



ORDENANZA No. 010-2023- PV

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La calle N15A (prolongación calle Pio XII), tiene una extensión de 2,55 km, con tramos de vía en suelo urbano y rural de acuerdo a lo establecido en el MAPA PUGS - clasificación del suelo, y se encuentra catalogada como línea de intensión en el MAPA VIAL PUGS V3; mapas que se encuentran anexos a la Ordenanza PMDOT-PUGS-2-001-2021 sancionada el 13 de septiembre de 2023 y que entró en vigencia el 11 de noviembre con el Régimen Administrativo del Suelo.

La vía en mención se encuentra físicamente implantada con una sección transversal variable y se constituye como vía de comunicación entre las parroquias rurales Calderón, Pomasqui y San Antonio de Pichincha; así como una vía de acceso y comunicación de los barrios y asentamientos: Unión Nacional, Ecuador, Nuevo Amanecer, Reina del Cisne, Jesús del Gran Poder, La Tola, San Juan de Calderón y el Proyecto Ciudad Bicentenario.

En este sentido y dada la importancia de esta vía, el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha, con el fin de intervenir en el mejoramiento de la calle N15A, solicita mediante oficio Nro. GADDMQ-AZC-DAF-2023-1260-E, de 7 de julio del 2023, dirigido a la Administración Zonal Calderón, la respectiva aprobación del trazado vial cuyo recorrido va desde la abscisa 0+000.00 hasta 2+554.

Mediante memorando Nro. MEM-321-DP-23, de 19 de julio del 2023, la Dirección de Planificación del Gobierno Provincial, informa que: *"En el POA 2023 de la Dirección de Vialidad consta el PROYECTO 137 - A DISTRIBUIR EXPROPIACIONES VARIOS PROYECTOS, el cual incluye dentro de sus actividades presupuestarias procesos de expropiación generados por la construcción de obras viales en la provincia de Pichincha"*, por tanto, se compromete a pagar el valor correspondiente a todas las expropiaciones producto de las afectaciones del trazado vial de la calle N15A, compromiso plasmado en el Convenio de Concurrencia 059-PS-2023 de 18 de agosto del 2023, de Concurrencia entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas "EPMOP", que tiene por objeto: *"Delegar la concurrencia por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas "EPMOP" al Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha, para el proyecto mejoramiento de la calle N15A (Prolongación de la Calle Pio XII) ubicada en la parroquia Calderón"*.



ORDENANZA No. 010-2023- PV

En virtud de la petición realizada por el Gobierno Provincial y en cumplimiento a la Ordenanza Metropolitana PMDOT-PUGS-2-001-2021, la Dirección de Gestión del Territorio de la Administración Zonal Calderón, realizó el análisis técnico respectivo, para regularización vial, por lo que emite el informe técnico favorable para la *REGULARIZACION DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACION DE LA CALLE PIO XII) – TRAMO A: Suelo Urbano, de la abscisa 0+00 a la abscisa 0+140; TRAMO B: Suelo Rural, de la abscisa 0+140 hasta la abscisa 0+981; TRAMO C: Suelo Urbano, desde la abscisa 0+981 hasta 2+554.*



ORDENANZA No. 010-2023- PV

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que** el artículo 240 de la Constitución de República del Ecuador, establece: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. (...)”*;
- Que** el artículo 241 de la Constitución, determina: *“La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados”*;
- Que** los numerales 1, 2 y 3 del artículo 264 de la Constitución, determinan que serán competencias exclusivas de los gobiernos municipales, sin perjuicio de otras que determine la ley: *“1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. (...); 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.”*;
- Que** el artículo 266 de la Constitución, determina: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables a los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias (...)”*;
- Que** el artículo 85 del Código Orgánico de Organización Territorial, estableciendo las competencias exclusivas de los distritos metropolitanos, señala: *“Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.”*;
- Que** los literales a), d) y v) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, establecen como atribuciones del Concejo Metropolitano: *“a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (...); d) Expedir acuerdos o resoluciones en el ámbito de sus competencias para regular temas institucionales específicos o reconocer derechos particulares; (...)”*; *“v) Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del*



ORDENANZA No. 010-2023- PV

distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra. (...)”;

- Que** el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, señala *“Gestión concurrente de competencias exclusivas.- El ejercicio de las competencias exclusivas establecidas en la Constitución para cada nivel de gobierno, no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos. En este marco, salvo el caso de los sectores privativos, los gobiernos autónomos descentralizados podrán ejercer la gestión concurrente de competencias exclusivas de otro nivel, conforme el modelo de gestión de cada sector al cual pertenezca la competencia y con autorización expresa del titular de la misma a través de un convenio”*;
- Que** el quinto inciso del artículo 129 del Código Orgánico de Organización Territorial, dispone: *“El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera: (...) Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana (...)*”;
- Que** el artículo 2560 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en adelante Código Municipal, señala: *“Toda habilitación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público integrado a la trama vial existente y al previsto en la planificación vial metropolitana, siempre que estas vías contemplen un ancho mínimo que admita la circulación de vehículos motorizados de emergencia, de acuerdo a las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo. Su construcción será realizada por el propietario del bien inmueble objeto de la habilitación del suelo. El sistema vial se sujetará a las especificaciones técnicas contenidas en el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano. ”*;
- Que** el artículo 2621 del Código Municipal, determina: *“Las vías están constituidas por los siguientes elementos: calzadas, aceras, parterres, curvas o elementos que faciliten el retorno, derechos de vía, áreas de protección especial, cruces peatonales y todos los componentes funcionales y operativos que se contemplan en la normativa nacional y metropolitana vigente, según la categorización y tipología de cada vía. Todo nuevo proyecto vial, o que formen parte de cualquier instrumento de planificación o gestión, deberán prever obligatoriamente la construcción de infraestructura subterránea para el despliegue de las redes de servicios básicos, de energía eléctrica y de telecomunicaciones, de conformidad a la normativa nacional y municipal vigente.”*;
- Que** la Disposición Transitoria décima de la Ordenanza Metropolitana Nro. 044- 2022, señala: *“En el término de noventa (90) días contados a partir de la sanción de la presente ordenanza, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría General de Planificación presentarán para aprobación del*



ORDENANZA No. 010-2023- PV

Alcalde Metropolitano, la creación de la Unidad de Trazados Viales como parte de la estructura de la Secretaría de Movilidad. La Administración General asegurará la dotación de los recursos necesarios para la creación y el funcionamiento de dicha unidad. Hasta que la Unidad de Trazados Viales no se encuentre operativa, se mantendrán los procedimientos que actualmente rigen para la aprobación de trazados viales.”;

- Que** con Resolución Nro. 062-CUS-2022, de 21 de septiembre del 2022, la Comisión de Uso de Suelo en sesión extraordinaria Nro. 166, manifiesta: *“(…) La Comisión de Uso de Suelo en sesión extraordinaria Nro. 166 de 21 de septiembre de 2022, durante el tratamiento del tercer punto del orden del día sobre el “Conocimiento del informe y criterio legal emitido por la Procuraduría Metropolitana, respecto de la metodología y el instrumento correspondiente, para la aprobación de regularizaciones viales”, determinó los siguientes casos de trazados viales: Primer caso: Trazados viales que cumplen las Normas de Arquitectura y Urbanismo. Segundo caso: Trazados viales modificatorios donde la modificación no entraña violación a las Normas de Arquitectura y Urbanismo. Tercer caso: Trazados viales que entrañan modificación a las Normas de Arquitectura y Urbanismo; y, resolvió: que para los 3 casos específicos de aprobaciones de vías se proceda de la siguiente manera: Los dos primeros casos, que cumplen los parámetros establecidos en las Normas de Arquitectura y Urbanismo, se aprobarán a través de resolución; Y, los casos que no se sujetan a las Normas de Arquitectura y Urbanismo, que constituyan casos de regularización vial, se aprobarán a través de ordenanza”;*
- Que** con oficio Nro. STHV-DMGT-2023-2643-O, 09 de agosto de 2023, el Director Metropolitano de Gestión Territorial de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda – Dirección Metropolitana de Gestión Territorial, señala: *“Con base a los antecedentes expuestos y revisada la documentación anexa al expediente, la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial, de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, DEVUELVE la propuesta de: “TRAZADO VIAL: Intervención del mejoramiento de la calle N15A (prolongación de la calle Pio XII)”, a fin de que se solvante las observaciones antes descritas”;*
- Que** mediante Convenio 059-PS-2023 de 18 de agosto del 2023, de Concurrencia entre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas “EPMMOP”, que tiene por objeto: *“Delegar la concurrencia por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas “EPMMOP” al Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Pichincha, para el*



ORDENANZA No. 010-2023- PV

proyecto mejoramiento de la calle N15A (Prolongación de la Calle Pío XII) ubicada en la parroquia Calderón”;

Que mediante oficio circular Nro. GADDMQ-SGSG-2023-0465-C, de 01 de septiembre de 2023, en atención al oficio Nro. GADDMQ-AZCA-2023-2771-O, la Mgs. Carolina Alejandra Andrade Quevedo, Secretaria General de Seguridad y Gobernabilidad informa que *“(…) de acuerdo a la inspección técnica ejecutada por personal de la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos; remito el Informe Técnico IT-079-ECR-AT-DMGR-2023, que contienen conclusiones y recomendaciones a ser consideradas para su cumplimiento y gestión correspondiente”;*

Que mediante Informe Técnico IT-079-ECR-AT-DMGR-2023, aprobado por la Ing. Patricia Carrillo en su calidad de Directora Metropolitana de Gestión de Riesgos, el que concluye *“Conceptualmente, el riesgo de desastres se genera cuando existen elementos vulnerables (edificaciones, infraestructura y medios de vida) dentro de áreas expuestas a los potenciales efectos dañinos de fenómenos o procesos naturales y antrópicos. Si no existen elementos vulnerables expuestos, incluidas personas, entonces no existen condiciones de riesgo. Los niveles de amenaza que se detallan a continuación es para la edificación descrita: Con base en información técnico científica y observaciones de campo, se pudo definir cualitativamente los siguientes niveles de amenaza: Muy Alto para Movimientos en Masa, Alto para Asentamiento. Con el mejoramiento y prolongación de la vía, el escurrimiento superficial aumentará y el tiempo de concentración disminuirá generando un mayor caudal en la quebrada. Con el aumento del caudal, sin una adecuada descarga y disipación de energía de la misma, la erosión en el pie de los taludes aguas abajo incrementará provocando mayor exposición a los bloques de Ciudad Bicentenario (margen izquierda). De igual manera, afectará al sector de Santa clara del Común (margen derecha). En caso que el mejoramiento de la vía sea ejecute, se recomienda lo siguiente: Para el mejoramiento y prolongación de la vía, es obligatorio previo a cualquier tipo de implantación realizar un estudio de estabilidad de taludes, debiendo contratar a un profesional (con experiencia en obras afines de diseños estructurales, estabilidad de taludes y obras de mitigación de riesgo), quien con base al mismo, recomiende las obras de protección y seguridad, conforme el uso de suelo permitido en el tramo a intervenir, normas y especificaciones técnicas vigentes; estas obras de mitigación deberán ser sustentadas con estudios y diseños que consideren esfuerzos horizontal es (sismos), cargas verticales y presiones hidrostáticas (saturación del suelo). Toda intervención en el área en análisis debe garantizar la reducción de riesgo ante movimientos en masa (deslizamientos, erosión de suelo, desprendimientos, flujos de lodo, entre otros). El proceso de construcción debe ejecutarse bajo supervisión técnica y dando cumplimiento a los permisos municipales y normas de seguridad para prevenir probables afectaciones a los transeúntes del sector y sin afectar o*



ORDENANZA No. 010-2023- PV

comprometer a las edificaciones cercanas. El mejoramiento y prolongación de la vía no debe afectar la franja de protección y bordes naturales de la quebrada; además, la ejecución debe realizarse bajo diseños y supervisión técnica, cumpliendo con la normativa técnica legal vigente. Asegurar la correcta conducción de aguas lluvias y escurrimiento superficial, así como una adecuada descarga y disipación de energía del caudal, lo que permitirá evitar una excesiva saturación del suelo y erosión del mismo, debido a la infiltración de agua lluvia y de escorrentía superficial, lo que incrementa la presión intersticial del suelo, generando deslizamientos superficiales con desprendimientos de la capa vegetal del suelo que afectaría a la mesa vial. Una vez finalizada el mejoramiento vial, la Prefectura de Pichincha deberá realizar mantenimientos preventivos y correctivos en la calzada de la vía y las obras de mitigación de manera periódico. Cabe indicar que, la Prefectura de Pichincha deberá mantener la vía en condiciones de seguridad, ornato y salubridad. En caso de presentarse probables cambios de los factores geotécnicos del suelo a futuro, la Prefectura será responsable de garantizar su estabilidad, y de recuperarlo ante afectaciones o daños a terceros. Se recomienda a la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda que solicite a la EPMAPS la revisión del estudio del mejoramiento vial, con la finalidad que se verifique la información y parámetros utilizados, para determinar que la sección trasversal del colector de hormigón armado en la quebrada Curiquingue permita el tránsito del caudal en precipitaciones extraordinarias sin tener afectaciones aguas arriba y aguas abajo. Cualquier tipo de implantación y/o proyecto que se pretenda realizar en este predio deberá estar acorde a su zonificación asignada según "Plan de Uso y Gestión de Suelo" (PUGS) vigente. Según el Código Municipal vigente en su Artículo 4153 cita. - "En cuanto al alcance de responsabilidad social, las personas privadas, naturales o jurídicas son igualmente responsables por sus conductas y omisiones. Además, en todos aquellos casos en los que generen riesgos, responderán por sus omisiones o por la no adopción de los planes de contingencia o las medidas de mitigación sugeridas por los técnicos." En cumplimiento a este artículo, es importante aclarar que el generador de riesgo debe obligatoriamente implementar las estrategias de mitigación frente al riesgo generado. Se debe indicar que los mapas utilizados en el análisis de amenazas, están representados en escala 1:25.000, por esta razón esta información se la debe considerar referencial. Por tal motivo, para el desarrollo de este informe se realiza la inspección correspondiente para determinar las condiciones puntuales del sitio, por ende, la información que se debe considerar es la información levantada en territorio y que consta en la calificación de la amenaza";

Que mediante Informe Técnico Nro. AZCA-UTV-010-2023 de 06 de septiembre de 2023, el Jefe de Territorio y Vivienda de la Dirección de Gestión de Territorio de la Administración Zonal Calderón concluye: "(...) En razón de los todos los informes recopilados y descritos en el presente documento, respetando los criterio tanto técnicos como sociales, La Unidad de Territorio y Vivienda de la Administración Zonal Calderón emite

7



ORDENANZA No. 010-2023- PV

CRITERIO TÉCNICO FAVORABLE para la aprobación de la PROPUESTA DE REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACIÓN DE LA CALLE PIO XII) – TRAMO A: Suelo Urbano, de la abscisa 0+00 a la abscisa 0+140; TRAMO B: Suelo Rural, de la abscisa 0+140 hasta la abscisa 0+981; TRAMO C: Suelo Urbano, desde la abscisa 0+981 hasta 2+554 (...);

Que con Informe Legal contenido en el memorando Nro. GADDMQ-AZCA-DAJ- 2023-0277-M de 07 de septiembre de 2023, la Directora de Asesoría Jurídica de la Administración Zonal Calderón, menciona: “(...) emite criterio legal favorable, para que se continúe con el trámite de regularización del trazado vial de conformidad a lo señalado en el INFORME TÉCNICO No. AZCA-UTV-010-2023 de 06 de septiembre de 2023, ante el Concejo Metropolitano, siempre y cuando se verifique que, la afectación a la propiedad privada que se pretende realizar con este trazado vial, sea garantizada conforme lo determina la Constitución, tratados internacionales y la normativa nacional y metropolitana;

Que mediante oficio No. STHV-DMGT-2023-3193-O, de 25 de septiembre de 2023, el Ing. Darío Vidal Gudiño Carvajal, Director de Gestión Territorial, señala: “(...) **CONCLUSIONES:** La Administración Zonal Calderón y el GAD de la Provincia de Pichincha, recomiendan la aprobación de la propuesta vial “REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACIÓN DE LA CALLE PIO XII) - TRAMO A: Suelo Urbano, de la abscisa 0+00 a la abscisa 0+140; TRAMO B: Suelo Rural, de la abscisa 0+140 hasta la abscisa 0+981; TRAMO C: Suelo Urbano, desde la abscisa 0+981 hasta 2+554”, de acuerdo a las especificaciones técnicas descritas en la memoria técnica, se indica: La propuesta vial CALLE N15A - PIO XII, tiene una longitud total de 2554,00 metros, compuesta de tres tramos, con el siguiente detalle:

- La propuesta vial en el **TRAMO A**, el Componente Estructurante, tiene **Clasificación: (SU) Suelo Urbano**; desde la abscisa 0+000 a la abscisa 0+140 metros.

TRAMO A: CALLE N15A - CALLE PIO XII

Sección transversal total: 16.00 metros

Calzada: 10.00 metros

Acera: 3.00 metros (2 aceras, una a cada lado de la vía)

Longitud total = 140,00 metros, tramo: desde la abscisa 0+000 a la abscisa 0+140.00 metros.



ORDENANZA No. 010-2023- PV

De acuerdo a las especificaciones técnicas descritas en la propuesta vial en este tramo **cumple** con la normativa vigente, la propuesta vial permitirá uniformizar la sección transversal, en el cual se implantará una sección típica que se acopla al espacio existente de acuerdo a la topografía del terreno y al espacio disponible existente de la mesa de vía”.

“(…) La propuesta vial en el **TRAMO B**, el Componente Estructurante, tiene **Clasificación: (SR) Suelo Rural**; desde la abscisa 0+140 a la abscisa 0+981 metros.

TRAMO B: CALLE N15A - CALLE PIO XII

Sección transversal total: 10.00 metros

Calzada: 10.00 metros

Acera: no tiene

Longitud total = 841.00 metros, tramo: desde la abscisa 0+140 a la abscisa 0+981 metros

De acuerdo a las especificaciones técnicas descritas en la propuesta vial, este tramo **no cumple** con la normativa vigente, la propuesta vial permitirá uniformizar la sección transversal, en el cual se implantará una sección típica que se acopla al espacio existente de acuerdo a la topografía del terreno y al espacio disponible existente de la mesa de vía”.

“(…) La propuesta vial en el **TRAMO C**, el Componente Estructurante, tiene **Clasificación: (SU) Suelo Urbano**; desde la abscisa 0+981 a la abscisa 2+554 metros.

TRAMO C: CALLE N15A - CALLE PIO XII

Sección transversal total: 16.00 metros

Calzada: 10.00 metros

Acera: 3.00 metros (2 aceras, una a cada lado de la vía)

Longitud total = 1573.00 metros, tramo: desde la abscisa 0+981 a la abscisa 2+554 metros



ORDENANZA No. 010-2023- PV

*De acuerdo a las especificaciones técnicas descritas en la propuesta vial en este tramo **si cumple** con la normativa vigente, la propuesta vial permitirá uniformizar la sección transversal, en el cual se implantará una sección típica que se acopla al espacio existente de acuerdo a la topografía del terreno y al espacio disponible existente de la mesa de vía”.*

*“(…) De acuerdo a las especificaciones técnicas descritas, la propuesta vial de **REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A - CALLE PIO XII** en el **TRAMO A**, con **Clasificación: (SU) Suelo Urbano**; desde la abscisa 0+000 a la abscisa 0+140 metros, **si cumple** con la normativa vigente, en el **TRAMO B**, con **Clasificación: (SR) Suelo Rural**; desde la abscisa 0+140 a la abscisa 0+981 metros, **no cumple** con la normativa vigente, en el **TRAMO C**, con **Clasificación: (SU) Suelo Urbano**; desde la abscisa 0+981 a la abscisa 2+554 metros, **si cumple** con la normativa vigente, la propuesta vial permitirá uniformizar la sección transversal para cada uno de los tramo, en los cuales se implantará una sección típica que se acopla al espacio existente de acuerdo a la topografía del terreno y al espacio disponible existente de la mesa de vía.*

Previo a realizar los trabajos civiles en la calle LA CALLE N15A - CALLE PIO XII, se deberá considerar las observaciones emitidas mediante Informe Técnico No. I-079-ECR-AT-DMGR-2023 de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos.

CRITERIO TÉCNICO:

*Con base a los antecedentes expuestos y revisada la documentación anexa al expediente, la Dirección Metropolitana de Gestión Territorial de la Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda, emite **INFORME TÉCNICO FAVORABLE** a la propuesta de **REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACIÓN DE LA CALLE PIO XII) - TRAMO A: Suelo Urbano, de la abscisa 0+00 a la abscisa 0+140; TRAMO B: Suelo Rural, de la abscisa 0+140 hasta la abscisa 0+981; TRAMO C: Suelo Urbano, desde la abscisa 0+981 hasta 2+554”;***

- Que** la Comisión de Uso de Suelo en sesión extraordinaria Nro. 003, de 10 de octubre de 2023, analizó los informes técnicos y legales que reposan en el expediente, y emitió dictamen para conocimiento del Concejo Metropolitano de Quito;
- Que** el Concejo Metropolitano de Quito, en sesión pública ordinaria realizada el 24 de octubre de 2023, analizó el informe No. IC-O-CUS-2023-052, emitido por la Comisión de Uso de Suelo; y,



ORDENANZA No. 010-2023- PV

En ejercicio de sus atribuciones previstas en el artículo 240 de la Constitución de la República y artículos 87 letra a); y, 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

EXPIDE LA SIGUIENTE:

ORDENANZA PARA LA REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACIÓN DE LA CALLE PIO XII) - TRAMO A: SUELO URBANO, DESDE LA ABSCISA 0+000 HASTA LA ABSCISA 0+140; TRAMO B: SUELO RURAL, DESDE LA ABSCISA 0+140 HASTA LA ABSCISA 0+981; TRAMO C: SUELO URBANO, DESDE LA ABSCISA 0+981 HASTA LA ABSCISA 2+554.

Artículo 1.- Apruébese la REGULARIZACIÓN DEL TRAZADO VIAL DE LA CALLE N15A (PROLONGACIÓN DE LA CALLE PIO XII) - TRAMO A: SUELO URBANO, DESDE LA ABSCISA 0+000 A LA ABSCISA 0+140; TRAMO B: SUELO RURAL, DESDE LA ABSCISA 0+140 HASTA LA ABSCISA 0+981; TRAMO C: SUELO URBANO, DESDE LA ABSCISA 0+981 HASTA LA ABSCISA 2+554, de conformidad con los planos anexos al oficio Nro. STHV-DMGT-2023-3193-O, y de acuerdo a las siguientes especificaciones técnicas:

Calle N15A – Tramo A (Desde la abscisa 0+000 hasta la abscisa 0+140)

Longitud: 140 m
Sección transversal: 16.00m
Calzada: 10.00m

Aceras (2): 3.00m cada/lado

Calle N15A – Tramo B (Desde la abscisa 0+140 hasta la abscisa 0+981)

Longitud: 841 m
Sección transversal: 10.00m

Calle N15A – Tramo C (Desde la abscisa 0+981 hasta la abscisa 2+554)

Longitud: 1573 m
Sección transversal: 16.00m
Calzada: 10.00m

Aceras (2): 3.00m cada/lado



ORDENANZA No. 010-2023- PV

Disposiciones generales:

Primera: La presente Ordenanza se aprueba en base a los informes que son de exclusiva responsabilidad de los funcionarios que lo suscriben y realizan.

Segunda: Para la construcción de la vía se tomará en consideración las recomendaciones realizadas por la Dirección Metropolitana de Riesgos, constantes en el informe técnico IT- 079- ECR-AT-DMGR-2023.

Disposiciones transitorias:

Primera: Comuníquese al interesado, a la Administración Zonal que corresponda, a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; y, a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, a fin de que se continúe con los trámites de ley.

Segunda: En el término de 15 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría General del Concejo Metropolitano remitirá la misma a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y Administración Zonal correspondiente, adjuntando el plano del trazado vial que incluya la información georreferenciada en formato digital.

Tercera: Una vez que la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda cuente con la Ordenanza aprobada por el Concejo Metropolitano, en el término de 15 días, procederá con la automatización de trazados viales en el Sistema de Informes de Regulación Metropolitana (IRM).

Disposición Final. - Esta ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción, sin perjuicio de la publicación en la página web institucional de la Municipalidad.

Dada, en la ciudad Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, a los veinticuatro días del mes de octubre del año dos mil veintitrés.

Dra. Libia Rivas Ordóñez

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO



ORDENANZA No. 010-2023- PV

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

En mi calidad de Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifico que la presente Ordenanza fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en dos debates, correspondientes a las sesiones: No. 027 ordinaria de 17 de octubre de 2023; y, No. 028 ordinaria de 24 de octubre de 2023.

Dra. Libia Rivas Ordóñez

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

Alcaldía del Distrito Metropolitano. - Distrito Metropolitano de Quito, 26 de octubre de 2023.

EJECÚTESE:

Pabel Muñoz López

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el señor Pabel Muñoz López, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 26 de octubre de 2023.

Lo certifico. - Distrito Metropolitano de Quito, 26 de octubre de 2023.

Dra. Libia Rivas Ordóñez

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO