TIPAN PESUNA BENE DEL ROCIO Y OTROS	40000,00	724,89	2000,00		7,00							
14	ESTRUEZ PADILLA ALFRO ERNESTO Y HNOS	19000,00	2996,07	950,00	1446,07	7,00	10122,49				10122,49		
15	TIRULLO FLORES MIGUEL	11000,00	155,45	550,00									
16	SI VA CACHAGO MANUEL	21750,00	113,50	1087,50									
17	CARVAJAL SOTERO ANGEL FABRICIO	21750,00	77,59	1087,50									
18	VALLEJO BAQUERO LEONARDO HENRIS	72926,29	43420,43	3646,31	39774,12								
19	REZA ORBANDO ELI ALIA ESPERANZA Y OTRO	31200,00	31200,00		31200,00	7,76	245369,50	200,00	20584,95		245369,50		
20	TERRAN VALLEJO ANA LUCIA Y OTRA	1669,00	621,02	83,45	537,57	7,44	3099,52				3099,52		
21	CADENA VALLEJO LUIS HER	3000,00	1309,13	150,00	1159,13	7,44	8623,93				8623,93		
22	VENTIMILLA SALCEDO JOSE HER	303000,00	34544,02	15150,00	19394,02	7,60	147394,55	691,00			148085,55		
23	SEVILLA ELISA VIDA DE VILLAGON	255000,00	32129,32	12750,00	19379,32	6,80	131779,30			77,91	131857,29		
24	ROYAL CARGO S.A.	65000,00	10467,93	3250,00	7317,93	6,80	49081,92			97,94	49179,86		
25	PEREZ INIRRAGO FEDERICO	30000,00	5069,17	1500,00	3569,17	7,68	27411,23	305,00	1593,46	1526,07	30915,75		
26	ROSETO LOZADA WILSON EFRAIN	62000,00	9420,85	3100,00	6320,85	6,80	42981,70		251,53	41,00	43274,30		
27	COBO RODRIGUEZ CECILIA DEL JUR	180000,00	180000,00		180000,00	6,00	1224000,00				1224000,00		

TOTALES	
AREA AFECTADA TOTAL	= 444921,18 m2
AREA A PAGAR TOTAL	= 391728,09 m2
AVALUO TERRENO TOTAL	= 2713509,70 dolares
AVALUO CULTIVOS TOTAL	= 4101,00 dolares
AVALUO CONSTRUCCIONES TOTAL	= 182061,08 dolares
AVALUO CERRAMIENTOS	= 15627,97 dolares
<b>AVALUO DE LA EXPROPIACION = 2915299,75 dolares</b>	

Las negociaciones con los propietarios de los terrenos afectados se realizaron en base a valores comerciales, para lo cual la CORPAQ contrato tres avalúos privados con avaluadores registrados en la Superintendencia de Bancos.

Cabe señalar, que hasta el 15 de agosto del 2004, se suscribieron los compromisos de compra – venta entre la CORPAQ y los primeros 25 propietarios afectados, faltando el propietario identificado como # 26, quien solicita que se afecte a viviendas que se hallan frente a su propiedad para evitar menos afectación en sus terrenos (Anexo No 4).

Con relación a la propiedad No. 27, se encuentra afectada en su totalidad por el Nuevo Aeropuerto, por lo que se halla en un proceso independiente de adquisición de este predio.

### **3.6 AUTORIZACIÓN MONITOREO ARQUEOLÓGICO**

El Instituto de Patrimonio Cultural, INPC, el 7 de abril del 2004, aprobó el informe de Prospección Arqueológica del Conector Alpachaca, y ha autorizado para que se realice el Monitoreo durante la remoción de suelos en la construcción de esta vía, desde el 9 de agosto hasta el 8 de octubre del 2004. Ver Anexo 5.

### **3.7 PERMISOS AMBIENTALES**

Con relación a la obtención de los permisos ambientales para la construcción del proyecto vial denominado Conector Alpachaca y del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, NAIQ, cabe señalar que la autoridad competente es la Dirección Metropolitana del Medio Ambiente del DMQ, como consta en el informe emitido por el Procurador General del Estado Subrogante, el 9 de agosto del 2004. Ver Anexo No. 6.

Por este motivo, a pesar que los estudios Ambientales del NAIQ, fueron aprobados por el Ministerio del Ambiente, no se requiere tramitar la licencia ambiental de esta institución.

### **3.8 CONCLUSIONES**

Por expuesto en este informe Complementario No1., a los Estudios Ambientales de la vía de Interconexión entre la Panamericana Norte y las instalaciones del Nuevo Aeropuerto, denominado Conector Alpachaca, que es un informe vinculante al de los estudios ambientales del Nuevo Aeropuerto de Quito, se considera que se ha cumplido con todos los requerimientos que prevé la legislación vigente. Por lo tanto no debe existir impedimento para que se realice la construcción del proyecto en referencia.

Con estos antecedentes, se considera que la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente del DMQ debe emitir el respectivo permiso ambiental.



## ANEXOS

- ANEXO 1: MATRIZ DE EVALUACIÓN DE LA DMA.
- ANEXO 2: PUBLICACIONES EN EL COMERCIO
- ANEXO 3: APROBACIONES DE CONCEJO DEL CONECTOR ALACHACA
- ANEXO 4: CARTA DE PROPIETARIO No. 26
- ANEXO 5: AUTORIZACIÓN PARA MONITOREO ARQUEOLÓGICO
- ANEXO 6: PERMISOS AMBIENTALES

ANEXO 1: MATRIZ DE EVALUACIÓN DE LA DMA.

Of. No. 0001664  
Quito, a 13 JUL. 2004

Señor  
Diego Pachel Sevilla  
Director Ejecutivo de CORPAQ  
Presente.-

De mi consideración:


En referencia a su oficio No. CAQ-2004-2750 de junio 10 del 2004, recibido en esta Dirección el 14 del mismo mes y año, adjunto presenta el Estudio de Impacto Ambiental vinculante del Nuevo Aeropuerto "Estudio de Impacto Ambiental Vía Interconexión Panamericana -NAQ-", tomando en cuenta lo dispuesto en el Art. II.30.20 de la Sección III de la Ordenanza Metropolitana No. 0094, deberá cumplir con lo siguiente:

1. Publicación de un aviso que indique la presentación del Estudio de Impacto Ambiental de su Proyecto en esta Dirección, y la disposición del expediente respectivo para el examen del público y su ulterior comentario sobre el mismo, en un periódico de mayor circulación dentro del Distrito Metropolitano, por tres días consecutivos y por cualquier otro medio de comunicación que considere pertinente.
2. La acreditación del cumplimiento del numeral anterior, deberá realizarse mediante declaración juramentada ante un Notario Público del Cantón o un ejemplar del periódico donde aparecieron los avisos durante los tres días.

Una vez cumplido con estos requerimientos, se convocará a una Audiencia Pública, en caso de ser necesario, conforme a lo dispuesto en los artículos correspondientes de la mencionada Ordenanza Metropolitana, antes de emitir el informe Ambiental respectivo.

Adjunto se servirá encontrar el formato de la publicación antes indicada.

Atentamente,

  
Patricia Echanique, MD MPH  
Directora Metropolitana de Medio Ambiente

Adjunto lo indicado

UGCAVOL/EV/JIB

 CORPAQ  
CORPORACION AEROPUERTO  
ZONA FRANCA DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO

13 JUL. 2004

**RECIBIDO**  
No. .... Fi. ....

Capital  
Iberoamericana  
de la Cultura  
2004

  
Primer  
Patrimonio  
Cultural de  
la Humanidad

**DIFUSION PUBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**  
**"PROYECTO Vía Interconexión Panamericana del Nuevo**  
**Aeropuerto - NAQ-"**

Nombre de la Empresa (proponente): **CORPAQ**

Ubicación del Proyecto: **TABABELA**

Sector: **Quebrada Alpachaca**

Parroquia: **TABABELA**

Breve descripción del proyecto: **Construcción de la Vía Interconexión Panamericana del Nuevo Aeropuerto -NAQ-.**

NOTA: El Estudio de Impacto Ambiental vinculante ha sido entregado en la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente. Las observaciones a la propuesta por parte de la comunidad deberán ser remitidas a la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (calle Río Coca 1734) en un plazo no mayor a quince (15) días, contados a partir del último día de esta publicación en la prensa.

**DRA. PATRICIA ECHANIQUE**  
**DIRECTORA METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE.**



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
DIRECCIÓN METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE

OFICIO N° 0001007  
FECHA: 13 JUL 2004

Señor  
Diego Pachel Sevilla  
Director Ejecutivo  
Corporación Aeropuerto y Zona Franca de Quito - CORPAQ  
Presente.-

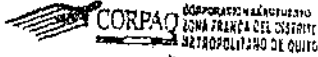
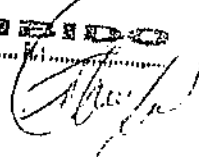
Atención: Ing. Francisco De La Torre - Proyectista  
Referencia: Oficio N° CAQ-2004-2750 - 10/6/2004  
Estudio de Impacto Ambiental (vinculante)

Por el presente, me permito remitirle el informe técnico (Memorando N° 1101 UGCA\_2\_2004 de 12/7/2004) y la matriz de calificación del Estudio de Impacto Ambiental de la Vía de Interconexión Panamericana NAQ - Conector Alpachaca, a fin de que sean considerados para las acotaciones correspondientes.



Atentamente,

  
Dra. Patricia Estanisque MD. MPH.  
Directora Metropolitana de Medio Ambiente

- C.C. Coordinación Ambiental Zona Tumbaco
- C.C. Comisaría Metropolitana Ambiental

  
13 JUL. 2004  
**RECIBIDO**  


UGCA / OL / JR / orutra / 12/7/2004 / o\_matriz\_EsIA\_NAQ\_alpachaca

MEMORANDO N° 1101 UGCA 2 04

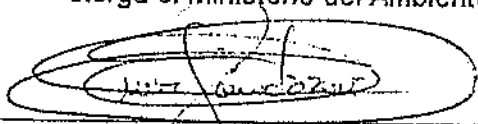
FECHA: 12/7/2004  
DE: Ing. Omar Landázuri – Jefatura UGCA (E)  
PARA: Directora Metropolitana de Medio Ambiente  
ASUNTO: OBSERVACIONES AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LA VÍA DE INTERCONEXIÓN PANAMERICANA DEL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO – CONECTOR ALPACHACA

1. ANTECEDENTES

- 1.1 Solicitante: Sr. Diego Pachel Sevilla, Director Ejecutivo de la Corporación Nuevo Aeropuerto y Zona Franca de Quito. Ing. Francisco de la Torre – Proyectista.
- 1.2 Establecimiento: Vía de interconexión Panamericana. Conector Alpachaca. del Nuevo Aeropuerto de Quito.
- 1.3 Argumento del informe: Observaciones al Estudio de Impacto Ambiental vinculante del Nuevo Aeropuerto de Quito, en lo relacionado con la vía de interconexión conector Alpachaca.

2. OBSERVACIONES.

- 2.1 Luego de la reunión mantenida el día viernes 9/7/2004 - 15h30, entre la Arq. Elena Vivanco, el Ing. Rainer Chávez y el Sr. Iván Lara, se convino en acoger la matriz de calificación del EsIA presentado por la CORPAQ para la vía de interconexión Alpachaca.
- 2.2 Adjunto a este informe se remite la matriz de calificación del EsIA.
- 2.3 Cabe indicar que está pendiente la realización de:
  - La recepción de las observaciones al estudio por parte de la comunidad (participación).
  - El recorrido conjunto con los proponentes del proyecto al área que será intervenida por la vía de interconexión con el conector Alpachaca.
- 2.4 Adicionalmente, se debe señalar que la CORPAQ tiene pendiente presentar, a esta Dirección, la Licencia Ambiental para el proyecto del Nuevo Aeropuerto de Quito que otorga el Ministerio del Ambiente.

  
Ing. Omar Landázuri  
Jefatura UGCA (E)

UGCA / JR / orutra / 12/7/2004 / mem\_1101\_EsIA\_NAQ\_elpachaca

 CORPAQ  
CORPORACIÓN AEROPUESTO Y  
ZONA FRANCA DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO

13 JUL. 2004

RECIBIDO  
No. .... Fe. ....

EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL  
PROYECTO "VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NAQ"

**TIPO DE DOCUMENTO:** ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL  
**NOMBRE DEL PROYECTO:** VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NAQ - CONECTOR ALPACHACA  
**PROPONENTE:** CORPORACIÓN NUEVO AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DE QUITO  
**REPRESENTANTE:** DIEGO PACHEL SEVILLA - DIRECTOR EJECUTIVO  
**UBICACIÓN:** Oficinas: Aeropuerto internacional Mariscal Sucre Edificio Salida Internacional - 3er. Piso  
Proyecto: Conector Alpachaca - Parroquia Tababela  
**TELÉFONO:** Oficinas: 5932-3300-166 / 167 / 200 / 201 / 202. Fax: 5932-3300-203

**MATRIZ DE CALIFICACIÓN**

(Nota. Significado de la nomenclatura: A = Aceptado; B = Con Objeciones; C = Rechazado)

1. Información básica del estudio:

1.1 Descripción de las actividades del proyecto:

- a. Están explicados los objetivos del proyecto:  
A  B  C  Pág. 2
- b. Están descritos la ubicación geográfica y político administrativa del proyecto.  
A  B  C  Pág. 4
- c. Descripción detallada del proyecto (construcción, operación, abandono y cierre técnico) que contemple una explicación de los procesos que tendrán lugar dentro de las fases proyecto, incluyendo naturaleza y cantidad de los materiales, y otros insumos:  
A  B  C  Pág. 4
- d. Han sido consideradas las alternativas de localización, proceso, diseño y condiciones de operación en todos los casos factibles desde el punto de vista del proponente:  
A  B  C  Pág. 4, 16
- e. Se ha tomado en cuenta el marco legal ambiental aplicable al proyecto:  
A \* B  C  Pág. 7

- Calificación general para la Descripción de actividades del proyecto:

A: 5 B: 0 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* Considerar la actualización de la zonificación y del uso del suelo conforme a lo establecido en las Ordenanzas de Régimen del Suelo y Plan de Uso y Ocupación del Suelo (95, 107, 11, 13), de las Normas de Arquitectura y Urbanismo (3457). Evaluación de Impacto Ambiental (94). (pág. 12)

1.2 Diagnóstico Ambiental - Línea Base:

- a. Están identificados y descritos los componentes (potencialmente afectados por la ejecución del proyecto), relacionados al:
- Ambiente físico: A  B  C  Pág. 28, 46, 70
  - Ambiente biótico: A  B  C  Pág. 116 \*\*
  - Ambiente socio económico y cultural: A  B  C  Pág. 134 y anexo INPC

**DIRECCION METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE**  
**UNIDAD DE GESTION DE LA CALIDAD AMBIENTAL**  
Río Coca 1734 e Isla Fernandina - Teléfono 2430572/2430588

b. Están claramente identificados los individuos, grupos, comunidades o instituciones afectadas por el proyecto:

A  B  C  Pág. 135

c. Los métodos de investigación o de fuentes de referencia están explicados y son apropiados para este proyecto:

A \* B  C  Pág. 134, 140 (metodología para EIA)

d. Están indicados los impactos previos causados por otras actividades en la zona de influencia del proyecto:

A  B \*\* C

- Calificación general para la información básica:

A: 5 B: 1 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No se incluye el detalle

\*\* Falta el contenido del numeral 12 (pág. 134)

### 1.3 Determinación de las áreas de influencia, sensibles y protegidas:

a. Se ha considerado la existencia de áreas protegidas en el sector de influencia del proyecto:

A \* B  C  Pág. 138, anexo del INPC

b. Están especificados los sitios de dotación de materiales y de disposición de residuos para todas las fases del proyecto:

A  B  C  Pág. 24

c. Se han determinado áreas afectadas directamente dentro del área de influencia:

A  B  C  Pág. 7, 67

d. Se han determinado áreas afectadas indirectamente dentro del área de influencia:

A  B  C  Pág. 7, 67

- Calificación general para la determinación del área de influencia y áreas sensibles:

A: 4 B: 0 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No se incluye el detalle

## 2. Identificación y evaluación de los impactos:

### 2.1 Identificación de los impactos:

a. Se ha empleado una metodología para la identificación de impactos directos e indirectos teniendo como referencia la situación ambiental pre-existente (según el contenido de la línea base):

A  B  C  Pág. 140

b. Existe identificación de los impactos entre los componentes:

- Físico, A  B  C  Pág. 141

- Biológico, A  B  C  Pág. 141

- Socioeconómico cultural del ambiente: A  B  C  Pág. 142

c. Existe un análisis de riesgos y accidentes:

A  B \* C

d. Se han considerado los impactos en las fases de ejecución del proyecto (construcción, operación, abandono y cierre):

A \*\* B  C  Pág. 146, 170



**DIRECCION METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE**  
**UNIDAD DE GESTION DE LA CALIDAD AMBIENTAL**  
Río Coca 1734 e Isla Fernandina - Teléfono 2430572/2430588

- Calificación general para la Identificación:  
A: 5 B: 1 C: 0
- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No ha sido incluido el detalle de este aspecto

\*\* Para las vías no se han considerado las fases de abandono o cierre

### 2.2 Evaluación de los impactos ambientales

- a. Se ha empleado una metodología validada para la evaluación de los impactos ambientales  
A  B  C  Pág. 150, 170
- b. Se han realizado los análisis de los impactos ambientales, utilizando los parámetros de calidad aceptados (nacionales o internacionales):  
A  B  C  Pág. 156, 178
- c. Se han seleccionado los impactos ambientales significativos:  
A  B  C  Pág. 156, 178
- d. Se ha efectuado una valoración económica de los costos y beneficios atribuibles al impacto analizado:  
A  B \* C

- Calificación general para el Análisis y severidad de los impactos:  
A: 3 B: 1 C: 0
- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No se incluye el detalle de los costos y beneficios (porque es una obra de interés público, intervienen costos indirectos y externalidades que son difíciles de determinar)

### 3. Planes de Manejo Ambiental y de Monitoreo:

#### 3.1 Plan de Manejo Ambiental PMA:

- a. Se presenta un PMA coherente con el conjunto de impactos identificados, evaluados y seleccionados  
A  B  C  Pág. 190
- b. Están expresados los niveles de responsabilidad de las distintas partes en la ejecución del PMA:  
A  B  C  Ver Anexo de fichas
- c. Existe una estructura en el PMA que constituya una herramienta efectiva para guiar la gestión ambiental (programas, presupuestos, tecnología y cronogramas):  
A  B  C  Ver Anexo de fichas
- d. Expresa el proponente su compromiso y capacidad para llevar adelante las medidas de mitigación propuestas:  
A  B  C  Ver Anexo de fichas
- e. Está definido un plan de prevención y mitigación de impactos dentro del PMA.  
A  B  C  Pág. 191
- f. Está definido un plan de contingencias dentro del PMA (para enfrentar accidentes o emergencias, asignación de responsabilidades, coordinación operacional, entrenamientos, simulacro):  
A \* B  C  Pág. 222
- g. Están definidos los planes para capacitación técnica, salud ocupacional y seguridad industrial.  
A  B  C  Pág. 219
- h. Está definido un plan de manejo de desechos sólidos, líquidos y gaseosos:  
A  B  C  Pág. 191

**DIRECCION METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE**  
**UNIDAD DE GESTION DE LA CALIDAD AMBIENTAL**  
Río Coca 1734 e Isla Fernandina - Teléfono 2430572/2430588

i. Está definido un plan de relaciones comunitarias (difusión del EslA, estrategias de comunicación, implementación de las medidas de mitigación y compensación):

A \*\* B  C  Pág. 218, 221

j. Está definido un plan de rehabilitación de las áreas afectadas, incluyendo estrategias aplicadas y tecnologías a seguir:

A  B  C  Pág. 214

k. Está definido un plan de cierre, abandono técnico y entrega del área cuando concluya la operación del proyecto:

A  B \*\*\* C

- Calificación general para la descripción del PMA:

A: 10 B: 1 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No se incluye el análisis de riesgos

\*\* No se establecen explícitamente las medidas de mitigación y compensación

\*\*\* No se han considerado las fases de abandono o cierre

### 3.2 Plan de Monitoreo:

a. Están definidos los sistemas para seguimiento y evaluación de los impactos ambientales y la ejecución del PMA:

A  B  C  Pág. 191, 224, ver fichas de medidas

b. Están establecidos los procedimientos y responsables para ejecutar las tareas de monitoreo, incluyendo la preparación de informes:

A  B  C  Ver Anexo de fichas

c. Están contempladas en el plan de monitoreo las mediciones de las emisiones a la atmósfera, de las descargas líquidas y de la remediación de suelos contaminados:

A  B  C  Ver Anexo de fichas

d. El plan de monitoreo establece una periodicidad para las mediciones y para la preparación de los reportes:

A \* B  C  Ver Anexo de fichas

e. Están identificados los puntos de monitoreo para las descargas líquidas y las emisiones a la atmósfera de las fuentes fijas:

A \* B  C  Ver Anexo de fichas

- Calificación general para la descripción del PMA:

A: 5 B: 0 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* No se indica el detalle

## 4. Comunicación y presentación general del reporte:

### 4.1 Participación pública:

a. La comunidad potencialmente afectada por la ejecución del proyecto ha sido consultada sobre su percepción respecto de los impactos que generará el proyecto:

A  B \* C  Pág. 221

**DIRECCION METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE**  
**UNIDAD DE GESTION DE LA CALIDAD AMBIENTAL**  
Río Coca 1734 e Isla Fernandina - Teléfono 2430572/2430588

- b. Han sido expuestos y considerados los comentarios de las distintas partes y se han incluido sus sugerencias o se ha justificado su exclusión:  
A  B \* C  Pág. 221
- c. Las medidas de mitigación sugeridas en el estudio han sido debidamente consultadas con las comunidades afectadas:  
A  B \* C  Pág. 221

- Calificación general para la descripción del PMA:  
A: 0 B: 3 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

\* Actividad pendiente

**4.2 Contexto:**

- a. El documento está estructurado de acuerdo a lo dispuesto por la legislación ambiental nacional y local:  
A  B  C
- b. El alcance del estudio con el diseño general del proyecto tienen concordancia:  
A  B  C
- c. La información recolectada o producida es de fácil lectura y comprensión:  
A  B  C
- d. Existen las citas y referencias de consultas empleadas:  
A  B  C
- e. Los anexos y otros respaldos son los necesarios para complementar y facilitar el entendimiento de la información presentada:  
A \* B  C

- Calificación general para la descripción del PMA:  
A: 5 B: 0 C: 0

- Resumen de las principales observaciones a la sección:

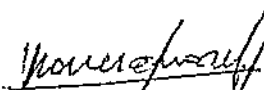
\* Está pendiente completar las observaciones indicadas


**PLANTILLA RESUMIDA PARA LA CALIFICACIÓN DEL ESIA**


DESCRIPCIÓN	A	B	C
<b>1. Información básica del estudio</b>			
1.1 Descripción de las actividades del proyecto	5	0	0
1.2 Diagnóstico Ambiental - Línea de Base	5	1	0
1.3 Determinación del área de influencia y áreas afectadas	4	0	0
<b>Subtotal:</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>2. Identificación y evaluación de los impactos</b>			
2.1 Identificación de los impactos	5	1	0
2.2 Evaluación de la importancia de los impactos	3	1	0
<b>Subtotal:</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>3. Planes de Manejo Ambiental y Monitoreo</b>			
3.1 Plan de Manejo Ambiental PMA	10	1	0
3.2 Plan de Monitoreo	5	0	0
<b>Subtotal:</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>4. Comunicación y presentación general del reporte</b>			
4.1 Participación Pública	0	3	0
4.2 Contexto	5	0	0
<b>Subtotal:</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL DE RESPUESTAS (sobre 49)</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL DE RESPUESTAS (porcentajes)</b>	<b>85.7%</b>	<b>14.3%</b>	<b>0%</b>

**CONCLUSIONES:**

1. La calificación del EsIA, de acuerdo al procedimiento establecido por la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, es de 85.7% de respuestas A (Aceptaciones), 14.3% de respuestas B (Con Objeciones) y 0% de respuestas C (Rechazos).
2. Por tanto, la propuesta del EsIA VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NAQ - CONECTOR ALPACHACA, que alcanza 42 [85.7%] de respuestas A, 7 [14.3%] de respuestas B, cumple con el 60% del número de respuestas A (39 respuestas A) y el 20% de respuestas B y C (10 respuestas B y C).
3. El EsIA presentado por la CORPAQ en la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, para el Proyecto VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NAQ - CONECTOR ALPACHACA, es aprobado, con carácter provisional hasta que sea presentado el alcance de contestación a las observaciones emitidas.
4. El EsIA deberá ser completado con las contestaciones a las observaciones emitidas: a) por la esta Dirección y b) durante el proceso de participación ciudadana.

  
 Ing. Rainer Chávez  
 Técnico de Prevención

  
 Lic. Julia Sandoval  
 Técnico de Participación

  
 Sr. Iván Lara  
 Técnico de Control

UGCA / OL / JR / orutra / 12/7/2004 / matriz\_EsIA\_via\_NAQ

ANEXO 2: PUBLICACIONES EN EL COMERCIO

# Litoral

**UNIDAD DE CONSULTA** - Los estudiantes secundarios, universitarios y el público en general pueden visitar la Biblioteca Municipal de Esmeraldas. El horario de atención es de lunes a viernes, de 08:00 a 21:00. La entidad posee libros actualizados de todos los temas y en especial de los asuntos locales. La hemeroteca cuenta con cuatro publicaciones: tres nacionales y un local.



UNA PUNTA DE LA QUE NO HAY SOLUCIÓN. A Carla Lima se le negó el amparo, ella insiste en que es la reina.

## El juez no acepta el amparo que pidió la reina de Guayaquil

**UAYAS** El magistrado no tramitará la demanda que Carla Lima Hurtado planteó contra el Club de Leonas de Guayaquil. Esta entidad la destituyó de sus funciones.

**REU, GUAYAQUIL** El juez Víctor Manuel Rodríguez, en un despacho de la ciudad de Guayaquil, informó que no admitió el amparo que solicitó la demandante contra el Club de Leonas de Guayaquil. Esta entidad la destituyó de sus funciones.

**EL MEOLLO** El Club de Leonas de Guayaquil, entidad que se opone a la destitución de la demandante, presentó una demanda de amparo contra el Club de Leonas de Guayaquil. Esta entidad la destituyó de sus funciones.

La demandante, Carla Lima Hurtado, fue despojada de sus funciones el 10 de julio pasado. Tras una polémica sobre su jurato de juramento que, según se informó, fue falsificado en Guayaquil. Ante ello, el Club de Leonas Rodríguez de Guayaquil designó a la reina del certamen, Betzabe Pérez, nueva soberana de la ciudad. La demandante solicitó el amparo por el hecho de haber sido despojada de sus funciones. El juez Víctor Manuel Rodríguez, en un despacho de la ciudad de Guayaquil, informó que no admitió el amparo que solicitó la demandante contra el Club de Leonas de Guayaquil. Esta entidad la destituyó de sus funciones.

Los recursos que los letrados solicitan, pero no piden detalles. "Son opciones jurídicas que tiene la recurrente". Antes de esta providencia, el Club de Leonas de Guayaquil solicitó que Carla Lima Hurtado fuera reinstalada en sus funciones. La entidad presentó una demanda de amparo contra el Club de Leonas de Guayaquil. Esta entidad la destituyó de sus funciones.

## Las charlas se organizan para evitar el sida

**ESMERALDAS** El grupo pay de la Fundación Verde Esperanza, en Esmeraldas, recibe charlas de prevención de enfermedades infecciosas y de motivación. Alberto Mendoza, representante de la entidad, manifestó que cada mes a esta organización llegan médicos especialistas para hablar sobre el uso del preservativo, sexo seguro, enfermedades de transmisión sexual, entre las que están el sida. Las reuniones de los especialistas se complementan con temas de motivación y autoestima. **REDACCIÓN ESMERALDAS**

## 10 días de paro en el Teófilo Dávila finalizan

**MACHALA** La atención en el Hospital Regional Teófilo Dávila de Machala volvió a la normalidad ayer. El paro duró alrededor de 10 días y generó molestias entre las 300 personas que acuden a diario a este centro hospitalario, el más grande de la provincia. 300 empleados de limpieza, mantenimiento, lavandería, alimentación y administración levantaron ayer una protesta convocada por el obrero en el pago del sueldo de junio. El Ministerio acudía a esa casa de salud unos 185.000 dólares. **REDACCIÓN MACHALA**

## Quinindé tiene a sus bomberos paralizados

**ESMERALDAS** Un solo integrante de este organismo hace guardia las noches. **REDACCIÓN ESMERALDAS** Los bomberos de Quinindé, Esmeraldas, están paralizados desde el lunes anterior. Los miembros de la casa comunal piden la salida de Antonio Vallejo, jefe del Cuerpo de Bomberos del cantón. Los manifestantes cerraron las puertas del local y embocaron pancartas en contra de Vallejo. Los huelguistas aseguran que el actual jefe de la entidad no tiene la capacidad para dirigir la entidad y por eso solicitan su cambio. Para Vallejo, la ocupación de la entidad bomberil es una necesidad por parte de Manuel Zambrano, Henry Petra y David Latorre, hombres que están al frente del paro. "Ellos debían ser sancionados por provocar un altercado, en su día, con los motaceros del barrio San Vicente, el 16 de julio pasado". Además, señala que la oposición se radicalizó cuando pidió una auditoría interna del período de José Zambrano, hermano de uno de los líderes del paro, quien estuvo al frente de la entidad en el 2002. En ese período el ex Vallejo que recibió recursos por parte de Petroecuador, que ascendieron a 16.700 dólares. "Zambrano aún no justificó en qué se invirtió", agregó.

## La protesta exige más puestos de trabajo

**ESMERALDAS** Los representantes de los gremios de profesionales de Esmeraldas realizaron, ayer, una marcha en la urbanización que en las dependencias públicas se encuentra a personal de la provincia y no a los foráneos. **REU, ESMERALDAS**

**ESMERALDAS** El gobernador de Esmeraldas, Manuel Zambrano, anunció que se realizará una auditoría interna del período de José Zambrano, hermano de uno de los líderes del paro, quien estuvo al frente de la entidad en el 2002. En ese período el ex Vallejo que recibió recursos por parte de Petroecuador, que ascendieron a 16.700 dólares. "Zambrano aún no justificó en qué se invirtió", agregó.

**COMERCIO** Más recursos para el comercio en el Gran Cuenca. Los gremios de comerciantes de la zona solicitaron al presidente de la Cámara de Comercio de Esmeraldas, Manuel Zambrano, que se reúna con los representantes de los gremios de comerciantes de la zona para discutir la creación de más puestos de trabajo. **REDACCIÓN MACHALA**

**PROPIEDAD** Intercambio electoral en Esmeraldas. El Tribunal Superior Electoral resolvió el recurso de amparo que solicitó el Club de Leonas de Guayaquil para que se le permita participar en las elecciones municipales de Esmeraldas. **REDACCIÓN ESMERALDAS**

**ASAMBLEA** Radicalización en una reunión. La Asamblea de la Provincia de Esmeraldas se reunió el día de ayer en la ciudad de Esmeraldas para discutir la creación de más puestos de trabajo. **REDACCIÓN ESMERALDAS**

### Ahora mi casa está a la moda

**EL BOSQUE** TEL: 066 4724 1144 y 066 4724 1175 • 2241 770 y 2241 810 y 2241 816

TU COMPRA EFECTIVA LEVA GRANITES: 1200 a 15 000. EL SERVICIO AL CLIENTE: 1-800-888-1111

### Proyecto Integral de Salud en la Provincia de Esmeraldas

ECU/87-310/97/0044

República del Ecuador-Unión Europea

Título del contrato: **SUMINISTRO DE VEHICULOS**

Lugar de ejecución: **ESMERALDAS-ECUADOR**

Referencia de publicación: **Suministros Licitación Abierta Local N° 001-04**

El PSIE tiene la intención de adjudicar un contrato de suministro para el suministro de 4 vehículos en Esmeraldas, Ecuador, financiado por proyecto integral de Salud, PSIE, Convenio de Financiación ECU/87-310/97/0044 de las Comunidades Europeas y Gobierno de Ecuador.

El expediente de licitación puede obtenerse en la siguiente dirección: urbanización La Conchita Mz G, Solar 11, en Esmeraldas (frente a las Villas de Petroecuador), Telefax 062703-776, 062703777 y 062704009.

La fecha límite de presentación de las ofertas es 25 08.04 a las 10:00.

**UNIDAD DE GESTION DEL PROYECTO INTEGRAL DE SALUD EN LA PROVINCIA DE ESMERALDAS, PSIE**

### CORPAQ QUITO

Corporación Aeroportuario y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito

#### DIFUSIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

PROYECTO VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NOROCCIDENTAL Y NUEVO AEROPUERTO DE QUITO, DENOMINADO "CONECTOR AL PACÍFICO"

Proponente: **CORPORACIÓN AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (CORPAQ)**

Ubicación del proyecto: **Tababela**

Sector: **Cuadrada Alpechaca**

Parroquia: **Tababela**

Construcción de la vía denominada Conector Alpechaca que parte de la Panamericana 2L-117 E-35 entre el Vengal y la "Y" de Tababela, la cual se desarrolla paralela a la quebrada del mismo nombre, teniendo una longitud de 4,3 km. hasta llegar a los terrenos del nuevo aeropuerto de Quito.

**NOTA:** El Estudio de Impacto Ambiental vinculante ha sido entregado en la Dirección Metra del Vengal de Medio Ambiente. Las observaciones a la propuesta por parte de la comunidad ribereña se remiten a la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (Calle Tito Caza 1721) en un plazo no mayor a quince (15) días, contados a partir del último día de esta publicación de prensa.

**DRS. PATRICIA TEJANIDE**  
DIRECTORA METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE

Los indicadores económicos

Table with multiple columns: DÓLAR, EL PRECIO DEL ORO Y PLATA, EMPRESAS POR CATEGORÍA, PETRÓLEO Y ELECTRICIDAD, BOLSA DE VALORES, TASAS DE INTERÉS, TASAS DE INTERÉS, TASAS DE INTERÉS, TASAS DE INTERÉS.

VIENE DE LA PÁG. B1

El país no tiene un plan de reconversión productiva

Ecuador necesita un plan para reconvertir los sectores susceptibles al Tratado de Libre Comercio (TLC) con EE.UU. El jefe de la Sección Económica de la Embajada de EE.UU. en Ecuador, Larry Memmott, ratifica que la propuesta de EE.UU. no acepta excepciones en la negociación y que sectores como carne o leche, que los han pedido, deberían cambiar de actividades o hacerse muy competitivos. En su opinión, para el pequeño agricultor andino se ha planteado el establecimiento de un Fondo de Compensación y Reconversión, asunto tratado en el grupo de Acceso a Mercados, en Cartagena, en mayo. El fondo se espera constituir con recursos de EE.UU. y los sectores agrícolas. Memmott admite preferencias de especies desde el Banco Mundial. En las discusiones se ha mencionado que el cambio al comercio en mercados externos, tiene el potencial para ser una potencia. Por ello, estima que los sectores que buscan cerrarse se perseguirán por mayor tiempo que los sectores que deberían abrirse pronto, porque éstos se harán más eficientes más rápidamente. "Comentar a un sector ineficiente el trabajo, por ejemplo, para la industria de la Embarajada de EE.UU. Larry Memmott, sostiene que el desarrollo de nueva tecnología tiene impactos positivos en varios sectores, pero estimula también su desarrollo. Por ello defiende la idea de que se permitan los inventos por un tiempo suficiente para recuperar la inversión en investigación que realizan las empresas. Ayer, finalmente, hubo un debate sobre una medida que adelanta el Gobierno. El proyecto de decreto para extender el plazo de protección de una patente no tiene apoyo en la Asamblea de representantes y Distribuidores. Ante el inicio de la negociación, tanto Guzmán, como que eso posible se pueden proveerá el ingreso al país de productos de nora y redunda la producción de quinina por 40 por ciento del mercado, que son más baratos. El proyecto plantea añadir cinco años a los 20 actuales para proteger los datos confidenciales para la fabricación de medicamentos o programas de computación que el país no posee", dice Guzmán. Memmott dice que es un buen ejemplo, los efectos sobre los precios de productos de marca no han sido negativos no se han beneficiado. La industria nacional, entonces, hace contacto con la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversión (COPROEX) y las entidades que participan en la negociación del TLC en propiedad intelectual. El país no tiene un plan de reconversión productiva. La política estadounidense, en general, parte de que Ecuador es un país muy rico en recursos y de gran potencial para su desarrollo y crecimiento.

OTROS ARGUMENTOS

La tesis de EE.UU. La transferencia de tecnología se da más rápido entre economías abiertas. Lo mismo en migración de personas: con la apertura se equilibran las economías, y el traslado de población no se restringirá porque no será para buscar trabajo. Reformas estructurales. Eso garantiza los beneficios de la apertura: capital privado en el sector, en las telefonías y eléctricas estatales.

Las diferencias de dos socios comerciales

Table comparing Ecuador and Estados Unidos across various economic indicators like PIB 2003, PIB Industrial, PIB Agrícola, PIB Per Cápita, Export. de bienes, Import. de bienes, Inflatión al consumidor, Inflatión al productor.

El efecto TLC en propiedad intelectual, bajo análisis

REDA, QUITO Y GUAYAQUIL. La tesis estadounidense en la negociación de propiedad intelectual, tanto Guzmán, como que eso posible se pueden proveerá el ingreso al país de productos de nora y redunda la producción de quinina por 40 por ciento del mercado, que son más baratos. El proyecto plantea añadir cinco años a los 20 actuales para proteger los datos confidenciales para la fabricación de medicamentos o programas de computación que el país no posee", dice Guzmán. Memmott dice que es un buen ejemplo, los efectos sobre los precios de productos de marca no han sido negativos no se han beneficiado. La industria nacional, entonces, hace contacto con la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversión (COPROEX) y las entidades que participan en la negociación del TLC en propiedad intelectual. El país no tiene un plan de reconversión productiva. La política estadounidense, en general, parte de que Ecuador es un país muy rico en recursos y de gran potencial para su desarrollo y crecimiento.

PANDILLA VA CONTIGIO A CLASES. Tenemos una sensacional promoción para ti y lo que tienes que hacer es muy fácil. 1. Escoge varias revistas Pandilla de las que circularán del 17 de julio al 18 de septiembre del 2004 y corta la primera página de cada una de ellas. 2. En una hoja en blanco escribe tus datos personales: nombre, edad, teléfono, dirección, ciudad, escuela en la que estudias y grado que cursas. 3. Coloca todo en un sobre y acércate a los oficinas de Diario El Comercio ubicadas en El Taldón y Maldonado de lunes a viernes de 08:30 a 17:00 o en el Edif. Aragonés, Corvita 2104 y Whappier de lunes a viernes de 8:30 a 15:00 y de 15:00 a 17:00 y envíalo por una mailito o bucheo, si escoges. Si estás en otra provincia envías el sobre y el vuelto de correo recibirás la promoción. Dirigete a REVISTA PANDILLA - MERCADEO. Correo 17-01-5T - QUITO.

Los mineros artesanales protestan contra la empresa Aurelian Ecuador ZAMORA CHINCHIPE Ellos piden que se les permita trabajar en sus propiedades y otros sitios. El Gobernador Intervino ayer. RENACCIÓN LOJA. Un conflicto entre pequeños mineros y la compañía Aurelian Ecuador S.A. se inició, ayer, en la parroquia Los Encuentros del cantón zamorano de Yanizarca. Los moradores de esa parroquia ocupan desde ayer el puente que conduce hacia el campo minero La Zarza, en las comunidades de Manchafita y San Antonio del Cóndor. La medida tiene como propósito exigir a la empresa el cumplimiento de su compromiso de dejar laborar a los mineros artesanales en esta área minera. El problema se inició cuando el martes una delegación de la Dirección Provincial de Minería de Zamora Chinchipe realizó una inspección. Esta diligencia se cumplió, según el asesor jurídico de la entidad, Rolívar Ruiz, "para verificar la explotación ilícita de mineros artesanales que, pese a ser dueños de las licencias, no llenan concesiones". Luego de esta diligencia varios buques por fueron detenidos por un grupo de 30 policías. Sin embargo, ellos fueron liberados por los moradores de Los Encuentros que habían se habían, pero hasta la tarde de la acción esta no ocurrió. En la provincia de Zamora Chinchipe, los conflictos entre las compañías mineras grandes, las pequeñas y los artesanos son permanentes. Ayer, el gobernador Rolívar Ruiz, se reunió con los representantes de la Junta Parroquial de Los Encuentros para hablar una solución a la situación.

CORPAQ QUITO. DIFUSIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. PROYECTO VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NORTE E-35 Y NUEVO AEROPUERTO DE QUITO, DENOMINADO "CONECTOR ALPACHACA". Proponenlo: CORPORACIÓN AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (CORPAQ). Ubicación del proyecto: Tababela. Sector: Quebrada Alpachaca. Parroquia: Tababela. Construcción de la vía denominada Conector Alpachaca que parte de la Panamericana Norte E-35 entre el Vespel y la 1ª de Tababela, la cual se desarrollará paralela a la quebrada del mismo nombre teniendo una longitud de 4,2 Km. Hasta llegar a los terrenos del nuevo aeropuerto de QUITO. NOTA: El Estudio de Impacto Ambiental suscrito ha sido entregado en la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente. Las observaciones a la propuesta por parte de la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (Dirección Metropolitana de Medio Ambiente) se harán a partir del día 15 de agosto, contados a partir del último día de esta publicación por correo electrónico.



**En Santo Domingo también se construye**

El Conjunto Habitacional El Portón de Galicia está ubicado en Santo Domingo de los Colorados, por el km 1 de la vía a Quito. Este conjunto está formado de 49 casas con áreas desde los 116 m<sup>2</sup>, con chimenea, guardabánca, piscina y zonas verdes y jardines. Las unidades varían desde USD 44.950.

**PARA SU AGENDA**

**Conferencia:** El próximo miércoles 28 de julio se realizará la conferencia titulada "El desarrollo constructivo y urbanístico de las ciudades: retos y perspectivas para el futuro". La conferencia será a las 18:00. Más detalles en el teléfono 227 9706.

**Autobús:** El transporte va a ser de línea regular. Más detalles en el teléfono 227 9706.

**Autobús:** El transporte va a ser de línea regular. Más detalles en el teléfono 227 9706.

**VIVIENDA/BIENES RAÍCES**

**Un inodoro que no contamina y hasta produce abono**

La Fundación Furo a Fundación Dimare, que funciona en Puyo, es la impulsora del inodoro seco y ecológico que no necesita agua. Es recomendable para sitios alejados, comunidades indígenas y marginadas.

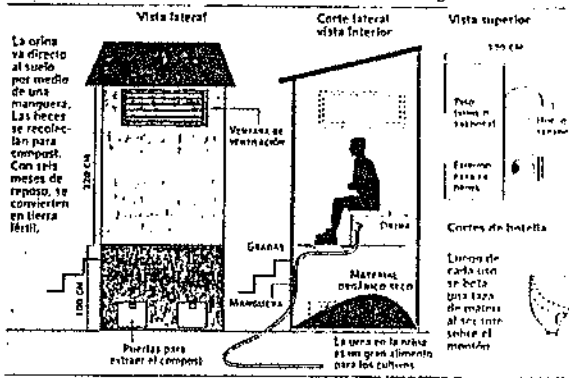
El diseño es nuevo y tiene sus orígenes en Vietnam. En nuestro país, Chile Canaday, miembro de la Fundación Dimare, retomó el sistema para recomendarlo a los habitantes de la Amazonia y del resto rural del país.

El diseño ecológico permite mantener separada la orina de las heces. Existen dos modelos, uno para ser utilizado en un baño y otro para ser utilizado en un baño y otro para ser utilizado en un baño.

Si se usa por el primer modelo, se construye un aseo en cuclillas a la altura de los hombros normales. Este tiene dos partes. La primera que dirige las heces hacia una cámara debajo del baño, y la otra es un embudo que recoge la orina del usuario (ver ilustración).

El embudo se hace con la parte superior de una poma

**Los principales elementos de un sanitario biológico**



**Un sanitario de amplia difusión**

Este tipo de inodoros ecológicos se han construido en los distintos sectores del Ecuador: Tena, Pampa Nacional, Yasuni, Guainálitza, Saraguro, Nanegal, Comarca, entre otros.

En México y América Central existen cientos de miles de unidades. Es uno de los más viables sanitarios alternativos para lugares con altos niveles de fecalibacterias en el suelo, como en Amazonia,

**Costo de un inodoro**

MATERIAL	COSTO DÓLARES
90 litros	27,00
100 kg de cemento	11,00
4 bolsas zinc	20,00
30 ladrillos	11,00
Unid.	2,50
Madera	4,00
Clavos y tornillos	4,00
Mano de obra (*)	85,00
Otros	5,00
Total	169,50

**SIN CONTAMINACIÓN**

En la Amazonia - Milton Caldera, presidente de la Federación Arborescencia y el apoyo de la Fundación de Hillo, los inodoros ecológicos se construyeron en las zonas rurales de Saraguro, y Vilalba y Hua Amara.

**CORPAQ QUITO**  
 CORPORAÇÃO AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

**DIFUSIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**  
 PROYECTO VÍA INTERCONEXIÓN PANAMERICANA NORTE E-35 Y NUEVO AEROPUERTO DE QUITO, DENOMINADO "CONECTOR ALPACACA"

Propósito: CORPORAÇÃO AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Ubicación del proyecto: Tababela  
 Sector: Quebrada Alpachaca  
 Parroquia: Tababela

Construcción de la vía denominada Conector Alpachaca que parte de la Panamericana Norte E-35 entre el Vial y la 1<sup>a</sup> de Tababela, la cual se desarrolla paralela a la quebrada del mismo nombre, teniendo una longitud de 4,3 km hasta llegar a los terrenos del nuevo aeropuerto de Quito.

NOTA: El Estudio de Impacto Ambiental vinculante ha sido entregado en la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente. Las observaciones a la propuesta por parte de la comunidad deberán ser remitidas a la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (calle Río Coca, 1734) en un plazo no mayor a quince (15) días, contados a partir del último día de esta publicación de prensa.

DR. PATRICIA ESPINOZA  
 DIRECTORA METROPOLITANA DE MEDIO AMBIENTE.

**CONVOCATORIA**

**CONCURSO DE OFERTAS PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGUROS**

El Comité de Contratación de Seguros de la Dirección General de Aviación conforme lo establece el artículo No. 74 de la Ley General de Seguros y 14 del Reglamento de Contratación de Seguros de la DGAC, convoca a las Compañías Aseguradoras constituidas y establecidas legalmente en el concurso de ofertas para la contratación de la póliza de Responsabilidad.

La póliza tendrá la vigencia de un año y será pagada con los provenientes de la partida presupuestaria No. 152200012541000000576 "Seguros" del presupuesto de la Dirección General de Aviación correspondiente al ejercicio económico del 2004.

Las compañías interesadas podrán inscribirse y obtener las Bases Técnicas en la Secretaría del Comité de Contratación de Seguros DGAC, ubicada en Buenos Aires No. 061-53 (140) y 10 de Agosto, piso 10, de la ciudad de los días 26, 27 y 28 de julio del 2004, previo el pago de USD 500 reembolsables, en dinero en efectivo o cheque certificado a nombre Dirección General de Aviación Civil.

La presente publicación también se puede encontrar en la página WEB sistema CONTRATANET de la Institución www.contratanet.gob.ec conjuntamente con los documentos precontractuales, aclarando que participar como oferente, deberá previamente cancelar el derecho de inscripción.

Las ofertas, redactadas en castellano, se entregarán en sobre cerrado y se en la Secretaría del Comité hasta las 10:00 del 18 de agosto del 2004, en el levantará el acta de clon de presentación de ofertas, a las 11:00 se procederá a la apertura de sobres, que se llevará a cabo en la sala de Sesiones a Dirección General, a la que pueden asistir los oferentes. No se aceptan propuestas, enviadas por correo, télex, fax, correo electrónico o fuera del hora señalados como límites para hacerlo.

El Comité de Contratación de Seguros de la Dirección General de Aviación se reserva el derecho de adjudicar el seguro ofertado, declarar desierto el Concurso, reabrirlo o convocar a uno nuevo, de así convenir a sus intereses y reclamo alguno por parte de los participantes.

Quito, julio 15, 2004

El Presidente del Comité de Contratación de Seguros DGAC  
 La Secretaria del Comité de Contratación de Seguros DGAC

**FUERZA TERRESTRE**

**LICITACION No. 001-2004**

De acuerdo con la resolución por el Comité de Contratación de la Fuerza Terrestre, en sesión del día 20 de julio del 2004, se convoca a las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras o asociaciones de estas, domiciliadas en el Ecuador y con aptitud legal para contratar y ejercer actividades comerciales en el Ecuador, para la adquisición de JUGUETES. El presupuesto referencial es de 1'106.187 USD, y el plazo estimado para la entrega de los bienes es de hasta 40 días, contados a partir de la fecha de entrega del acta.

Las condiciones generales de esta convocatoria son las siguientes:

- Los pagos se realizarán, con fondos del presupuesto de la entidad, con cargo a la partida presupuestaria del Plan Básico de la Dirección de Personal de la FT, Programa Administración de Personal, Proyecto Remuneraciones Personal Militar y Civil, Código P01.0.01.A, ítem S10213 AGUINALDO HAWDEÑO; de conformidad con el proyecto de contrato. Se otorgará un anticipo del 40% del valor del contrato y el 60% a la suscripción del acta de entrega recepción.
- Los documentos precontractuales pueden adquirirse en la Secretaría del Comité de Contratación de la Entidad, ubicado en el cuarto piso, del Edificio de la Fuerza Terrestre, en el complejo ministerial, del parque La Recoleta, calle La Exposición No. 208, previo pago del Derecho de inscripción de US\$ 12.200,00 no reembolsables, en cheque certificado a nombre del Oficial Pagador de la Fuerza Terrestre.
- Las ofertas se recibirán en la misma Secretaría hasta las 15:00 del día 19 de agosto del 2004, en la misma fecha y hora en que se tiene el plazo para la presentación del sobre único, se efectuará una audiencia pública del Comité de Contratación, con los proponentes para la apertura de las propuestas conforme lo establece el Art. 31 de la Codificación de la Ley de Contratación Pública.
- La oferta puede presentarse por uno o más ítems o por su totalidad.
- El procedimiento se ceñirá a las disposiciones de la Codificación de la Ley de Contratación Pública, pudiendo inclusive el Comité de Contratación declarar desierto el proceso, de así convenir a los intereses nacionales e institucionales, sin que los participantes tengan derecho a reclamo o indemnización alguna.

Quito, a 23 de julio del 2004

Gustavo Reyes Lara  
 GENERAL DE BRIGADA  
 PRESIDENTE DEL COMITÉ DE CONTRATACIONES

**CONVOCATORIA**

**CONCURSO DE OFERTAS PARA LA CONTRATACIÓN DE SEGUROS**

El Comité de Contratación de Seguros de la Dirección General de Aviación conforme lo establece el artículo No. 74 de la Ley General de Seguros y 14 del Reglamento de Contratación de Seguros de la DGAC, convoca a las Compañías Aseguradoras constituidas y establecidas legalmente en el concurso de ofertas para la contratación de la póliza de Responsabilidad.

La póliza tendrá la vigencia de un año y será pagada con los provenientes de la partida presupuestaria No. 152200012541000000576 "Seguros" del presupuesto de la Dirección General de Aviación correspondiente al ejercicio económico del 2004.

Las compañías interesadas podrán inscribirse y obtener las Bases Técnicas en la Secretaría del Comité de Contratación de Seguros DGAC, ubicada en Buenos Aires No. 061-53 (140) y 10 de Agosto, piso 10, de la ciudad de los días 26, 27 y 28 de julio del 2004, previo el pago de USD 500 reembolsables, en dinero en efectivo o cheque certificado a nombre Dirección General de Aviación Civil.

La presente publicación también se puede encontrar en la página WEB sistema CONTRATANET de la Institución www.contratanet.gob.ec conjuntamente con los documentos precontractuales, aclarando que participar como oferente, deberá previamente cancelar el derecho de inscripción.

Las ofertas, redactadas en castellano, se entregarán en sobre cerrado y se en la Secretaría del Comité hasta las 10:00 del 18 de agosto del 2004, en el levantará el acta de clon de presentación de ofertas, a las 11:00 se procederá a la apertura de sobres, que se llevará a cabo en la sala de Sesiones a Dirección General, a la que pueden asistir los oferentes. No se aceptan propuestas, enviadas por correo, télex, fax, correo electrónico o fuera del hora señalados como límites para hacerlo.

El Comité de Contratación de Seguros de la Dirección General de Aviación se reserva el derecho de adjudicar el seguro ofertado, declarar desierto el Concurso, reabrirlo o convocar a uno nuevo, de así convenir a sus intereses y reclamo alguno por parte de los participantes.

Quito, julio 15, 2004

El Presidente del Comité de Contratación de Seguros DGAC  
 La Secretaria del Comité de Contratación de Seguros DGAC



ANEXO 3: APROBACIONES DE CONCEJO DEL CONECTOR ALACHACA



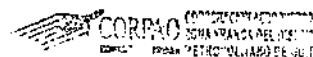
# Concejo Metropolitano de Quito

SECRETARIA GENERAL

1476

29 JUN 2004

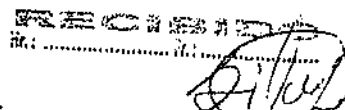
ASUNTO: EXPROPIACIÓN



Señores

28 JUN 2004

REGISTRADOR DE LA PROPIEDAD



~~DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACIÓN AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO; CORPAO~~

PROCURADOR DEL DISTRITO METROPOLITANO

ADMINISTRADOR ZONAL DE TUMBACO

COORDINADOR TERRITORIAL

DIRECTOR METROPOLITANO DE AVALÚOS Y CATASTROS

DIRECTOR METROPOLITANO FINANCIERO

CAMACHO SAMANIEGO CARLOS EDUARDO Y OTROS; BARRETO VAQUERO DELFÍN DIDEROT; BAQUERO ARROYO JUAN IGNACIO; BAQUERO ARROYO HUGO NICOLÁS; CANELOS SALAZAR MAGDALENA Y OTROS; COELLO SEGUNDO JOSÉ; BAQUERO ARROYO GALO RAMÓN; REA BAQUERO NORA MARLENE Y HERMANOS; VELASTEGUI CASTILLO RÓMULO LEONARDO; ARIAS BAQUERO MARIANA DE JESÚS; BAQUERO ARROYO MANUELA ELENA; BAQUERO ARROYO DELFINA LUCILA; TIPÁN PISUÑA IRENE DEL ROCÍO Y OTROS; ESTÉVEZ PADILLA ALIPIO ERNESTO Y HERMANOS; TRUJILLO FLORES MIGUEL; SILVA CACHAGO MANUEL; CARVAJAL SOTERO ANGEL FABRICIO; VALLEJO BAQUERO LEONARDO HEREDEROS; REZA OBANDO EULALIA ESPERANZA Y OTROS; TERÁN VALLEJO ANA LUCÍA Y OTRA; CADENA VALLEJOS LUIS; VEINTIMILLA SALCEDO JOSÉ; SEVILLA ELSA VDA. DE VILLAGÓMEZ; ROYAL CARGO S.A.; PÉREZ INTRIAGO FEDERICO; ROSERO LOZADA WILSON EFRAÍN.

Presente

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito en sesión pública ordinaria realizada el 17 de junio del 2004, al considerar el Informe No. IC-2004-204 de la Comisión de



SECRETARIA GENERAL

# Concejo Metropolitano de Quito

1476

29 JUN 2004

Expropiaciones, Remates y Avalúos, de conformidad con lo que disponen los Arts. 64, numeral 11; 249 y 251 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, en concordancia con el Art. 8, numeral 10 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, resolvió declarar de utilidad pública y dictar el acuerdo de ocupación urgente de los inmuebles de propiedad de las siguientes personas: **CAMACHO SAMANIEGO CARLOS EDUARDO Y OTROS; BARRETO VAQUERO DELFÍN DIDEROT; BAQUERO ARROYO JUAN IGNACIO; BAQUERO ARROYO HUGO NICOLÁS; CANELOS SALAZAR MAGDALENA Y OTROS; COELLO SEGUNDO JOSÉ; BAQUERO ARROYO GALO RAMÓN; REA BAQUERO NORA MARLENE Y HERMANOS; VELASTEGUI CASTILLO RÓMULO LEONARDO; ARIAS BAQUERO MARIANA DE JESÚS; BAQUERO ARROYO MANUELA ELENA; BAQUERO ARROYO DELFINA LUCILA; TIPÁN PISUÑA IRENE DEL ROCÍO Y OTROS; ESTÉVEZ PADILLA ALIPIO ERNESTO Y HERMANOS; TRUJILLO FLORES MIGUEL; SILVA CACHAGO MANUEL; CARVAJAL SOTERO ANGEL FABRICIO; VALLEJO BAQUERO LEONARDO HEREDEROS; REZA OBANDO EULALIA ESPERANZA Y OTROS; TERÁN VALLEJO ANA LUCÍA Y OTRA; CADENA VALLEJOS LUIS; VEINTIMILLA SALCEDO JOSÉ; SEVILLA ELSA VDA. DE VILLAGÓMEZ; ROYAL CARGO S.A.; PÉREZ INTRIAGO FEDERICO; ROSERO LOZADA WILSON EFRAÍN**, ubicados en la Parroquia de Tababela, para destinarlos al trazado definitivo del "Conector **Alpachaca**" que permite la interconexión entre el Nuevo Aeropuerto y la Panamericana Norte E35.

La Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito, CORPAQ, es la responsable de la negociación de los precios de los predios de la presente resolución.

Con oficio No. CAQ-2004-2755 de 10 de junio del 2004, el Director Ejecutivo de la Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito, certifica que existen los fondos que cubrirán los pagos de las adquisiciones de los inmuebles afectados y que constan en el presupuesto de inversiones del año 2004.

Los datos de superficie, avalúo y linderos de los inmuebles mencionados, son los que constan en el oficio No. 04862 de 16 de junio del 2004, de la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros, los mismos que se detallan a continuación:



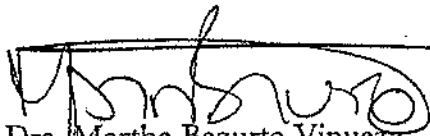
# Concejo Metropolitano de Quito

1476

SECRETARIA GENERAL

Con la resolución del Concejo Metropolitano, comuníquese a los interesados, al señor Procurador del Distrito Metropolitano de Quito, para la continuación de los trámites de Ley y al señor Registrador de la Propiedad para que sienta la razón respectiva.

Atentamente,

  
Dra. Martha Bazurto Vinuesa  
**SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO**

Anexo: Copia del Informe No. IC-2004-204  
CST.



# Concejo Metropolitano de Quito

Ic-2004-180  
Página 1 de 2

SECRETARIA DE COMISIONES

INFORME No. IC-2004-180

COMISION DE PLANIFICACIÓN Y NOMENCLATURA

APROBADO: *Junio 3 / 04*

NEGADO:

REGRESA:

SEÑOR ALCALDE:

Sobre la base de los informes presentados por los Directores Metropolitanos de Territorio y Vivienda y de Transporte y Vialidad, constante en Of. No. 01628 de mayo 25 de 2004 y por Procuraduría Metropolitana, Exp. 0140-2004 de mayo 31 de 2004, la Comisión de Planificación y Nomenclatura, en sesión efectuada el 2 de junio de 2004, emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano, al amparo de lo prescrito en los Arts. 135 la Ley Orgánica de Régimen Municipal, autorice la rectificación del trazado del Conector Alpachaca, que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

La propuesta de rectificación del trazado comprende los siguientes aspectos, que constan en el plano adjunto:

- El inicio del Conector Alpachaca en la intersección con la Panamericana Norte se ha ajustado para que exista el espacio para el desarrollo de un futuro intercambiador, quedando el Km 0+00 entre la Y de Tababela y el ingreso al Vergel.
- El trazado del conector en sus 2 primeros kilómetros se ha movido hacia la Quebrada Alpachaca, con la finalidad de reducir el número de afectaciones y evitar que queden franjas de terreno inutilizable entre la vía y la quebrada.
- En el Km 2+020 se mantiene el cruce previsto con camino histórico que va desde Yaruquí hasta Tababela, y desde este punto se inicia una vía de servicio de 11,30 metros de ancho, al lado occidental del Conector hasta el Km 4+302, con la finalidad de prestar acceso a los lotes que quedan a



# Concejo Metropolitano de Quito

Ic-2004-180  
Página 2 de 2

SECRETARIA DE COMISIONES

este margen izquierdo. Con lo cual se elimina el cruce previsto anteriormente en el Km 3+100.

- El conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+302 mantendrá la sección tipo de la vía de 37,50 metros y el derecho de vía previsto de 30 metros desde el eje de la vía a cada lado y un retiro de construcción de 10 metros, como consta en la aprobación previa, que los cambios propuestos por la CORPAQ mejoran las características técnicas y funcionalidad de la vía, garantizan la adecuada conectividad entre la Panamericana Norte (E-35) y las instalaciones del nuevo aeropuerto y resuelven los requerimientos de los afectados.

Atentamente,

Alfonso Laso Bermeo,  
Presidente de la Comisión,

Sra. María Cárdenas Ribadeneira,

Wilma Andrade de Morales,

Sra. María Eugenia Lima.

Adjunto documentación y planos constante en 17 fojas útiles.  
ELC.



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
PROCURADURIA

REFERENCIA EXPEDIENTE # 0140-2004.

Señor

Alfonso Laso Bermeo

PRESIDENTE DE LA COMISION DE PLANIFICACION Y  
NOMENCLATURA.

Presente.

ORDEN DEL DIA  
JC 2004-180.  
17.  
31 MAY 2004

De mi consideración:

En atención al contenido de su oficio No 1021 del 26 del mayo del 2004, solicitando el pronunciamiento de esta Procuraduría respecto a la rectificación al trazado vial denominado "Conector Alpachaca" que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias, expongo lo siguiente:

Mediante oficio No.01628 del 25 de mayo del 2004 suscrito por los Arquitectos: René Vallejo Aguirre e Hidalgo Núñez, Directores Metropolitanos de Territorio y Vivienda y de Transporte y Vialidad respectivamente, emiten criterio Técnico favorable para que se apruebe la rectificación al trazado vial del "Conector Alpachaca", de acuerdo a las especificaciones determinadas por la CORPAQ en los planos respectivos y conforme al siguiente detalle: " El inicio del Conector Alpachaca en la intersección con la Panamericana Norte se ha ajustado para que exista el espacio para el desarrollo de un futuro intercambiador, quedando el Km 0+00 entre la Y de Tababela y el ingreso al Vergel.

El trazado del conector en sus 2 primeros kilómetros se ha movido hacia la Quebrada Alpachaca, con la finalidad de reducir el número de afectaciones y evitar que queden franjas de terreno inutilizable entre la vía y la quebrada.

En el Km. 2+020 se mantiene el cruce previsto con camino histórico que va desde Yaruquí hasta Tababela, y desde este punto se inicia una vía de servicio de 11.30 metro de ancho, al lado occidental del Conector hasta el Km 4—302 , con la finalidad de prestar acceso a los lotes que quedan a este margen izquierdo. Con lo cual se elimina el cruce previsto anteriormente en el Km 3+100.

REFERENCIA EXPEDIENTE # 0140-2004.

De la revisión y análisis de la propuesta técnica de rectificación se establece: que el conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4-302 , mantendrá la sección tipo de la vía de 37,50 metros y el derecho de vía previsto de 30 metros desde el eje de vía a cada lado y un retiro de construcción de 10 metros como consta en la aprobación previa:".

Esta Procuraduría, de conformidad con lo previsto en el inciso cuarto del artículo 185 de la Ley de Régimen Municipal, emite **Criterio Legal Favorable** para que el Ilustre Concejo Metropolitano de Quito apruebe la rectificación al trazado vial del "Conector Alpachaca" que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Atentamente.

Dr. Carlos Jaramillo Díaz.  
**PROCURADOR METROPOLITANO.**  
ABQ.

Adj: expediente 10 fojas

Fecha: ...  
Hora: ...  
Firma: *[Handwritten Signature]*





SECRETARIA GENERAL

# Concejo Metropolitano de Quito

0239

544  
15

Señores

- 9 FEB 2004

DIRECTOR METROPOLITANO DE TERRITORIO Y VIVIENDA

DIRECTOR METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

COORDINADOR TERRITORIAL

PROCURADOR METROPOLITANO

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACION AEROPUERTO Y  
ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO

ADMINISTRADOR ZONAL VALLE DE TUMBACO

Presente

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito en sesión pública ordinaria realizada el 29 de enero del 2004, al considerar el informe IC-2004-023 de la Comisión de Planificación y Nomenclatura, al amparo de lo prescrito en el inciso cuarto del Artículo 185 de Ley Orgánica de Régimen Municipal, resolvió aprobar el trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Cabe señalar, que la CORPAQ precisará el diseño del intercambiador de interconexión entre el conector Alpachaca y la vía Pifo - El Quinche, acceso a Tababela, considerando el paso segregado de los flujos de tráfico Quito - Aeropuerto y viceversa y las intersecciones con el sistema vial local existente para lo cual considerará las definiciones del Plan Vial de la Zona Aeropuerto.

Los datos técnicos del trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", constan en los oficios Nos. 0208 de 10 de enero del 2004 y 281 de 26 de enero del 2004, de la Dirección de Territorio y Vivienda y de la Dirección de Transporte y Vialidad, los mismos que se detallan a continuación:



SECRETARIA GENERAL

# Concejo Metropolitano de Quito

0289

14

- Conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+082 en el que deberá observarse un derecho de vía de 30 metros desde el eje de la vía y un retiro de construcción de 10 metros.
- Entre las abscisas 0+00 y 4+082 la sección tipo de la vía será de 37.50 metros.
- Entre las abscisas 1+750 y 4+082 en el costado occidental existirá un carril complementario de servicio local de 11.30 metros.

Resolución que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

Dra. Martha Bazarro Vinúeza  
**SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO**

Anexo: Copia del Informe IC-2004-023  
xas.



SECRETARIA DE COMISIONES

572  
IC-2004-023

Página 1 de 2

INFORME # IC-2004-023

COMISION DE PLANIFICACION Y NOMENCLATURA

APROBADO:

NEGADO:

REGRESA:


SEÑOR ALCALDE:

La Comisión de Planificación y Nomenclatura, avocó conocimiento del trámite referente al trazado vial definitivo denominado Conector Alpachaca, el mismo que constituye elemento de accesibilidad y conexión entre el nuevo aeropuerto y el sistema vial regional y para la propia construcción del aeropuerto y cuyas características técnicas son adecuadas y correspondientes con las demandas actuales y futuras.

Con estas consideraciones, en sesión efectuada el miércoles 28 de enero del 2004 y sobre la base de los informes presentados por la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda Nos. 0208 de enero 20 del 2004 y 0281 de enero 26 del 2004 y por Procuraduría Metropolitana # 0140-2004 de enero 27 del 2004, la Comisión de Planificación y Nomenclatura emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano, al amparo de lo prescrito en el inciso cuarto del Artículo 185 de la Ley de Régimen Municipal, apruebe el trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Adicionalmente la COPARQ precisará el diseño del intercambiador de interconexión entre el conector Alpachaca y la vías Pifo - El Quinche, acceso a Tababela, considerando el paso segregado de los flujos de tráfico Quito - Aeropuerto y viceversa y las intersecciones con el sistema vial local existente para lo cual considerará las definiciones del Plan Vial de la Zona Aeropuerto.

El detalle técnico del trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", es el siguiente:

- 
- Conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+082 en el que deberá observarse un derecho de vía de 30 m desde el eje de la vía y un retiro de construcción de 10 m.
  - Entre las abscisas 0+00 y 4+082 la sección tipo de la vía será de 37,50 m.



SECRETARIA DE COMISIONES

541  
Ic-2004-023

Página 2 de 2  
12

- Entre las abscisas 1+750 y 4+082 en el costado occidental existirá un carril complementario de servicio local de 11,30 m.

Atentamente,

Alfonso Laso Bermeo,  
Presidente de la Comisión,

Sra. María Cárdenas Ribadeneira,

Wilma Andrade de Morales,

Lic. Pablo Ponce C.

Adjunto documentación y planos  
BELC.

29-5104  
346

I.E. 2004-23

11



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO  
PROCURADURIA

REFERENCIA EXPEDIENTE # 0140-2004.

Señor  
Alfonso Laso Bermeo  
PRESIDENTE DE LA COMISION DE PLANIFICACION Y  
NOMENCLATURA.  
Presente.

27 ENE 2004

De mi consideración:

En atención al contenido de su oficio No 140 del 21 de enero del 2004, solicitando el pronunciamiento de esta Procuraduría respecto al trazado vial denominado "Conector Alpachaca" que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias, expongo lo siguiente:

Mediante oficios: No. 0208 del 20 de enero del 2004 y No.281 del 26 de los mismos mes y año, suscritos por los Arquitectos: René Vallejo Aguirre e Hidalgo Núñez, Directores Metropolitanos de Territorio y Vivienda y de Transporte y Vialidad respectivamente, emiten criterio Técnico favorable para que se apruebe el trazado definitivo del "Conector Alpachaca", de acuerdo a las especificaciones determinadas por la CORPAQ en los planos respectivos y conforme al siguiente detalle: " Conector Alpachaca entre las abcisas 0+00 y 4+082 en el que deberá observarse un derecho de vía de 30 m. Desde el eje de la vía y un retiro de construcción de 10 m." Adicionalmente recomiendan loa referidos Directores "que la CORPAQ precise el diseño del intercambiador de interconexión entre el conector Alpachaca y las vías Pifo-El Quinche, acceso a Tababela, considerando el paso segregado de los flujos de tráfico Quito-Aeropuerto y viceversa y las intersecciones con el sistema vial local existente para lo cual considerará las definiciones del Plan Vial de la Zona Aeropuerto". "Entre las abcisas 0+00 y 4+082 la sección tipo de la vía será de 37,50 m. Entre las abcisas 1+750 y 4+082 en el costado occidental existirá un carril complementario de servicio local de 11.30 m".

Esta Procuraduría, de conformidad con lo previsto en el inciso cuarto del artículo 185 de la Ley de Régimen Municipal, emite **Criterio Legal Favorable** para que el Ilustre Concejo Metropolitano de Quito apruebe el trazado definitivo del denominado "Conector Alpachaca" que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Atentamente.

Dr. Carlos Jaramillo Díaz.  
PROCURADOR METROPOLITANO.  
ABQ:

SECRETARIA DE COMISIONES  
Racione: 27-ENE-04  
No.: 9120

MUNICIPIO DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO  
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
Fecha: 25-MAYO-2004  
Recepción: YB...  
Hora: 17:15

01628

9

INT. LEGAL

25 MAYO 2004

Señor  
Alfonso Laso  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN Y NOMENCLATURA  
Presente

De mi consideración

En atención al oficio No. 2004-2699 de 17 de mayo del 2004, mediante el cual la Corporación Aeropuerto Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito CORPAQ, solicita la aprobación de la rectificación del trazado vial del Conector Alpachaca que une la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias; y, cuyo trazado fue originalmente aprobado por el Concejo Metropolitano el 29 de enero del 2004, nos permitimos poner en su conocimiento el informe elaborado por las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda y, Transporte y Vialidad.

Antecedente:

El Concejo Metropolitano de Quito, en sesión ordinaria del 29 de enero del 2004, aprobó el trazado vial definitivo del "Conector Alpachaca", que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias. Sin embargo; y, a fin de mejorar las características técnico funcionales y de solventar desacuerdos con los propietarios de los lotes afectados, se ha procedido a rectificar el trazado vial del Conector Alpachaca.

Informe Técnico:

La propuesta de rectificación del trazado comprende los siguientes aspectos (que se detallan en el plano adjunto):

- El inicio del Conector Alpachaca en la intersección con la Panamericana Norte se ha ajustado para que exista el espacio para el desarrollo de un futuro intercambiador, quedando el Km 0+00 entre la Y de Tababela y el ingreso al Vergel.
- El trazado del conector en sus 2 primeros kilómetros se ha movido hacia la Quebrada Alpachaca, con la finalidad de reducir el número de afectaciones y evitar que queden franjas de terreno inutilizable entre la vía y la quebrada.
- En el Km. 2+020 se mantiene el cruce previsto con camino histórico que va desde Yaruquí hasta Tababela, y desde este punto se inicia una vía de servicio de 11,30 metro de ancho, al lado occidental del Conector hasta el Km 4+302, con la finalidad de prestar acceso a los lotes que quedan a este margen izquierdo. Con lo cual se elimina el cruce previsto anteriormente en el Km 3 - 100.

Capital  
Iberoamericana  
de la Cultura  
2004

76

~~88~~

De la revisión y análisis de la propuesta técnica de rectificación se establece: que el conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+302, mantendrá la sección tipo de la vía de 37.50 metros y el derecho de vía previsto de 30 metros desde el eje de vía a cada lado y un retiro de construcción de 10 metros, como consta en la aprobación previa; que los cambios propuestos por la CORPAQ mejoran las características técnicas y funcionalidad de la vía, garantizan la adecuada conectividad entre la Panamericana Norte (E-35) y las instalaciones del Nuevo Aeropuerto; y, resuelven los requerimientos de los afectados. Con estos precedentes, las Direcciones Metropolitanas de Territorio y Vivienda y, Transporte y Vialidad emiten **criterio favorable para que el Concejo Metropolitano apruebe la rectificación del trazado del conector Alpachaca**, con el detalle que se señala en los planos que se adjuntan a este informe.

Atentamente



Arq. René Vallejo Aguirre  
DIRECTOR METROPOLITANO DE  
TERRITORIO Y VIVIENDA



Arq. Hidalgo Núñez  
DIRECTOR METROPOLITANO  
DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

Adj.: Lo indicado



# Concejo Metropolitano de Quito

SECRETARIA GENERAL

0289

- 9 FEB 2004

Señores

DIRECTOR METROPOLITANO DE TERRITORIO Y VIVIENDA

DIRECTOR METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD

COORDINADOR TERRITORIAL

PROCURADOR METROPOLITANO

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACION AEROPUERTO Y  
ZONA FRANCA DEL DISTRITO METROPOLITANO

ADMINISTRADOR ZONAL VALLE DE TUMBACO

Presente

De mi consideración:

El Concejo Metropolitano de Quito en sesión pública ordinaria realizada el 29 de enero del 2004, al considerar el informe IC-2004-023 de la Comisión de Planificación y Nomenclatura, al amparo de lo prescrito en el inciso cuarto del Artículo 185 de Ley Orgánica de Régimen Municipal, resolvió aprobar el trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Cabe señalar, que la CORPAQ precisará el diseño del intercambiador de interconexión entre el conector Alpachaca y la vía Pifo - El Quinche, acceso a Tababela, considerando el paso segregado de los flujos de tráfico Quito - Aeropuerto y viceversa y las intersecciones con el sistema vial local existente para lo cual considerará las definiciones del Plan Vial de la Zona Aeropuerto.

Los datos técnicos del trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", constan en los oficios Nos. 0208 de 10 de enero del 2004 y 281 de 26 de enero del 2004, de la Dirección de Territorio y Vivienda y de la Dirección de Transporte y Vialidad, los mismos que se detallan a continuación:





# Concejo Metropolitano de Quito

SECRETARIA GENERAL

0289

- Conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+082 en el que deberá observarse un derecho de vía de 30 metros desde el eje de la vía y un retiro de construcción de 10 metros.
- Entre las abscisas 0+00 y 4+082 la sección tipo de la vía será de 37.50 metros.
- Entre las abscisas 1+750 y 4+082 en el costado occidental existirá un carril complementario de servicio local de 11.30 metros.

Resolución que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

Dra. Martha Bazarro Vinuesa  
**SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO**

Anexo: Copia del Informe IC-2004-023  
xas.

SECRETARIA DE COMISIONES

INFORME # IC-2004-023

COMISION DE PLANIFICACION Y NOMENCLATURA

APROBADO:

NEGADO:

REGRESA:

SEÑOR ALCALDE:

La Comisión de Planificación y Nomenclatura, avocó conocimiento del trámite referente al trazado vial definitivo denominado Conector Alpachaca, el mismo que constituye elemento de accesibilidad y conexión entre el nuevo aeropuerto y el sistema vial regional y para la propia construcción del aeropuerto y cuyas características técnicas son adecuadas y correspondientes con las demandas actuales y futuras.

Con estas consideraciones, en sesión efectuada el miércoles 28 de enero del 2004 y sobre la base de los informes presentados por la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda Nos. 0208 de enero 20 del 2004 y 0281 de enero 26 del 2004 y por Procuraduría Metropolitana # 0140-2004 de enero 27 del 2004, la Comisión de Planificación y Nomenclatura emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano, al amparo de lo prescrito en el inciso cuarto del Artículo 185 de la Ley de Régimen Municipal, **apruebe** el trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", que servirá para la interconexión entre la carretera Panamericana Norte (E-35) con las nuevas instalaciones aeroportuarias.

Adicionalmente la COPARQ precisará el diseño del intercambiador de interconexión entre el conector Alpachaca y la vías Pifo - El Quinche, acceso a Tababela, considerando el paso segregado de los flujos de tráfico Quito - Aeropuerto y viceversa y las intersecciones con el sistema vial local existente para lo cual considerará las definiciones del Plan Vial de la Zona Aeropuerto.

El detalle técnico del trazado vial definitivo denominado "Conector Alpachaca", es el siguiente:

- Conector Alpachaca entre las abscisas 0+00 y 4+082 en el que deberá observarse un derecho de vía de 30 m desde el eje de la vía y un retiro de construcción de 10 m.
- Entre las abscisas 0+00 y 4+082 la sección tipo de la vía será de 37,50 m.



SECRETARIA DE COMISIONES

- Entre las abscisas 1+750 y 4+082 en el costado occidental existirá un carril complementario de servicio local de 11,30 m.

Atentamente,

Alfonso Laso Bermeo,  
Presidente de la Comisión,

Sra. María Cárdenas Ribadeneira,

Wilma Andrade de Morales,

Lic. Pablo Ponce C.

Adjunto documentación y planos  
BELC.

ANEXO 4: CARTA DE PROPIETARIO No. 26

Quito agosto 17, 2004  
WR-005-04

Ingeniero  
Diego Pachel  
Director Ejecutivo  
CORPAQ  
Ciudad

De mi consideración:

Adjunto a la presente remito a usted las observaciones al "Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Vía Interoceánica Panamericana Norte E-35 y Nuevo Aeropuerto de Quito denominado Conector ALPACHACA"

Aparte de todos los comentarios, quiero centrar su atención en la observación del ingeniero Jorge Jurado acápite 5: "En la aclaración de los impactos..... ya que generan dudas sobre la objetividad del análisis".

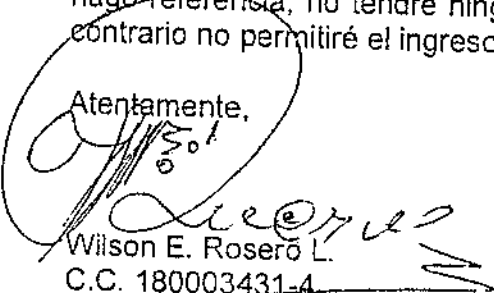
Deduzco que mi propiedad se encuentra afectada dentro de este proyecto, en vista de que jamás se me dio información alguna con respecto a este trazado, pese a mis insistentes pedidos, en el evento de que así sea, rechazo enfáticamente la pretendida vía en su tramo final, kilómetro 3, 5 a 4, 5; el mismo que arbitraria e ilegalmente inició el 24 de julio del presente año.

Por lo expuesto, concretamente solicito:


1. Que se tome como referencia el eje central de la actual vía y la afectación, por justicia y equidad deberá ser compartida a los dos lados de la vía, en igual cantidad de metros. De no poder cumplir con este pedido, se me deberá compensar de acuerdo a la magnitud del perjuicio.
2. Mantener a los dos lados el ingreso a las propiedades como actualmente tenemos.
3. Que en este tramo la vía no sea cerrada.
4. Solicito se me haga llegar una copia certificada de la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental al que me refiero, por la autoridad competente.

Una vez que se hayan cumplido con estos mis pedidos y con todas las observaciones emitidas con respecto al Estudio de Impacto Ambiental, al que hago referencia, no tendré ningún inconveniente en llegar a un acuerdo, caso contrario no permitiré el ingreso a mi propiedad.

Atentamente,

  
Wilson E. Roseró L.  
C.C. 180003431-4

Adjunto: lo indicado

 CORPAQ  
CORPORACIÓN AEROPUERTO Y  
TERMINAL PASAJEROS DEL DISTRITO  
METROPOLITANO DE QUITO

18 AGO. 2004

**RECIBIDO**  
No. 1 ..... Fe. 1 .....

ANEXO 5: AUTORIZACIÓN PARA MONITOREO ARQUEOLÓGICO



REPÚBLICA DEL ECUADOR



INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR

## AUTORIZACIÓN

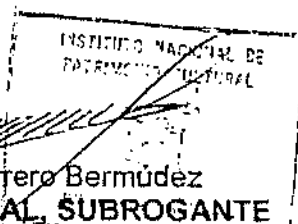
Licenciado Carlos Guerrero, en mi calidad de Director Nacional Subrogante, del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, confiere la presente **AUTORIZACIÓN** a la investigadora, doctora María Aguilera Vásquez, para que ejecute el proyecto "MONITOREO ARQUEOLÓGICO ACCESO NUEVO AEROPUERTO DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", provincia de Pichincha, a través de la compañía CORPAQ.

Esta autorización es válida sólo para la investigación indicada y rige desde el 9 de agosto del 2004 hasta el 8 de octubre del 2004.

La investigadora se compromete a cumplir con la Ley de Patrimonio Cultural y su Reglamento General; incluyendo la entrega del informe técnico final (escrito y en disquete o CD)

Si la investigadora incumpliere con lo establecido en la presente autorización y dentro de los respectivos plazos solicitados, el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, se reserva el derecho de conferir a otro profesional la investigación de dicho sector.

Dado en la ciudad de Quito a los nueve días del mes de agosto del año dos mil cuatro.



Lic. Carlos Guerrero Bermúdez  
**DIRECTOR NACIONAL SUBROGANTE**  
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

MBP/rmm

## ANEXO 6: PERMISOS AMBIENTALES





10860-2004  
MUNICIPIO DE QUITO  
Pág. 2

0 10551

El Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, emitido mediante Decreto Ejecutivo 3516, publicado en el Registro Oficial de 31 de marzo de 2003, determina que la expedición de tal licencia ambiental es de competencia del Ministerio del Ambiente.

Al existir discrepancia entre normas de diferente jerarquía corresponde aplicar la disposición del Art. 272 de la Constitución Política de la República que señala:

*"Art. 272.- La Constitución prevalece sobre cualquier otra norma legal. Las disposiciones de leyes orgánicas y ordinarias, decretos-leyes, decretos, estatutos, ordenanzas, reglamentos, resoluciones y otros actos de los poderes públicos, deberán mantener conformidad con sus disposiciones y no tendrán valor si, de algún modo, estuvieren en contradicción con ella o alteraren sus prescripciones.*

*Si hubiere conflicto entre normas de distinta jerarquía, las cortes, tribunales, jueces y autoridades administrativas lo resolverán, mediante la aplicación de la norma jerárquicamente superior."*

De la disposición contenida en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, que tiene carácter de ley orgánica y como tal prima por sobre las disposiciones de la Ley de Gestión Ambiental y del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, que tiene jerarquía de reglamento, se desprende que es de competencia exclusiva y privativa de la Municipalidad de Quito la emisión de normas para la regulación del uso y aprovechamiento del suelo, así como para la prevención y el control de la contaminación ambiental, dentro del área del Distrito Metropolitano.

Por lo expuesto, considero que es a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito a quien le corresponde emitir la licencia ambiental para los proyectos que se ejecuten en su jurisdicción, siempre que se dé estricto cumplimiento a todos los requerimientos necesarios para el efecto.

Atentamente,

~~Dr. José María Borja Gallegos~~  
PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO



Oficio N<sup>o</sup> 10551

Quito, 06 AGO. 2004

Señor General  
 Paço Moncayo Gallegos  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
 En su despacho

Señor Alcalde:

Me refiero a su oficio No. 1738 de 14 de julio de 2004, recibido en este Organismo de Control el 15 de los mismos mes y año, a través del cual consulta:

"¿Con estos antecedentes solicitamos a usted se digne emitir su criterio respecto de si es el Municipio de Quito la entidad competente para la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental dentro del Distrito Metropolitano de Quito?"

Al respecto manifiesto lo siguiente:

**ANÁLISIS Y OPINIÓN**

El numeral 2 del artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, señala que le corresponde a la Municipalidad,

*"2.- Aprobar el plan de desarrollo metropolitano y establecer, mediante Ordenanza y con competencia exclusiva y privativa dentro del Distrito, normas generales para la regulación del uso y aprovechamiento del suelo, así como para la prevención y el control de la contaminación ambiental"*

Los artículos 20 y 21 de la Ley de Gestión Ambiental, prevén que previa la realización de cualquier actividad que suponga riesgo ambiental, se debe contar con la licencia respectiva, otorgada por el Ministerio de Gestión Ambiental.

11 AGO. 2004

**RECIBIDO**



Post-it* Transmisión por Fax 7671		RECIBO	FECHA	NUMERO
PARA TO	DE/FROM	09/08/04	3	
CONCEPTO	CONTENIDO	10593		
COMPARTAMENTO DEPARTAMENTO	TELEFONO/FAX	3300203		
FAX	FAX	3300203		

Oficio N°0 10593

Quito, 09 AGO. 2004

Señor  
 Diego Pachel Sevilla  
 Director Ejecutivo  
 CORPORACIÓN AEROPUERTO Y ZONA FRANCA DEL DISTRITO  
 METROPOLITANO DE QUITO CORPAQ  
 Ciudad

Señor Director:

Me refiero a su oficio No. CAQ-2004-2825 de 21 de junio de 2004, recibido en este Organismo de Control el 9 de julio del mismo año, a través del cual realiza una consulta relativa a cuál es la entidad competente para emitir el permiso ambiental que se requiere para la construcción del nuevo aeropuerto de Quito y, específicamente, si tal documento debe ser expedido por la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito o por el Ministerio del Ambiente.

Sobre el particular, le manifiesto que el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio No. 1738 de 14 de julio de 2004, consultó a este Organismo de Control "si es el Municipio de Quito la entidad competente para la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental dentro del Distrito Metropolitano de Quito", consulta ésta que fue absuelta con oficio No. 10551 de 6 de agosto de 2004, copia del cual adjunto para su conocimiento, por tratarse del mismo tema referido en su consulta.

Atentamente:

Dr. Carlos Burgos Nichollis  
 PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO SUBROGANTE

