

ACTA No. 2019 – 256 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 02 DE ABRIL DE 2019

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓	
8. ABG. MIGUEL CORO		✓
9. ABG. EDUARDO DEL POZO		✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓	
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
12. DR. MARIO GRANDA	✓	
13. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
14. ING. ANABEL HERMOSA		✓
15. DRA. RENATA MORENO	✓	
16. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
17. SR. MARCO PONCE		✓
18. ECO. LUIS REINA		✓
19. ABG. RENATA SALVADOR		✓
20. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE		✓
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

SIENDO LAS TRECE HORAS CON CINCUENTA MINUTOS DEL MARTES DOS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LOS SIGUIENTES SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 3. INTER. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 5. SR. FRANCISCO CHICAIZA | CONCEJAL |
| 6. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 7. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 8. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 9. ABG. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 10. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 11. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 12. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |

ADEMÁS, ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ING. RAMIRO VITERI CASARES	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ	PROCURADOR METROPOLITANO
ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO	SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

SEÑOR ALCALDE: Muy buenas tardes señoras y señores concejales, público presente. Bienvenidos a la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Buenas tardes señor Alcalde, señoras y señores concejales, público presente, contamos con la presencia de doce señoras y señores concejales más la suya señor Alcalde, por lo tanto, existe el quórum previsto en el artículo 320 del COOTAD, para el inicio de la presente sesión extraordinaria.

SEÑOR ALCALDE: Una vez constatado el quórum declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo No. 319 del COOTAD. Por favor, señor Secretario dé lectura al orden del día.

Por Secretaría se procede a dar lectura al orden del día.

ORDEN DEL DÍA

I. Primer debate de los siguientes proyectos de Ordenanza:

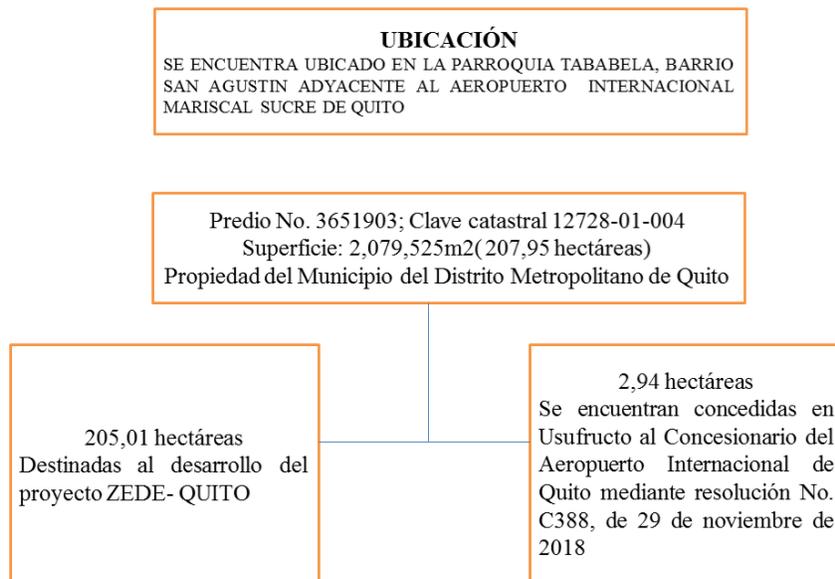
1. Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Zona Especial de Desarrollo Económico de Quito (ZEDE-Quito), ubicado en la parroquia Tababela. (IC-O-2019-080)

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias, buenas tardes Alcalde, compañeras y compañeros concejales, publico presente. Vamos a proceder a exponer este proyecto de Ordenanza del Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Zona Especial de Desarrollo Económico de Quito (ZEDE-Quito), ubicado en la parroquia Tababela.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 15h50 (13 concejales).

Procede con la lectura de la siguiente lámina:



Procede con la explicación de la siguiente lámina:



COMISIÓN USO DE SUELO

Vemos en la gráfica cómo está dibujada, prácticamente, donde va a estar implementado este Proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial, dentro del Aeropuerto de Tababela.

Procede con la lectura de las siguientes láminas:

ANTECEDENTES

El 8 de diciembre de 2011, el Municipio de Quito expide la Resolución No. C 793 que regula el parcelario del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, disponiendo la integración parcelaria de sus 149 lotes, y autorizó que del resultado de dicha integración parcelaria, se fraccione el inmueble en 8 nuevos lotes.

A través de la Resolución No. C 793, el Concejo Metropolitano aprobó el derecho real de usufructo del Lote 1 -resultante de la integración y fraccionamiento parcelario del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre- a favor de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA), con una dimensión en superficie de 207,95 hectáreas, con el fin de que ésta última ceda los derechos de usufructo para el Administrador del proyecto de la Zona Especial de Desarrollo Económico de Quito (ZEDE-QUITO).

ZEDE-QUITO es un proyecto impulsado por la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales (EPMSA) del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que está a cargo de seleccionar y adjudicar a la entidad que operará como desarrollador del proyecto (Administrador). Dicho desarrollador estará a cargo de la construcción, administración y mantenimiento del proyecto, dando la potestad al municipio de reservarse la capacidad para gestionar operaciones de carácter administrativo.

Con fecha 17 de noviembre de 2016, la EPMSA y la EPN-TECHEP firman el contrato No. EPMSA-039-16 de "Consultoría para realizar los estudios de Plan Masa y Pre-diseño de infraestructura Básica para el Proyecto de Zona Especial de Desarrollo Económica (ZEDE) del Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre de Quito", insumos técnicos sobre los cuales se fundamenta la presente Ordenanza.

Mediante oficio No. A081 de 08 de marzo de 2019, consta la iniciativa del señor Alcalde Metropolitano.

Mediante oficio No. SG-0815 de 08 de marzo de 2019, el señor Secretario General remite el proyecto normativo a la Presidencia de la Comisión de Uso de Suelo para su tratamiento.

El objetivo principal de ZEDE-QUITO es convertirse en el espacio ideal para el desarrollo de nuevas inversiones que generen encadenamientos productivos, nuevas exportaciones y mayor empleo para Quito y su entorno. De igual manera, a más de lo descrito anteriormente, los beneficios que generará a favor de la ciudad la ZEDE-QUITO, están caracterizados bajo tres elementos diferenciadores de alto valor, los cuales están alineados a: 1) la innovación (cuarta revolución industrial, centros de prototipado industrial, aceleradoras de negocios), 2) la calidad (centros de metrología, estandarización y certificaciones) y 3) la eco-eficiencia (sellos ambientales, planes de manejo de desechos y gestión verde).

Las ZEDE's son un destino aduanero especial, ubicadas en un área geográfica delimitada dentro del territorio nacional.

De manera preferente, las ZEDE's se establecerán dentro de o en forma adyacente a puertos y aeropuertos, o en zonas fronterizas.

INFORME SECRETARIA DE MOVILIDAD

Mediante oficio No. SM- 0364-2018 de 05 de marzo de 2018, se adjunta el Informe Técnico No. SMDPPM- 030/2018. mismo que en su parte pertinente señala:

"Por lo expuesto se emite criterio favorable de viabilidad del proyecto ZEDE-Quito en cuanto se refiere al ámbito de la movilidad, ya que su propuesta de accesibilidad se enmarca en la planificación municipal, concretamente del Plan Especial Tababela".

INFORME SECRETARIA DE AMBIENTE

Mediante Oficio No. SA-DPN-URCV-2018-2491 de 08 de junio de 2018, la Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, indica:

"Con este antecedente y con base en lo estipulado en la Resolución STHV-12-2017, adjunto el Informe Técnico con criterio favorable de la Secretaria de Ambiente al PUAE ZEDE QUITO"

INFORME DE LA SECRETARIA DE TERRITORIO HÁBITAT Y VIVIENDA

Mediante oficio No. STHV-DMPPS-0878 de 20 de febrero de 2018, el Arq. Jacobo Herdoiza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, adjunta el Informe Técnico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, del cual de la parte pertinente se desprende:

"En virtud de lo expuesto la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda emite criterio técnico favorable para la aprobación del Proyecto urbanístico Arquitectónico Especial "ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO ECONÓMICO DE QUITO (ZEDE-QUITO)".

CONTENIDO DE LA ORDENANZA

- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
- CONSIDERANDOS
- 26 ARTÍCULOS
- 5 DISPOSICIONES GENERALES
- 5 DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- 2 DISPOSICIONES FINALES
- ANEXOS:
 1. ZONAS Y FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL PUAE ZEDE
 2. CLASIFICACIÓN DE SUELO
 3. USOS DE SUELO
 4. FORMAS DE OCUPACIÓN DE SUELO
 5. CAMBIOS DE LAS CONDICIONES URBANÍSTICAS REQUERIDAS POR EL PUAE ZEDE
 6. FORMULARIOS DECLARATIVOS
 7. INFORMES DE LA SECRETARÍA DE AMBIENTE
 8. INFORMES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD
 9. INFORMES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

La Comisión de Uso de Suelo, luego de analizar el expediente, en sesión ordinaria de 11 de marzo de 2019, reinstalada el 14 de marzo de 2019, resuelve emitir **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano conozca en primer debate el proyecto de Ordenanza del proyecto Urbanístico Arquitectónico Especial Zona Especial de Desarrollo Económico de Quito (ZEDE-QUITO), ubicado en la parroquia Tababela.

Es importante mencionar que se remitió el informe jurídico del Procurador de este proyecto a la Secretaría General, para que se haga constar también en el expediente con la venia de todos los compañeros concejales, y se cumpla con esa formalidad.

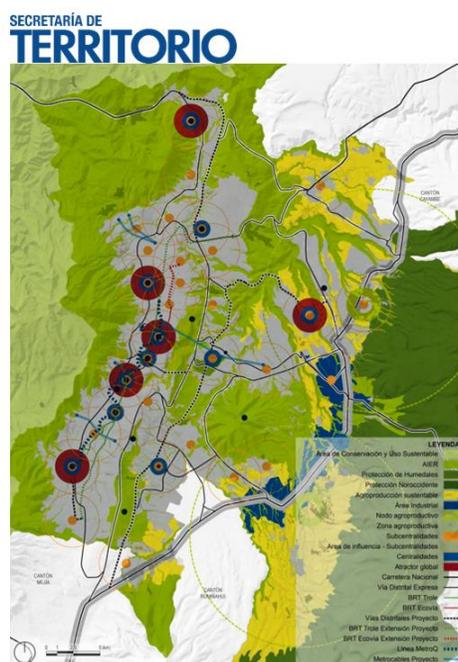
Alcalde si usted me permite, sería importante en la parte técnica, que el señor Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, pase a hacer la explicación del contenido del proyecto.

SEÑOR ALCALDE: Quiero solicitar al representante de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda que pase adelante para la presentación respectiva.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Abg. Eduardo Del Pozo; y, Sra. Ivone Von Lippke, a las 15h57 (15 concejales).

ARQ. VLADIMIR TAPIA, FUNCIONARIO DE LA SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA: Buenas tardes señoras y señores concejales, público presente. Mi nombre es Vladimir Tapia, Director de Políticas y Planeamiento de Suelo de la Secretaría de Territorio. A continuación, vamos a hacer la presentación técnica del proyecto Urbano – Arquitectónico ZEDE – Zona Especial de Desarrollo Económico.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



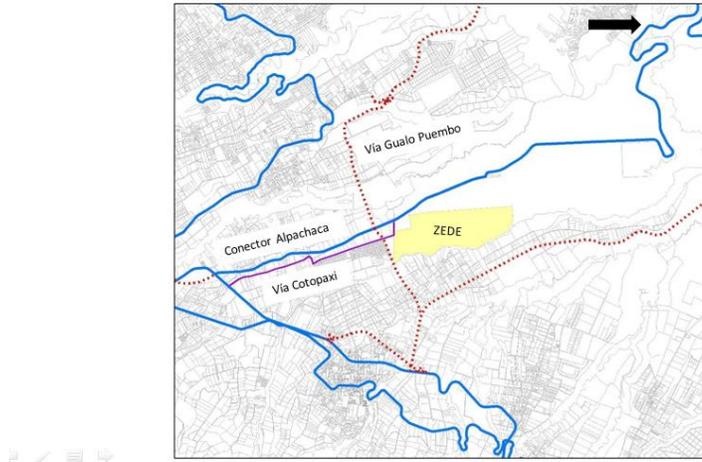
Como referencia tenemos el modelo de Ordenamiento Territorial 2025 del Distrito Metropolitano de Quito.

En el mapa que podemos observar, constatamos que los círculos en rojo son las centralidades de atracción global que establece el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, en donde, el nuevo Aeropuerto de Quito es una de las seis centralidades de atracción global. Eso es lo que la planificación territorial en general, ha determinado como vocación para esta plataforma, y se consolidará a través de este proyecto especial.

Procede con la lectura y explicación de la siguiente lámina:

Ubicación.- El proyecto ZEDE QUITO se desarrolla en el lote con predio No. No. 3651903 de propiedad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tiene una superficie de 207,95 Hectáreas de las cuales:

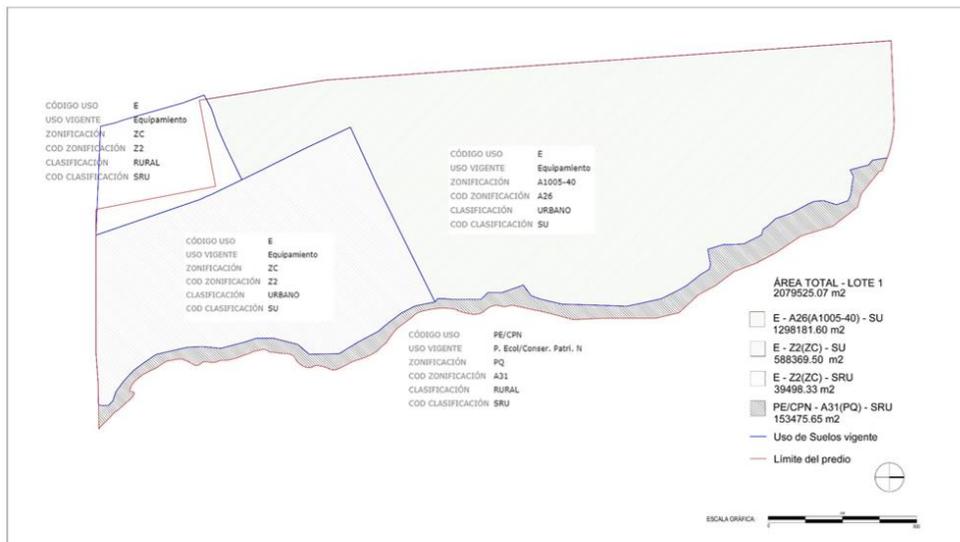
- a) 205,01 hectáreas se encuentran destinadas para el desarrollo del proyecto ZEDE-QUITO.
- b) 2.94 hectáreas restantes se encuentran concedidas en usufructo al Concesionario del Aeropuerto Internacional de Quito, mediante Resolución No. C388



En el mapa podemos evidenciar que toda esta de aquí es la meseta donde se implanta el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, y el área de ZEDE, colindante a la urbanización DAC y hacia la meseta donde se implanta la parroquia de Tababela.

Procede con la lectura y explicación de la siguiente lámina:

Asignaciones vigentes .- Actualmente el lote con predio No. 3651903 posee 4 polígonos de zonificación.



Con respecto las asignaciones y aprovechamiento urbanístico vigente. Actualmente existen cuatro polígonos que determinan los aprovechamientos urbanísticos, los vamos a ir describiendo rápidamente:

El polígono con más área está clasificado con uso de suelo equipamiento vigente, con una zonificación A 25054, que es una A26.

El siguiente polígono al sur, contiene un uso de suelo de equipamiento con una zonificación ZCZ2 que no tiene datos, clasificación urbana; y, tenemos una intersección de una L al sur occidente del predio de ZEDE, que tiene los mismos datos de uso y zonificación con equipamiento ZOZC; sin embargo, la clasificación consta como rural.

Sólo como información el proyecto ZEDE contempla el cambio de clasificación de rural urbano en esta pequeña área y hemos hecho ya la petición al MAG – Ministerio de Agricultura y Ganadería, para el cambio de clasificación pertinente para este proyecto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Propuesta Urbanística arquitectónica.- Se establecerán las siguientes Zonas:



ZONAS	Área (m2)	Área (%)
Zona de acogida	165.671,09	7,97%
Zona de Filtro	15.185,65	0,73%
Zona ZEDE	994.517,00	47,82%
Zona de protección ecológica y afectaciones	904.150,71	43,48%
Total	2.079.524,45	100%

Esta es la meseta en donde se implanta el proyecto ZEDE. La propuesta arquitectónica establece las siguientes zonas: empieza hacia el lindero sur del predio con una zona de acogida, donde ya vamos a ver la accesibilidad, donde remata la vía Cotopaxi que recientemente fue modificada por el PUAE Holiday Inn. La zona de acogida es de acceso público y tiene un programa justamente con equipamientos y servicios; incluida Policía

Nacional y Bomberos, entre otros, para beneficio de la comunidad como: un patio de comidas, estacionamientos para bicicletas, etc.

Salen de la sala de sesiones las concejales Lic. Susana Castañeda; e, Inter. Carla Cevallos, a las 16h02 (13 concejales).

La siguiente área pasa una zona filtro, que es la zona de control para acceso a la zona restringida de ZEDE, donde ya se van a implantar las empresas y las actividades de innovación y tecnología.

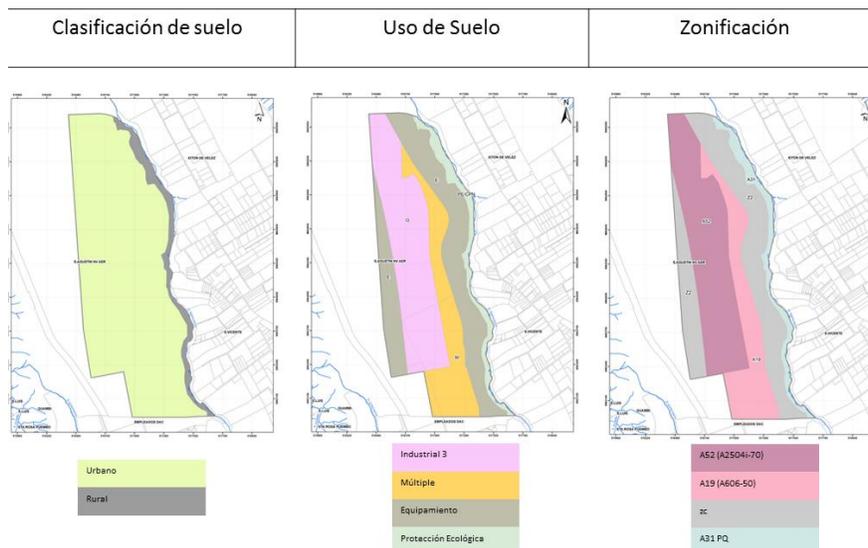
Pasamos a la zona general que es la zona manufacturera y logística que sellaba la mayor proporción de área del proyecto ZEDE, y es donde se va a asignar un uso de suelo de industria, justamente para el desarrollo tanto de esta actividad como de logística, para conformar el nodo logístico que se había mencionado.

Las centralidades, que son nodos de servicio para los trabajadores que van a estar prestando sus servicios dentro del parque industrial; y, las áreas de servicios del centro de información y tecnología que son estas dos áreas.

De ahí tenemos dos áreas colindantes: una que da hacia la pista del aeropuerto, que es un área de restricción del aeropuerto, justamente por la prohibición de alturas, por el cono de aproximación del aeropuerto; y, otra área que da a la quebrada Santa Rosa, que es un área de protección ecológica, donde se estipula el desarrollo de un parque de acceso público de beneficio de la comunidad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Asignaciones Propuestas.



Las propuestas de asignaciones de aprovechamiento urbanístico. En clasificación de uso de suelo el proyecto ZEDE, propone una clasificación urbana en casi la totalidad del proyecto, con excepción de la colindancia con la quebrada, con los usos de suelo como lo muestran. Estamos con dos zonas de equipamientos a los costados que son las áreas de restricción y las áreas de protección ecológica, donde se mencionó que va a haber un parque de acceso público; el área industrial donde se van a implantar las empresas de logística y actividades industriales; un área de uso múltiple que contempla la zona de acogida, la zona de centralidades, de tecnología e innovación; y, finalmente una zona de protección ecológica que es lo colindante con la quebrada, que es lo que le pertenece.

En relación a las zonificaciones. De igual manera en las zonas de equipamiento que son restricción por el cono de proximidad del aeropuerto, se están estableciendo zonificaciones de A31PQ, con relación a la quebrada; y, zonificación ZC con relación a las áreas de equipamiento. Es una zonificación sin datos, que evitaría la construcción de una eventual edificación no permitida. ZC son las zonas grises que están clasificadas como equipamiento en uso de suelo, está pegada a la pista del aeropuerto; y, la otra ZC es el área de protección ecológica que está colindante a la quebrada.

En realidad, como son zonas de protección que se deberían prohibir las construcciones, podría eventualmente acogerse una A31 también, porque son zonas de restricción por el cono de aproximación del aeropuerto. Podría eventualmente en estas zonificaciones asumirse una A31 o una zonificación muy amplia, como un 25201, para evitar cualquier tipo de construcción.

Finalmente, en la zona de industria se plantea una zonificación A52, que son lotes de 2500 metros, cuatro pisos, 70% de ocupación; donde se implantarán las industrias; y, en el área de uso múltiple se propone una zonificación A19, que son lotes de 606 pisos, 50% de ocupación.

Se ha aclarado en el documento normativo de Ordenanza, que igual las alturas a construirse por las edificaciones de las empresas futuras, estarán condicionadas al criterio de la Dirección de Aviación Civil, y lo que determine esta entidad que es la rectora de las áreas de afectación colindantes al aeropuerto.

Procede con la lectura y explicación de la siguiente lámina:

Aportes urbanísticos

a) Áreas de acceso público y áreas verdes (red verde):

- Concebirá espacios de acceso público y áreas verdes que se integrarán a las vías.
- Hacia la Quebrada Santa Rosa, el proyecto destinará un área para un parque de acceso público con un área de 523.370,57 m².
- Instalación de mobiliario urbano

b) Equipamientos Públicos.- Tales como: Policía Nacional, bomberos, guardiana privada, servicios aduaneros, atención de emergencias médicas, entre otras, cuya ubicación, áreas y construcción se realizaran en base a la normativa vigente y, de ser el caso, a los lineamientos técnicos emitidos por las entidades competentes.

c) Ambiental.- A través de parámetros de eco-eficiencia aplicados a las edificaciones que contemplan las siguientes características:

- Uso y eficiencia energética.
- Estándares eficientes de la envolvente para los componentes de temperatura, iluminación y ventilación.
- Materiales para superficies en el espacio de uso público y en edificaciones, evitando el sellado masivo, la impermeabilización de suelos, el incremento del efecto de la isla de calor urbano, la interrupción del ciclo hídrico o la contaminación atmosférica



También se contempla el uso y la eficiencia de agua, dentro de los aportes de este PUAE.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Cambios requeridos

CODIGO	CLASIFICACIÓN, USO DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN ACTUAL			CLASIFICACIÓN, USO DEL SUELO Y ZONIFICACIÓN PROPUESTA			AREA (m ²)
	CLASIFICACIÓN SUELO	USO DE SUELO	ZONIFICACIÓN	CLASIFICACIÓN SUELO	USO DE SUELO	ZONIFICACIÓN	
0	RURAL	PE/CPN	A31(PQ)	RURAL	PE/CPN	A31(PQ)	153.474,67
1	URBANO	E	A26(A1005-40)	URBANO	E	Z2(ZC)	337.775,79
2	URBANO	E	Z2(ZC)	URBANO	E	Z2(ZC)	185.594,78
3	URBANO	E	A26(A1005-40)	URBANO	E	Z2(ZC)	212.459,81
4	RURAL	E	Z2(ZC)	URBANO	E	Z2(ZC)	5.964,14
5	URBANO	E	A26(A1005-40)	URBANO	I3	A52(A2504I-70)	587.213,56
6	URBANO	E	Z2(ZC)	URBANO	I3	A52(A2504I-70)	152.561,63
7	RURAL	E	Z2(ZC)	URBANO	I3	A52(A2504I-70)	11.114,25
8	URBANO	E	A26(A1005-40)	URBANO	M	A19(A606-50)	160.590,59
9	URBANO	E	Z2(ZC)	URBANO	M	A19(A606-50)	250.206,88
10	RURAL	E	Z2(ZC)	URBANO	M	A19(A606-50)	22.561,99
11	URBANO	E	Z2(ZC)	URBANO	E	Z2(ZC)	6,95
TOTAL							2.079.525,05

Los cambios requeridos. Son el análisis inicial que hicimos de las asignaciones de aprovechamiento urbanístico originales o de base, que son las que constan en este cuadro en color azul y pasan a la clasificación uso de suelo y zonificación de la propuesta que está en verde según los códigos que los hemos determinado, de la intersección de los polígonos de cada una de las asignaciones.

Sólo por dar un ejemplo: el código número uno que es un polígono con clasificación urbana, uso de suelo equipamiento, zonificación A 26; pasaría a un uso de suelo urbano, uso de suelo equipamiento, zonificación Z2ZC, que es la que se propuso y el área en la que cambiaría.

Así se está cambiando en todos los usos requeridos, especialmente los usos industriales y en los usos múltiples, que son los dos donde se implantarán las empresas industriales.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, a las 16h09 (12 concejales).

Procede con la lectura y explicación de la siguiente lámina:

Calculo de Concesión Onerosa de Derechos.- En aplicación del literal a) del artículo 9 de la Ordenanza Metropolitana No. 183, el valor de la COD correspondiente al cambio de uso de suelo que los promotores del proyecto ZEDE-QUITO deberán cancelar al Municipio de Quito es igual a cero (0) dólares de los Estados Unidos de Norte América

Código	Uso de suelo vigente	Uso de suelo propuesto	Área útil	AIVA (\$/m2)	Índice de revaloración	Valor del terreno de llegada (USD)	Valor del terreno de partida (USD)	Diferencia	Porcentaje de participación (20%)
5	Equipamiento	Industrial 3	587213,56	200	1	117442711,8	117442711,8	0	0
6	Equipamiento	Industrial 3	152561,63	200	1	30512326,41	30512326,41	0	0
7	Equipamiento	Industrial 3	11114,25	200	1	2222850,5	2222850,5	0	0
8	Equipamiento	Múltiple	160590,59	200	1	32118117,56	32118117,56	0	0
9	Equipamiento	Múltiple	250206,88	200	1	50041375,47	50041375,47	0	0
10	Equipamiento	Múltiple	22561,99	200	1	4512398,954	4512398,954	0	0
Total de Concesión Onerosa de Derechos por cambio de uso de suelo									0 USD

El cálculo de concesión onerosa de derechos de este PUAE. Se hizo la corrida para cada uno de los cambios de uso de suelo que determina este proyecto. Es importante recalcar que los índices de revalorización de la fórmula de aplicación de concesión onerosa derechos en todos los casos de cambio de uso de suelo, marca un índice de uno, por lo cual la fórmula de cálculo de concesión onerosa de derechos en todos los casos, da un valor de

cero de captura del porcentaje participación, dando como un total de concesión onerosa derechos para este proyecto especial de cero dólares.

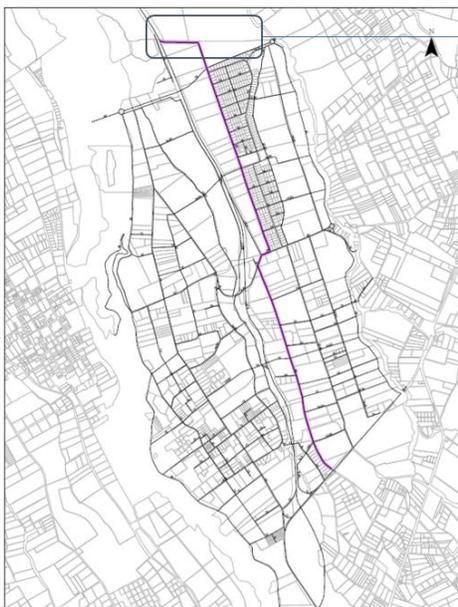
No superan el coeficiente que está actualmente permitido en este polígono, no hay un excedente de volumen constructivo, está hecho el cálculo. Dentro del formulario que se le pide a los promotores, se hace justamente una verificación de qué es nomás lo que necesitan que sea aplicable a concesión onerosa de derechos, tanto de uso de suelo y la verificación que no haya un porcentaje excedente de volumen constructivo.

En este caso, el proyecto masa no contempla volumetrías propuestas por el promotor todavía, es un proyecto masa más para asignación de usos de suelo y las volumetrías según las zonificaciones que hemos otorgado, no superarían el coeficiente que está designado de base, y como se mencionó antes, igual están sujetas al pronunciamiento de la Dirección de Aviación Civil.

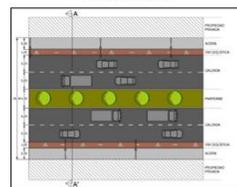
Por ejemplo, en algunas de las zonificaciones que permitían seis y cuatro pisos que son las de industrial y uso múltiple, igual la Dirección de Aviación Civil tendrá que determinar cuál es la altura máxima de esas edificaciones, lo cual no se ha pronunciado todavía porque el proyecto no ha contemplado volumetrías fijas y alturas definitivas en el proyecto, dependerá siempre de la propuesta de las empresas que se van a implantar ahí.

Procede con la lectura y explicación de la siguiente lámina:

Accesibilidad:



PERFIL VIAL DE 24 METROS



Artículo 18.- Estudio de Impacto a la Movilidad.- Previo a la aprobación de planos y licenciamiento metropolitano urbanístico, el desarrollador del proyecto deberá presentar, para aprobación de la entidad metropolitana encargada de la movilidad, el estudio de impacto a la movilidad, mismo que será realizado conforme las fases de implementación de la "Zona Especial de Desarrollo Económico de Quito – ZEDE-QUITO".

Dicha entidad determinará las obras de mitigación del impacto a la movilidad, derivados del estudio pertinente, las cuales deberán ejecutarse obligatoriamente por parte del desarrollador, tomando en consideración lo establecido en los informes de la Secretaría de Movilidad (Anexo 8 de la presente ordenanza).

La accesibilidad. Está relacionada con la calle los Vergeles y Quito, que fue recientemente modificada por la Ordenanza No. 253 del PUAE Holiday Inn, en la cual pasa de una

sección de 12 a 26 metros, y se determinó la conexión hacia la salida del corredor Alpachaca. Perpendicular conector Alpachaca, justo en el límite donde está el ingreso a Tabacarcén, esto ya se aprobó; sin embargo, es importante mencionar que dentro del estudio de impacto a la movilidad, el cual será entregado a la Secretaría Movilidad por el promotor; dicha entidad, determinará las obras de mitigación de impacto a la movilidad derivados del estudio pertinente, las cuales deberán ejecutarse obligatoriamente por parte del desarrollador, tomando en consideración lo establecido en los informes de la Secretaría de Movilidad.

El estudio de movilidad determina el impacto que va tener; en verdad, en la infraestructura siempre el impacto va a ser mitigable, es por eso que la avenida Cotopaxi se determinó en 26 metros; así es que eventualmente el estudio determina si se tendrá que hacer alguna implementación de una modificación a la sección, pero este estudio ya se hizo con estudio previo del correspondiente al Plan especial Tababela, en donde tenemos estudios de ingenieros viales, que han determinado que la carga de tráfico pesado que va a ocurrir por estas vías es suficiente para 26 m.

Se determinarán las obras de mitigación derivados del estudio del impacto a la movilidad por la Secretaría de Movilidad.

Esta es la propuesta técnica de este proyecto especial señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Señoras y señores concejales, tienen ustedes la palabra.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Buenas tardes pido disculpas por el diálogo, era para que abunde la explicación antes de formular las preguntas, pero dado que ya se ha terminado quisiera hacer referencia a las tres observaciones que hice.

La primera. Creo que la idea de tener Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos y Planes Especiales, es superar aquella no asignación de datos a zonas, y por tanto creo que debería corregirse donde está asignado como ZC, esas porciones hacia la quebrada y hacia la pista en el predio en cuestión.

Lo segundo. Me parece que en la exposición de motivos debería explicarse con mayor detenimiento, ¿por qué no existe valoración o cálculo de la concesión onerosa de derechos por venta de edificabilidad?, porque solamente existe un cálculo de cero por cambio de uso del suelo, pero no existe un cálculo respecto al tema de edificabilidad, dado que la Ordenanza que aprobamos de concesión onerosa de derechos para PUAE's contempla las dos variables, tanto de cambio de uso del suelo, como edificabilidad. Me parece que debería haber una explicación sobre eso.

Entiendo la explicación, pero siendo que se trata de un plan masa en donde no están los volúmenes definidos, creo que deberíamos ser explícitos en este sentido, de tal manera que quede constancia que ha habido una consideración y que la consideración es que no se rebasan las áreas de construcción que permite la norma.

Lo otro si es más grave, sobre el estudio de impacto de movilidad. El director de la Secretaría dice: *“que van a haber medidas de mitigación”*. El estudio de impacto se lo hace previamente para determinar si los impactos son mitigables y aquí tenemos que aceptar que los impactos van a ser mitigables, y ¿si no son mitigables?, o ¿si las medidas de mitigación de los impactos, digámoslo así, rebasa los márgenes económicos que los promotores están dispuestos a invertir en este rubro?, es decir, aquí lo que existe es una disposición transitoria que dice *“en 120 días tiene que entregar el estudio de impacto de la movilidad”*. Ya vemos lo flexibles que somos, en general, respecto al cumplimiento de los plazos contractuales y después dice: *“30 días para que la Secretaría de Movilidad se pronuncie respecto de las medidas de mitigación”*.

¿Y si es que esas medidas de mitigación rebasan la expectativa de los promotores? A mí me parece que es un riesgo aprobar al menos sin un estudio de impacto de la movilidad, al menos general, que más o menos delimite cuáles pueden ser las medidas de mitigación a las que está sujeto este proyecto; de tal forma que haya una aceptación formal de parte de los promotores, de su compromiso de implantarlas. Porque caso contrario como está planteado aquí dice: *“tienen que presentar el estudio y tienen que cumplir las medidas de mitigación”*, y ¿cuál es la garantía que tenemos de que esas medidas de mitigación efectivamente se verifiquen?

Entonces, sugeriría que al menos haya un estudio preliminar a la altura que se tiene antes de aprobar, y si no, que en la disposición transitoria se ponga una condición suspensiva; es decir, que si es que no se cumplen los plazos y no existe el compromiso del promotor de cumplir con las medidas de mitigación, se suspendan los procesos en los que está en marcha este proyecto, porque caso contrario ante esta incertidumbre que nos genera la energía del estudio, me parece que corremos el riesgo de a ciegas aprobar una situación, confiados y con esperanza de que se cumplan las condiciones.

Entonces, sugiero que en la Comisión con la Secretaría de Territorio y con los promotores, verifique ¿qué es más factible?, o poner una condición suspensiva, en el sentido de que, si no se entrega, o hasta que no se entregue, no pueden seguir con los procesos, o tomar un tiempo para entregar al menos un estudio básico, preliminar, general de impacto de la movilidad; y, un pronunciamiento de la Secretaría de Movilidad respecto a él. De tal manera de que tengamos idea de ¿cuál va a ser la exigencia?, no solamente en términos técnicos, sino en términos económicos, que puede tener esta situación.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, a las 16h20 (13 concejales).

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: De lo que pude escuchar comparto algunas preocupaciones, incluso con puntos de vista un poco diferentes, pero son temas que me preocupan a mí también, algunos con enfoque diferente pero me preocupan.

Lo primero es lo de ZC. En la última resolución me parece que en la 127, fue una categoría eliminada y se ha hecho esfuerzos por asignar datos a las zonas ZC's y entre otros los argumentos fueron, desde hace ya rato, que en estas zonas de promoción no tuvieron efectos, fueron creadas hace más de una década y no tuvieron efectos, y se convirtieron en un obstáculo para que haya manejo, utilización, aprovechamiento de esas zonas; cualquiera que ésta sea.

Se ha hecho un esfuerzo y hay normas establecidas en los últimos meses, para asignar datos a las zonas ZC, así que insistir en definir zonas ZC's me parece un desatino, cuando es una figura que está eliminada dentro de las categorías de suelo de la ciudad. Hay que asignarle lo que es, un borde de quebrada un A31 y ¿para qué más?. Eso es lo primero, es una preocupación compartida con lo que plantea Carlos.

La segunda preocupación, va en torno a la concesión onerosa. He planteado desde hace algún rato, tanto en el directorio de la empresa, como en la Comisión; y, ante la Secretaría se examine; y pedí, que en el informe jurídico se contemple esta situación: ¿si es que cabe aplicar la figura de concesión onerosa en este caso?, o ¿si es un proyecto en donde cabe la exención, por ser un proyecto, digo yo municipal?. Desde mi punto de vista es municipal; y es municipal entre otras cosas..., y eso debería ser parte del análisis jurídico, porque la administración de la zona franca es indelegable.

Asume como Procurador Metropolitano (E), el Dr. Juan Carlos Mancheno, a las 16h21.

Las inversiones pueden ser múltiples, de diverso orden, de diverso origen; pero el proyecto en su conjunto, la zona en su conjunto es del Municipio, y las inversiones tienen una figura de inversión privada, pero con vigencia temporal mientras duren las concesiones al usufructo de esas zonas, en fin, ese es mi punto de vista, puedo estar equivocado. Lo que cabe es un informe jurídico ¿si esto es una zona donde cabe la aplicación de la concesión onerosa o no? o ¿cuándo cabe?.

Porque podría ser que en el proyecto inicial no sea pertinente la concesión onerosa, pero en cambio sea aplicable para proyectos específicos, para inversiones específicas. Las inversiones pasan a ser municipales, como lo es la inversión en general del aeropuerto. El aeropuerto es administrado por un concesionario, pero el aeropuerto y la infraestructura construida es toda municipal.

Entonces, la pregunta principal es un matiz de diferencia con lo que plantea Carlos, para mí es un proyecto municipal, si es que cabe la aplicación de la figura de la concesión

onerosa, la pregunta es ¿cuándo cabe?, ¿desde el principio?, ¿ahora? ¿o después?. La contestación que me dieron, porque entre otras cosas aparte de este tema conceptual de si es un proyecto municipal o no, para mí lo es, la respuesta fue: *“es que la concesión onerosa tiene en este caso aplicación cero”*, o sea, no importa que apliquemos igual no cuesta nada. Porque entre otras cosas mi preocupación iba ¿si esto no le quita competitividad?, porque hay que ser objetivos.

Entre otras cosas he pedido y espero que esté más o menos listo, un informe a la Empresa de Aeropuerto y Zona Franca. El proyecto de zona franca es un proyecto complejo que no ha tenido hasta el momento buenos resultados, y no me refiero, cabe aclararlo, sólo esta administración, son 15 años que tenemos zona franca, y el desarrollo de la zona franca es cero, no hay zona franca.

Pueden haber deficiencias de las estrategias, pueden haber deficiencias en una serie de cuestiones, es la situación del país, pueden haber muchas explicaciones; esas explicaciones he pedido a la empresa que las elabore y las formule, he hecho varias intervenciones en ese sentido. Parte de lo que yo creo que deberíamos los que somos delegados de este Concejo a los directorios de las empresas, es hacer una rendición de cuentas, y he pedido a la empresa que rindamos cuenta de ¿cuál es la situación del aeropuerto y de la zona franca?, en el seno de este Concejo. Dando cuenta de lo que pasa con esa empresa a este Concejo, que es el que nos ha designado a dos de nosotros como miembros de ese directorio.

Entonces, quitarle competitividad al tema de la zona franca, puede ser un error estratégico desde mi punto de vista, pero la resolución que se tome al respecto y la base jurídica que sustente una resolución al respecto, hace referencia en general a todos los proyectos que son municipales, pero que pueden ser desarrollados vía concesión, y las distintas figuras de concesión que pueden existir o de alianzas estratégicas.

Lamentablemente, el informe que nos presentan hace cinco minutos, no hace ninguna referencia a eso, el informe legal me refiero, y creo que está claro son testigos muchos ustedes, que mi preocupación a este respecto ha sido desde hace ya mucho rato y realmente da pena, molesta, que no se haya puesto atención a un tema tan sensible como esto; y que Procuraduría no haya dado la respuesta a este tema en un sentido o en otro. Ya que finalmente me voy a guiar por lo que la Procuraduría nos diga al respecto, pero tenemos que tener una claridad respecto a la base jurídica de ¿si es aplicable o no la concesión onerosa?

Entonces, para no demorar una posible eventual administración en los próximos días o semanas de este proyecto, no voy a plantear una salida diferente, pero si voy a insistir en que antes de segundo debate y con la antelación suficiente, la Procuraduría presente un informe jurídico ampliatorio, en donde absuelva esta preocupación que me parece que es

de fondo y que puede dar luces a futuros proyectos que utilicen la figura de concesión, e insisto, la figura ¿se aplica, no se aplica?, ¿cuándo se aplica?, ¿se aplica a proyectos específicos?, etc. Y sobre esa base y complementariamente me parece que tiene razón el Carlos, en un plan masa a menos que se demuestre que la edificabilidad por estar en el cono de aproximación, no puede crecer más allá o utilizar de cierto espacio, nunca rebasará el COS, lo cual es discutible, porque el COS no sólo es un problema de altura, es también un problema de superficie, entonces, con un plan masa es difícil saber si supera o no supera el COS.

Entonces, si hay alguna duda al respecto debe quedar abierta la figura que sugiere Carlos, ¿si es que es aplicable la concesión onerosa?, ¿cuándo y cómo?.

Y aquí tiene más sentido todavía el cuándo y cómo, porque puede haber sub proyectos, digamos, podrán haber en las 200 hectáreas 50 inversiones, y pueden haber una o cinco que supere los límites de la edificabilidad y los otros no, entonces, es absolutamente necesario tener claridad, respecto a cómo y cuándo se debe aplicar la concesión onerosa, si es que es aplicable, más allá de los cálculos que se hayan hecho que dice que el aporte es cero.

El tercer tema también está muy ligado a lo que ha planteado como preocupación Carlos, mi preocupación es tal vez complementaria a lo que dice Carlos. Se ha acogido mi observación en el sentido de que propuesta inicial planteaba un cruce entre la Alpachaca y la vía Gualo - Puenbo – Yaruqui, ese cruce me parecía que era complicado desde punto de vista vial, porque quitaba un poco ese carácter directo, expedito que debe tener la vía al aeropuerto.

Me parece que lo del acceso a la zona de consolidación de carga ya es inadecuado hacerlo por la vía Alpachaca, es inadecuado desde mi punto de vista. De hecho, obligó a montar un semáforo que no era lo deseable, a determinadas horas. Y en determinadas fechas los camiones que pasan por ahí, que entran y salen por la vía Alpachaca, se convierten en un modelo de movilidad no deseable, eso fue inevitable en su momento. Hoy creo que con el desarrollo de la ZEDE debemos superar esa situación.

Entonces, el plan vial que debe estar mucho mejor desarrollado, debería prever casi incluso una conexión diferente de la zona de consolidación de carga con la zona del puerto de carga, incluso, hasta allá debería llegar, y obviamente un tráfico a la ZEDE, a la zona de desarrollo, está previsto por la Cotopaxi. Entiendo que está previsto, tal vez me parece que no está suficientemente explícito, una vía adicional posible a potenciarse o a desarrollarse en el futuro que uniría la E-35, directamente con la zona de la ZEDE, lo cual me parece conveniente y deseable, aunque un poco costosa un poquito complicada por la quedada que hay ahí. Pero en general me parece que hay que desarrollar una visión

complementaria más integral, de todo el sistema vial que hay aquí, y ciertamente un anticipo al menos de los impactos de movilidad que puede tener todo este sistema de vías.

Insisto, hay una preocupación principal por no congestionar la vía Alpachaca, pero no es el único tema; es ver ¿cuánto aguanta la Cotopaxi con su ampliación?, ¿hasta dónde resiste la Cotopaxi con su ampliación?, por lo tanto cuándo y cómo es necesario construir vías complementarias o adicionales de acceso a la ZEDE. Y esto se va a derivar justamente del estudio de impacto de la movilidad, la zona de carga ¿cuántos camiones de carga llegan en las épocas de San Valentín, diarios? además en horas pico ¡no!, 300 a 500 concentrados en 3, 4 horas o un poquito más, o sea, una cantidad enorme de vehículos, que puede crecer; y si a eso le sumamos aduanas y le sumamos ZEDE, la dificultad de tráfico pesado es muy grande.

Por lo tanto me parece que es relevante que haya un estudio de impacto, detenido y sostenido, al desarrollar el proyecto de la zona de desarrollo económico especial.

Finalmente, me parece que el componente, digamos, va más allá de lo que es este proyecto. El componente logístico, entiendo, que es una de las líneas fundamentales de desarrollo de la ZEDE, y sigue siendo no un componente logístico, una de las fortalezas de la ZEDE; por lo tanto también eso es un elemento adicional para considerar los temas del impacto en la en la movilidad.

Sugiero por último, que se absuelva de manera clara la movilización. En el terreno de la ZEDE una descarga de tierra para la construcción de la zona de Tabacarcén, eso tiene que ser movido de ahí, porque eso le quita niveles de aprovechamiento. Me parece que la Ordenanza debe contemplar eso, porque parte del desarrollo de la ZEDE es desalojar ese material que está ahí, porque permite mejorar de manera significativa el aprovechamiento.

En el directorio nos han informado que ya hay un cierto acuerdo para desplazar ese material, pero debería constar claramente también eso en la Ordenanza.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, a las 16h32 (14 concejales).

ING. MARÍA ISABEL REAL, GERENTE EMPRESA SERVICIOS AEROPORTUARIOS, GESTIÓN DE ZONAS FRANCAS Y REGÍMENES ESPECIALES: Señores miembros del Concejo Metropolitano buenas tardes. Efectivamente, sobre el movimiento de las tierras ya hay un acuerdo, el cual tiene que moverlo año a año hasta el año 2022. La tierra está ubicada en la zona de Tabacarcén, está en la fase cuatro del proyecto en la última fase proyecto, el cual ha sido considerado por esos movimientos hasta el 2022.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, a las 16h33 (13 concejales).

Considero que sí es necesario, para que quede estipulado en Ordenanza ese acuerdo en el cual indica ¿cómo va a ser movido año a año?, el monto y el volumen de tierra que tiene que estar listo para la construcción de la fase cuatro, cuando esté con el desarrollador. Gracias.

Asume la presidencia la concejala Dra. Renata Moreno, según lo que establece el Artículo No. 7 de la Resolución C 074, de 8 de marzo de 2016; a las 16h36 (12 concejales).

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: No veo el informe de la Aviación Civil, únicamente una cita en el que se va a comprometer a cumplir con las normas de aviación civil, pero es necesario que se haga constar y se incorpore para segundo debate el informe de la Aviación Civil, que indica que el proyecto es factible. En su concepto entendemos, se sobrentiende, pero es necesario que se adjunte a los demás informes el de la Aviación Civil. Proyecto Holiday Inn contó con un proyecto inicial y luego se requirió un informe que actualice realmente al primero para poder aprobar.

Solicito también que este informe sea incorporado y no solamente se cite el acuerdo que se va a cumplir con todas las normas que están establecidas.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias, buenas tardes con todas y con todos, voy a ser lo más breve en mi exposición, tengo muchas inquietudes.

Voy a empezar por el tema de los considerandos en la elaboración del proyecto de Ordenanza, en donde no son claros, están confusos, están repetitivos; y, no están cumpliendo el rol que deberían cumplir los considerandos.

Además el considerando que habla de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano, está mal transcrito y esto nos puede dar sentido a otra cosa, no a lo que pretendemos dar en este proyecto de Ordenanza.

El artículo uno tampoco es claro, debe el articulado permitir identificar su contenido esencial, breve; y, concreto. Además, esta Ordenanza tiene un objetivo general y específico, eso determina la confusión para el lector. Estoy hablando de la estructuración del proyecto de Ordenanza que no está muy claro.

También tengo la duda aparte de esto, sobre los informes que nos entrega tanto: Ambiente, la Secretaría de Movilidad, y Hábitat y Vivienda; y, no encuentro el informe jurídico, en donde nos da el tema ¿si podemos o no?, con el informe legal avanzar con este proyecto de Ordenanza.

Me llama mucho la atención porque para traerlo al Concejo siempre pedimos que todos los informes estén incluidos en los proyectos de Ordenanza, de lo contrario no pasan al Concejo, y está faltando el informe legal, que eso me permitiría decir inclusive que estamos incumpliendo con la metodología que hemos hecho. Porque Procuraduría no se ha manifestado, y la metodología que hemos hecho para tratar los proyectos ha sido cumpliendo todos los informes: técnico y jurídico. Entonces, me parece que esto debería regresar a la Comisión, no deberíamos ni siquiera estarlo tratando aquí en Concejo, porque nos falta este informe de Procuraduría.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, a las 16h38 (11 concejales).

También sobre el tema de la Dirección de Aviación Civil, en donde no hay el permiso de altura de construcción, no se manifiesta la Dirección de Aviación Civil. Estamos hablando del cono de aproximación; sin embargo, no tenemos una respuesta en qué sustentarlo para poder emitir un criterio favorable o no a este proyecto de Ordenanza.

Tampoco está el pedido a la autoridad agraria, que con fecha de 17 de septiembre de 2018, la Secretaría General del Concejo remite al Subsecretario de Agricultura la solicitud, que dice: *“para el respectivo pronunciamiento, para el cabildo de clasificación del suelo rural a urbano, para el sector que interesa el lote donde se desarrolla el proyecto ZEDE Quito”*, tampoco lo tenemos. Entonces, me parece ocioso estar tratando un proyecto de Ordenanza que no está cumpliendo como hemos hecho con los otros proyectos de Ordenanza, nos faltan los informes, no están bien elaborados los considerandos.

Entonces, considero y elevo a moción, no sé si tengo el apoyo del resto de concejales, que se regrese a la Comisión y no se dé por conocido en primer debate, hasta que tengamos todos los informes. Gracias.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias. Me parece que es muy importante frente a la inquietud de la compañera concejala Ivone Von Lippke, informar varios aspectos.

Primero un tema inclusive de descargo, porque no es una cosa que ha sido conocido por la Comisión a la ligera, y ha sido expuesta el día de hoy para poder aprobar un proyecto a último rato, sino más bien esto se ha venido conversando y se ha venido armando, en donde frente a lo dicho del informe de la Procuraduría, empecé diciendo en la presentación que el informe hoy ha sido entregado. Jorge ya lo mencionó hace cinco minutos, pero si hay que informar algo, la Procuraduría a su vez hoy, a eso de las 11h00 de la mañana, recién recibió la solicitud para poder generar el informe. Sin perjuicio de aquello, que debía estar completo y por eso fue el pedido que se presente el informe jurídico conforme así ha sido la manera de operar dentro del Concejo Metropolitano, no es

menos cierto que hay que referir que el Subprocurador quien es representante de la Procuraduría Metropolitana en la Comisión de Uso de Suelo, siempre ha participado de las sesiones, mesas de trabajo; y, de una u otra manera ha emitido criterios de manera expresa y verbal en el seno de la Comisión, absorbiendo consultas, absorbiendo una serie de interrogantes en el ámbito jurídico – técnico, para poder incorporar o no dentro del proyecto de Ordenanza.

Entonces, quiero dejar en claro ese sentido, hoy a media mañana, recién la Procuraduría recibió el oficio mediante el cual se requería su criterio legal, mismo que fue entregado inicio el tratamiento de esta sesión.

Asume como Secretario General del Concejo (E), el Abg. Renato delgado Merchán, a las 16h43.

Segundo, no sé si tenga apoyó el tema de volver a cero. Me parece que dentro del procedimiento parlamentario, lo oportuno es que se recoja las observaciones que corresponde para que sean procesadas en la Comisión, y de esa manera presentar pulido, corregido, subsanado, enmendado, para aprobación ya en segundo debate.

Dentro de aquello ello si le pediría con todo comedimiento a la concejala, que nos diga ¿cuáles son los considerandos que a su criterio están oscuros o confunden?, porque decir o descalificar a toda la parte considerativa, me parece que no es lo adecuado, tanto para los funcionarios como para la Comisión, sino más bien si nos ayuda puntualizando ¿qué es lo que amerita mayor claridad en el texto considerativo?, con el mayor de los gustos así lo haremos como siempre. La Comisión como corresponde, como manda el COOTAD, la Ordenanza; y, la Resolución 074, puede absorber cualquier inquietud.

Entonces, eso sería en términos generales el punto de información, para pedirle a ti Ivonne con el mayor de los cariños y respetos, que nos digas ¿cuáles considerandos consideras que están mal?, para nosotros tomar en cuenta ya como corresponde en el procedimiento parlamentario, en la Comisión de Uso de Suelo, y de esa manera procesar adecuadamente y poder remitir si fuera el caso a segundo debate.

Asume la presidencia el Dr. Mauricio Rodas, Alcalde del Distrito Metropolitano, a las 16h44 (12 concejales).

CONCEJAL SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, buenas tardes. Voy a realizar el tema de los considerando por escrito, voy hacer llegar mis observaciones a la Comisión, y tiene razón no es mi intención generalizar, pero si hay mucha confusión en los considerandos.

Si manifesté en el artículo uno, en donde no era claro ni concreto; y, sobre el tema de decirle al señor Subprocurador, si fue parte de las sesiones, estuvo en todo el proceso para la elaboración de este proyecto de Ordenanza, y que recién hoy a las 10h00 de la mañana o minutos antes de empezar la sesión nos entregue el informe, todavía da más vergüenza esa disculpa, me parece que está fuera de lugar con todo el respeto. Si ha sido parte, debía haberlo entregado a tiempo ¿por qué no le entregó a tiempo?.

Entonces, también voy a exigir aquí que se trate el tema de la regularización de barrios, sin informe técnico y durante el proceso del segundo debate les voy a dar el informe técnico, o sin informe legal ni de administración, por favor, lo que estoy hablando es el procedimiento parlamentario para el tratamiento de un proyecto de Ordenanza en el Concejo Metropolitano de Quito. No estoy en contra del proyecto, me parece genial y así debería ser una ciudad, edificada, planificada, organizada; estoy a favor del proyecto, lo que no estoy de acuerdo es en la forma que estamos haciendo, que parece que estamos al apuro, como que nos cogen los atrasos, y querer tratar este proyecto si no tenemos todos los informes. No hay el de Aviación Civil que es súper importante en el sector, no hay el pronunciamiento de la Dirección de Aviación Civil, ni tampoco el del sector agrario.

Por eso es mi solicitud en que no se dé por conocido, porque ¿cómo estamos elaborando sin tener todos los argumentos que nos respalden para tomar la decisión?.

Yo, por lo menos si es que esto se da por conocido el primer debate, que quede constancia en las actas del Concejo, que yo no voy a dar el voto a favor para que quede conocido en primer debate, sino que pase de regreso a la Comisión, para obtener toda la información a tiempo. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Una vez concluido el debate, declaro conocido en primer debate el proyecto de Ordenanza en discusión.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, DA POR CONOCIDO EN PRIMER DEBATE EL PROYECTO DE ORDENANZA, DEL PROYECTO URBANÍSTICO ARQUITECTÓNICO ESPECIAL ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO ECONÓMICO DE QUITO (ZEDE-QUITO), UBICADO EN LA PARROQUIA TABABELA.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, por favor pasemos al siguiente punto del orden del día.

- 2. Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos, por suelo creado, de acuerdo al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, en proyectos eco – eficientes ubicados en las áreas de influencia del Sistema Metropolitano de Transporte y proyectos ubicados en las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE). (IC-O-2019-084).**

SEÑOR SECRETARIO GENERAL (E): Debo informar señor Alcalde y señores concejales, que se encuentran acreditados para el uso de silla vacía, los representantes de Constructores Positivos: el señor Patricio Álvarez y el señor Jorge Rosero, como delegados titular y alterno, conforme consta en el oficio de la Secretaría General 3971, de 12 de diciembre de 2018.

SEÑOR ALCALDE: Bienvenidos los representantes de la silla vacía, por favor pasen adelante.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, voy a proceder a presentar este proyecto de Ordenanza que regula el incremento de pisos por suelo creado, de acuerdo al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en proyectos eco-eficientes, ubicados en las áreas de influencia del sistema metropolitano de transporte y proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial ZUAE.

Quiero empezar agradeciendo como corresponde y como siempre a la Comisión de Uso de Suelo, quienes han tenido un trabajo arduo, tanto en las sesiones ordinarias, extraordinarias, mesas de trabajo; y, también en esta ocasión en particular al concejal Carlos Páez, que ha sido una de las personas que ha estado compartiendo estos espacios en las sesiones y mesas, propositivamente, coadyuvando a que ésta Ordenanza salga en los mejores términos. Y no puede ser otra manera, también a quienes se acreditaron oportunamente en la silla vacía, al arquitecto Patricio Álvarez y quienes le han acompañado, de la misma manera la gratitud y reconocimiento por esa actitud muy propositiva dentro del proceso.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, a las 16h48 (11 concejales).

Procede con la lectura de las siguientes láminas:

ANTECEDENTES

La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda expidió la Resolución Administrativa No. STHV-13-2016 y su posterior reforma, a través de la Resolución Administrativa No. STHV-14-2017, en donde se vinculó el concepto de “Suelo Creado”, es decir de un mayor aprovechamiento edificatorio constante en la Ordenanza Metropolitana No. 172, a las áreas de influencia del Metro de Quito y de los Corredores Exclusivos de Transporte. En estos instrumentos se determina que los proyectos inmobiliarios ubicados en el área de influencia del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, siempre que cumplan con parámetros de eficiencia ambiental en materia de agua, energía y aportes tecnológicos, espacio público, entre otros objetivamente calificados mediante un sistema de puntuación vinculado a una herramienta de Ecoeficiencia, podrán incrementar el número de pisos por sobre lo establecido en el Plan de uso y Ocupación de Suelo

HERRAMIENTA DE ECO- EFICIENCIA

- Es un anexo de la resolución Administrativa No. STHV-14-2014.
- Esta herramienta fomenta la construcción de edificios más eficientes, que consumen menos recursos de la ciudad, (red de servicios) que conllevan un techo en el número de estacionamientos y que posibilitan un mejor aprovechamiento del suelo sin sobrecargar a los sistemas e infraestructura de soporte público de la ciudad consolidada.
- Los dos años de experiencia en la aplicación de esta herramienta de gestión de suelo han permitido evidenciar que es necesario contar con una Ordenanza Metropolitana que permita repotenciar esta herramienta.

INFORME DIRECCIÓN METROPOLITANA TRIBUTARIA

Mediante oficio No. DMT-2019-070, de 28 de enero de 2019, el Ing. Santiago Betancourt Vaca, Director Metropolitano Tributario (e), emite su informe.

INFORMES SECRETARÍA DE TERRITORIO HÁBITAT Y VIVIENDA

Mediante oficio No. STHV-DMDU-0601-2019, de 5 de febrero de 2019, el Arq. José Luis Barros, Director Metropolitano de Desarrollo Urbanístico de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, remitió el **informe técnico** que sustenta el proyecto de Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos (suelo creado) en los proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial y en los proyectos calificados por la herramienta de eco-eficiencia.

Mediante oficio No. STHV-DMDU-1269-2019 de 20 de marzo de 2019, el Arq. Jacobo Herdoiza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, adjuntó el **alcance al informe técnico** que sustenta la propuesta de Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos por la figura de suelo creado en los proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial (ZUAE) y en los proyectos calificados por la herramienta de eco-eficiencia.

INFORME LEGAL

Mediante informe legal de fecha 14 de enero de 2019, el Dr. Gianni Frixone Enriquez, Procurador Metropolitano, en su parte pertinente señala:

"Con fundamento en la normativa citada, y considerando que la presente propuesta se enmarca dentro de las competencias del Concejo Metropolitano emite criterio legal favorable para que se continúe con el trámite de aprobación de la propuesta de la Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos en los proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial (ZUAE) y en los proyectos calificados por la herramienta de eco-eficiencia. No obstante, Procuraduría Metropolitana realiza las siguientes recomendaciones respecto al proyecto de ordenanza remitido:

La Comisión de Uso de Suelo en sesiones efectuadas el 12, 19 y 26 de noviembre de 2018, y mesa de trabajo de 30 de octubre de 2018, conoció y analizó el proyecto presentado por la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda de la "Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos (suelo creado) en los proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial y en los proyectos calificados por la herramienta de eco-eficiencia".

La Comisión de Uso de Suelo en sesión de 03 de diciembre de 2018, luego de realizar observaciones finales resolvió dar por conocido y aprobar el proyecto constante en:

6 ARTÍCULOS,

1 DISPOSICIÓN GENERAL

6 DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1 DISPOSICIÓN DEROGATORIA

A fin de que pase a conocimiento del Concejo Metropolitano, solicitando a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, que remita el proyecto final, con las formalidades necesarias.

Sin perjuicio de que, como vemos el 3 de diciembre ha sido aprobado, la Comisión en la apertura que corresponde, ha seguido y continuó revisando el mismo para reconsiderarlo y mejorar las condiciones, con los aportes del concejal Carlos Páez, y de los Constructores Positivos.

Procede con la lectura de las siguientes láminas:

Mediante oficio No. A0431 de 12 de diciembre de 2018, consta la iniciativa del señor Alcalde Metropolitano.

Mediante oficio No. SG -3979 de 12 de diciembre de 2018, el señor Secretario General remite el proyecto normativo a la presidencia de la Comisión de Uso de Suelo para su tratamiento.

ACREDITACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LOS REPRESENTANTES A LA SILLA VACÍA

Mediante oficio No. SG-3971 de 12 de diciembre de 2018, el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, acreditó para acceder a la silla vacía en el Concejo Metropolitano de Quito, formar parte del debate del proyecto de la "Ordenanza Metropolitana que regula el incremento de pisos por la figura de suelo creado en los proyectos ubicados en las zonas urbanísticas de asignación especial (ZUAE) y en los proyectos calificados para eco-eficiencia", a la agrupación de Constructores Positivos por intermedio del señor Patricio Álvarez en calidad de delegado principal y Sr. Jorge Rasero en calidad de delegado suplente.

COMISIÓN USO DE SUELO

En sesión de la Comisión de fecha 18 de febrero de 2019, se conoce un nuevo proyecto normativo remitido por la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, para iniciativa del señor Alcalde, debido a que difiere en el contenido del proyecto analizado y aprobado en sesión de 3 de diciembre.

Siendo el contenido el siguiente:

- **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**
- **CONSIDERANDOS**
- **25 ARTÍCULOS**
- **3 DISPOSICIONES GENERALES**
- **5 DISPOSICIONES TRANSITORIAS**
- **9 DISPOSICIONES REFORMATARIAS**
- **1 DISPOSICIÓN DEROGATORIA**
- **1 DISPOSICIÓN FINAL.**

Razón por la que se continúa el análisis en las siguientes sesiones 21 de enero de 2019; 14, 18 y 20 de febrero de 2019; 11, 12 y 14 de marzo de 2019, y Mesas de Trabajo de 26 y 28 de febrero de 2019 y 8 de marzo de 2019.

Con los antecedentes expuestos, el análisis y participación activa de los señores acreditados a la Silla Vacía y el señor concejal Carlos Páez, en sesiones y mesas de trabajo realizadas.

La Comisión de Uso de Suelo, en sesión ordinaria de 18 de marzo de 2019, acogiendo los criterios técnicos, legales, y observaciones emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano Conozca en primer debate el proyecto de "ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA EL INCREMENTO DE PISOS, POR SUELO CREADO, DE ACUERDO AL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, EN PROYECTOS ECOEFICIENTES UBICADOS EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE Y PROYECTOS UBICADOS EN LAS ZONAS URBANÍSTICAS DE ASIGNACIÓN ESPECIAL (ZUAE)

Sale de la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, a las 16h57 (10 concejales). Sin quórum.

**CONTENIDO DE LA ORDENANZA APROBADA PARA CONOCIMIENTO EN
PRIMER DEBATE**

- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
- CONSIDERANDOS
- 31 ARTÍCULOS
- 4 DISPOSICIONES GENERALES
- 5 DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- 11 DISPOSICIONES REFORMATORIAS
- 2 DISPOSICIONES DEROGATORIAS
- 1 DISPOSICION FINAL

Esto es lo que ponemos a consideración del Concejo, y de la misma manera al ser un tema muy importante de análisis técnico señor Alcalde, solicito se dé la palabra al señor Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, para que proceda con la presentación.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario por favor constate el quórum.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Sí señor Alcalde, con la presencia de diez señoras y señores concejales más la suya, no contamos con el quórum reglamentario, aclarando que los señores de la silla vacía no dan quórum a la sesión.

SEÑOR ALCALDE: Una vez que hemos perdido el quórum necesario, declaro clausurada la sesión. Muchas gracias.

SIENDO LAS DIECISEÍS HORAS CON CINCUENTA Y OCHO MINUTOS DEL MARTES DOS DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS		✓
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓	
8. ABG. MIGUEL CORO		✓
9. ABG. EDUARDO DEL POZO		✓
10. DR. PEDRO FREIRE		✓
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
12. DR. MARIO GRANDA		✓
13. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
14. ING. ANABEL HERMOSA		✓
15. DRA. RENATA MORENO	✓	
16. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
17. SR. MARCO PONCE	✓	
18. ECO. LUIS REINA		✓
19. ABG. RENATA SALVADOR		✓
20. LIC. EDDY SÁNCHEZ		✓
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

DRA. RENATA MORENO
PRESIDENTA DEL CONCEJO METROPOLITANO (E)

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

REGISTRO ASISTENCIA - RESUMEN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓	
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ		✓
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓	
4. INTER. CARLA CEVALLOS	✓	
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓	
6. SRA. GISSELA CHALÁ		✓
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓	
8. ABG. MIGUEL CORO		✓
9. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓	
10. DR. PEDRO FREIRE	✓	
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓	
12. DR. MARIO GRANDA	✓	
13. ABG. MARIO GUAYASAMÍN	✓	
14. ING. ANABEL HERMOSA		✓
15. DRA. RENATA MORENO	✓	
16. ING. CARLOS PÁEZ	✓	
17. SR. MARCO PONCE	✓	
18. ECO. LUIS REINA		✓
19. ABG. RENATA SALVADOR	✓	
20. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓	
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓	
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓	

Kathy E