



**Metro de Quito**  
Empresa Pública  
Metropolitana

**PROYECTO PRIMERA LÍNEA DEL  
METRO DE QUITO**

**MARCO DE POLITICAS DE REASENTAMIENTO**

**MAYO 2013**



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

## **TABLA DE CONTENIDO**

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>ANTECEDENTES</b>	<b>4</b>
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO PLMQ</b>	<b>5</b>
<b>ACTIVIDADES DEL PROYECTO QUE PODRÍAN REQUERIR LA ADQUISICIÓN DE TIERRAS</b>	<b>8</b>
<b>MARCO LEGAL ECUATORIANO Y POLITICA OPERACIONAL DEL BANCO MUNDIAL</b>	<b>11</b>
<b>POLÍTICA Y PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE REASENTAMIENTO</b>	<b>13</b>
<b>INFORMACIÓN Y CONSULTA A LOS AFECTADOS</b>	<b>17</b>
<b>PROCEDIMIENTO Y BASE LEGAL DE AVALÚO DE BIENES Y TIERRAS</b>	<b>18</b>
<b>ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL RESPONSABLE DE LA PREPARACIÓN Y EJECUCIÓN DEL REASENTAMIENTO</b>	<b>20</b>
<b>MECANISMOS DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS DE LOS AFECTADOS</b>	<b>21</b>
<b>DISPOSICIONES PARA EL MONITOREO DEL REASENTAMIENTO</b>	<b>21</b>



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

## **MARCO DE POLITICAS DE REASENTAMIENTO**

### **PROYECTO PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO**

#### **1. Introducción**

El presente documento tiene por objeto facilitar la inclusión de líneas de políticas sociales que deberán tener en cuenta los promotores de proyectos de transporte masivo; inclusión que asegurará el cumplimiento de las regulaciones vigentes en Ecuador y las políticas de salvaguarda del Banco Mundial.

El contenido y la presentación de este documento, denominado Marco de Reasentamiento para el Proyecto Primera Línea del Metro de Quito, se lo ha elaborado como medida precautoria en caso se requieran nuevas tierras durante la ejecución del proyecto, sea por motivos de construcción o por cambios en el diseño del proyecto. Al momento de preparar este Marco no se han identificado situaciones que puedan generar reasentamiento involuntario. Asimismo, se incluye un cuadro con las actividades realizadas para la adquisición de tierras previas a la preparación de este Marco.

El MRMQ contiene: 1. Descripción del Proyecto Primera Línea del Metro de Quito; 2. Actividades del proyecto que podrían requerir la adquisición de tierras, 3. Los principios y objetivos que rigen la preparación y ejecución del reasentamiento, 4. El Marco Legal Ecuatoriano y la Política Operacional del Banco Mundial; 5. Procedimientos para preparar y aprobar Planes de Reasentamiento; 6. Procedimientos para la Consulta a los afectados, 7. El método de avalúo de bienes y tierras, 8. La organización institucional responsable de la preparación y ejecución del reasentamiento, 9. Mecanismos de atención a reclamos de los afectados, 10. Disposiciones para el monitoreo del reasentamiento.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

## **2. Antecedentes**

La grave situación de la movilidad en la ciudad de Quito ha ocasionado un evidente deterioro de la calidad de vida de sus habitantes. La agobiante congestión vehicular, un transporte público desarticulado e ineficiente, la creciente demanda de movilidad y de transporte público, la intervención poco ordenada y regulada de operadores privados, un crecimiento acelerado de la población y la propia configuración longitudinal de la ciudad; son algunos de los síntomas que caracterizan a la movilidad en la ciudad de Quito.

Los estudios de movilidad y demanda advierten que el parque de vehículos en Quito se duplicará en el año 2020, lo que provocará el colapso del tráfico en la ciudad con consecuencias dramáticas para la población, que deberá destinar entre 3 y 4 horas diarias, en promedio, para ir y venir de su trabajo; además de los graves efectos de una creciente e incontrolable contaminación ambiental. Los gráficos a continuación representan la tendencia de incremento de vehículos en Quito, así como el número de desplazamientos por tipo de transporte.

Frente a esta realidad, y en consecuencia con el Plan Maestro de Movilidad para la Ciudad de Quito 2009-2025, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) ha resuelto llevar a cabo el diseño e implementación del denominado Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), entendido éste como el conjunto de medios de transporte público, incluyendo al Metro como su eje articulador, que constituya una oferta de transporte público eficiente y sostenible, física y tarifariamente integrados, que actúan bajo la rectoría de una institución de carácter municipal que planifique, administre y controle el sistema de transporte, al amparo de un marco normativo adecuado.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

### **3. Descripción del Proyecto PLMQ**

Luego de estudiadas y analizadas cada una de las alternativas en función de las características físicas, bióticas y socio culturales del proyecto, de los métodos constructivos y utilizando el método AHP, se eligió la Alternativa 1 (Centro) por ser la más viable tanto actualmente como a futuro, considerando la demanda de servicio de transporte masivo y la reestructuración del sistema de transporte actual en la ciudad de Quito, así como también por la posibilidad de la construcción de futuras líneas del Metro que complementen y mejoren aún más el transporte masivo.

El Proyecto Primera Línea del Metro de Quito será implantado en la ciudad de Quito, Provincia de Pichincha, capital del Ecuador. Se trata de un Proyecto prioritario para la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito y ha sido declarado como prioritario bajo el D.E. 750, en el registro oficial 442 del 6 de Mayo de 2011.

La infraestructura del proyecto comprende cocheras y talleres, túnel de acceso, túnel subterráneo de 22 km, 15 estaciones, 5 estaciones de reserva, 13 pozos de ventilación, emergencia y bombeo, un fondo de saco, 11 sub proyectos de sistemas de equipamiento e instalaciones, 18 trenes de 6 vagones cada uno, total de 108 vagones y siete sitios de escombreras con prioridades A y B.

La obra se extiende a lo largo de la ciudad de Quito, iniciando al sur de la ciudad en el sector de Quitumbe y dirigiéndose hacia el norte de la ciudad pasando por los sectores de Morán Valverde, Solanda, El Calzado, El Recreo, La Magdalena. Posteriormente la ruta llega al centro de la ciudad en el sector de San Francisco y la Alameda, luego llega al norte de la ciudad en el Parque de Ejido, la Universidad Central, La Pradera, La Carolina, Iñaquito, Jipijapa y culmina en el sector de El Labrador, específicamente en la cabecera sur del actual aeropuerto Mariscal Sucre.

Para la implementación del Proyecto, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), bajo cuya responsabilidad se encuentran todos los procesos tendientes a la conceptualización, planificación, desarrollo de



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

estudios e ingenierías, ejecución, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito.

El proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito, está considerado como un proyecto de prioridad local y nacional, lo que conlleva a la mejora de la movilidad, productividad y calidad de vida de los pobladores de Quito, sus alrededores y el país en general.

El actual sistema de transporte en Quito no responde a las necesidades de la ciudad, lo que trae como consecuencia un deficiente sistema de transporte público, que sumado al incremento de vehículos particulares conlleva altos costos sociales y económicos para la población, lo que se traduce, entre otros, en: pérdida de productividad, incremento de los niveles de estrés, inseguridad vial, contaminación producto de los gases de combustión vehicular y el ruido y sus efectos sobre la salud pública y, en general, disminución del nivel de bienestar y pérdida en la calidad de vida de la ciudad.

En un proyecto de interés social como sería la Primera Línea del Metro de Quito, que satisficará los problemas de transporte en la ciudad, los beneficios socio ambientales son determinantes. Las tendencias a nivel internacional reconocen que este tipo de proyectos genera impactos positivos y es lo que le da sentido a su construcción.

Además, en los sistemas de transporte tipo metro, la emisión de contaminantes y del ruido externo es prácticamente nula. Así pues, el Metro de Quito procurará el funcionamiento articulado y eficiente del DMQ que asegure el derecho de los ciudadanos a una transportación eficiente, confiable, equitativa, segura y menos contaminante; que aumente la productividad y el progreso socioeconómico, garantizando la sustentabilidad ambiental y mejorando el nivel de vida de los quiteños.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

Además, proveerá un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables) de transporte que priorice la atención a los peatones y a los usuarios del transporte colectivo y procure una eficiente operación del parque automotor privado.

La Primera Línea del Metro de Quito podría constituirse en una solución de largo plazo y de gran capacidad para el transporte público y masivo de pasajeros que se desplazan sobre el eje norte-sur de la ciudad. Con la capacidad operativa de la Primera Línea del Metro de Quito sería capaz de convertirse en el eje central articulador para transportar los volúmenes de pasajeros requeridos a las velocidades deseadas en la ciudad de Quito que han sido estimados. Además, no ocuparía el espacio actual de las vías, que es altamente apreciado por la condición longitudinal de la ciudad y en algunos tramos incluso podría liberar espacios; y es el único sistema que no paralizaría el tráfico en amplias zonas de la ciudad durante su desarrollo y construcción.

### **Objetivos del Proyecto PLMQ**

Los objetivos del proyecto son:

Dotar a la ciudad, con un medio de transporte alternativo, sustentable, rápido y seguro, que constituya la columna vertebral de un sistema de transporte masivo que solucione los problemas de movilidad que actualmente soporta la ciudad.

Implementar un moderno sistema de transportación pública en la ciudad de Quito, preservando los ecosistemas, la calidad del aire y contribuyendo a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Fomentar el desarrollo económico generando empleo, impulsando los sectores económicos y mejorando la productividad.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

Procurar el bienestar de las personas mediante el cuidado de su salud, el respeto a sus principios, valores, creencias y costumbres, y la preservación del acervo cultural y patrimonial de la ciudad.

#### **4. Actividades del proyecto que podrían requerir de adquisición de tierras**

Conforme cuadro adjunto que se deriva del trazado definido para la Primera Línea del Metro de Quito, se describe a continuación las actividades del proyecto relacionadas con la utilización de tierras:

Cochera y Talleres: Se ubicarán en la zona de Quitumbe en 6 predios propiedad de 5 Cooperativas de Vivienda: Jardines de Ninallacta, Catilinarías, Nuevo Amanecer del Sur, Caminos del Inca y Alpallacta, que no cuentan con ninguna construcción; y, en 1 terreno, propiedad del Banco Ecuatoriano de la Vivienda (entidad estatal). En este sitio no se prevé requerimiento de tierras adicionales, pues las áreas expropiadas son suficientes para la construcción e instalación de cochera y talleres.

A las Cooperativas Caminos del Inca, Ninallacta y Nuevo Amanecer del Sur ya se les ha cancelado el valor total negociado por las propiedades. A la Cooperativa Catilinarías se le ha pagado una parte, el saldo se cancelará una vez que las escrituras estén registradas en el Registro de la Propiedad; y la Cooperativa Alpallacta está en proceso de registro en el Registro de la Propiedad.

El predio propiedad del Banco Ecuatoriano de la Vivienda está en proceso de firma de escrituras.

Estaciones Quitumbe, Morán Valverde, Solanda, El Calzado y El Recreo: se construirán en el subsuelo de terrenos públicos, propiedad del Municipio de Quito (parques o vía pública), los que se repondrán para su uso público una vez terminadas las obras en superficie, conforme método constructivo diseñado para el proyecto, que consta en los diseños de ingeniería de detalle. En estos sitios no se prevé requerimientos de tierras adicionales, pues las áreas son suficientes para la intervención.

Estación La Magdalena: Forma parte de la Fase 1 y está en proceso de construcción sobre los terrenos que eran propiedad del Ministerio de Defensa Nacional, donados al proyecto Metro de





**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

Quito de acuerdo con el Decreto ejecutivo No. 1392 del 26 de diciembre de 2012. En este sitio no se prevé requerimientos de tierras adicionales, pues el área es suficiente para la intervención.

Estación San Francisco: La estación se construirá en la plaza pública del mismo nombre; y, el acceso a esta estación se construirá en la planta baja de la casa propiedad de Fundación Oscus (privada), con la que se ha negociado el valor a cancelar y que al momento está en proceso de transferencia de dominio a favor del Municipio de Quito, mediante la inscripción en el Registro de la Propiedad. En estos sitios no se prevé requerimientos de tierras adicionales, pues las áreas son suficientes para la intervención.

Estaciones La Alameda, El Ejido, Universidad Central, La Pradera, La Carolina e Ñaquito: Las estaciones se construirán en el subsuelo de terrenos que son propiedad del Municipio (parques o vía pública), los que se repondrán para su uso público una vez terminadas las obras en superficie, conforme método constructivo diseñado para el proyecto, que consta en los diseños de ingeniería de detalle. En estos sitios no se prevé requerimientos de tierras adicionales, pues las áreas son suficientes para la intervención.

Estación El Labrador: Forma parte de la Fase 1 y está en proceso de construcción sobre los terrenos donde funcionaba el antiguo aeropuerto Mariscal Sucre, que constituyen parte del futuro Parque Bicentenario y que han sido entregados por el Municipio a la EPMMQ para la construcción de la estación del Metro y Estación Multimodal en superficie. En este sitio no se prevé requerimientos de tierras adicionales, pues el área es suficiente para la intervención.

Con relación a las escombreras los sitios de disposición de tierras aún no están definidos con total certeza, aunque existen varias alternativas que están siendo analizadas por la EPMMQ. En este análisis sobre el emplazamiento de futuras escombreras, la EPMMQ prima aquellos lugares en los que no existen emplazamientos humanos ni actividad económica que pudiera verse afectada por el Proyecto. Se aclara que se concretará el tema una vez que el área Técnica del Proyecto defina las áreas a ocupar, luego de lo cual la Dirección de RSA validará dichas áreas desde el punto de vista ambiental y social, para finalmente concretar la utilización de los sitios escogidos. En todo caso, si llegara a existir la necesidad de algún proceso expropiatorio, éste se llevará a cabo en total



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

cumplimiento del procedimiento legal establecido por la normativa ecuatoriana para el efecto, a fin de lograr acuerdos que beneficien a las partes y sean voluntariamente aceptados.

ESTACIÓN	PROPIEDAD DE LA TIERRA	EXPROPIACIÓN	AFECTADOS	EXISTENCIA DE EDIFICACIONES	REUBICACIÓN DE AFECTADOS
COOPERATIVAS Y TALLERES	- Privada - Privada - Privada - Privada - Privada - Público	SÍ	- Coop. Jardines de Ninalacta - Coop. Las Catilinarias - Coop. Nuevo Amanecer del Sur - Coop. Caminos del Inca - Coop. Alpalacta - Banco Ecuatoriano de la Vivienda	- NO - NO - NO - NO - NO - NO	NO APLICA: En vista que los predios expropiados no tienen construcciones y por lo tanto no se encuentran habitados por los propietarios de los mismos.
QUITUMBE		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en la Estación del Trolebus, que es una infraestructura pública.
MORAN VALVERDE		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en vía pública.
SOLANDA		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público.
EL CALZADO		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en canchas deportivas públicas.
EL PEÑÓN		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en la Estación del Trolebus, que es una infraestructura pública.
LA MAGDALENA		SÍ	Ministerio de Defensa Nacional	SÍ	NO APLICA: En vista que el inmueble consiste en un club social y deportivo de las FFAA, en el cual no existen ocupantes permanentes.
SAN FRANCISCO	- Privada	SÍ	Fundación OSCUS	SÍ	NO APLICA: La Fundación negoció directamente con sus arrendatarios la desocupación de los locales comerciales lo cual fue aceptado por ellos, conforme lo establecido en la ley de inquilinato vigente.
LA ALAMEDA		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público
EL EJIDO		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público
UNIVERSIDAD CENTRAL		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en vía pública
LA FRADERA		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en vía pública
LA CAROLINA		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público
INAQUITO		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público
JIPUJAPA		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en vía pública
EL LABRADOR		NO	NO	NO	NO APLICA: La estación estará ubicada en parque público

Como puede deducirse, no se prevén requerimientos de tierras adicionales a las ya consideradas para la construcción de las estaciones de la Primera Línea del Metro de Quito. Es preciso aclarar también que la vía será totalmente subterránea por lo que tampoco se requisarán tierras para esta parte de la obra civil.

## 5. Marco Legal Ecuatoriano y Política Operacional del Banco Mundial



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

#### Marco legal ecuatoriano

En el caso de presentarse un escenario de reasentamiento involuntario se utilizará la normativa ecuatoriana referente a las expropiaciones a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados en el Ecuador, así como la Política OP/BP 4.12 del Banco Mundial sobre Reasentamiento Involuntario. De haber discrepancias, prevalecerá lo indicado en la Política del Banco Mundial. El marco legal en referencia contempla lo establecido en la Constitución del Ecuador, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD y en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública LOSNCP.

El artículo 323 de la Constitución de la República que determina: “Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valorización, indemnización y pago de conformidad con la ley. Se prohíbe toda forma de confiscación”.

El artículo 376 de la Constitución de la República, que adicionalmente, establece que para hacer efectivo los derechos a la vivienda, al hábitat y a la conservación del ambiente, “las municipalidades podrán expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley”.

Los artículos 446 a 459 y 594 a 596 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD” que contienen el régimen legal que regula los elementos sustantivos y el procedimiento de expropiación a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados.

El artículo 447 del COOTAD que determina la competencia para resolver la declaratoria de utilidad pública de bienes a ser expropiados les corresponde a las máximas autoridades administrativas de los gobiernos autónomos descentralizados, excepto para los casos de expropiación de predios para vivienda de interés social o para la regularización de asentamientos urbanos en los que es competente el Concejo Metropolitano de conformidad con los artículos 595 y 596 del COOTAD. El primer inciso del artículo establece la declaratoria de utilidad pública se efectuará mediante un acto



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

debidamente motivado en el que constará la individualización del bien o bienes requeridos y los fines a los que se destinará; acto administrativo al que se agregará el informe de la autoridad correspondiente de que no existe oposición con la planificación del ordenamiento territorial establecido, el certificado acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para proceder con la expropiación.

Los artículos 60, letra l) y 384 del COOTAD y el artículo 10 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, que facultan al Alcalde Metropolitano delegar atribuciones y deberes que tiene asignados dentro del ámbito de sus competencias.

El artículo 58 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública – LOSNCP que estipula el procedimiento para adquirir bienes inmuebles dejando a salvo el procedimiento expropiatorio en el caso de las municipalidades, los mismos que se regulan por disposiciones de su propia ley (COOTAD).

En el ámbito del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, la distribución de funciones entre los organismos y entidades metropolitanas, los requisitos y el procedimiento para llevar a término un trámite de expropiación en sede administrativa y algunos de los aspectos de la intervención pública en sede judicial, son temas que se encuentran regulados a través de la Ordenanza Metropolitana No. 0181 de 29 de mayo de 2006, publicada en el Registro Oficial 376, de 13 de octubre del 2006.

Analizado este marco legal se puede concluir que estas normas legales facultan al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito-MDMQ a realizar proyectos para proveer espacios públicos de diferentes escalas, usos y características que consolidan un sistema territorial que permitirá interrelacionar la movilidad con el hábitat.

**Política operacional, principios y objetivos para el reasentamiento involuntario**



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

La Política Operacional OP 4.12 y las Normas de Procedimiento BP 4.12 del Banco Mundial son aplicables a todo proyecto que financie el Banco cuando se produce la toma involuntaria de tierras y propiedades para uso del proyecto. La política referente al reasentamiento involuntario tiene como objetivos establecer que:

En la medida de lo posible, los reasentamientos involuntarios deben evitarse o reducirse al mínimo, para lo cual deben estudiarse todas las opciones viables de diseño del proyecto.

Cuando el reasentamiento resulte inevitable, las actividades de reasentamiento se deben concebir y ejecutar como programas de desarrollo sostenible que proporcionen recursos de inversión suficientes para que las personas desplazadas por el proyecto puedan recibir los beneficios del mismo. Es preciso consultar ampliamente a las personas desplazadas y darles la oportunidad de participar en la planificación y ejecución de los programas de reasentamiento.

Se debe ayudar a las personas desplazadas en sus esfuerzos por mejorar sus medios de subsistencia y sus niveles de vida, o al menos restablecerlos, en términos reales, a los niveles que tenían con anterioridad al desplazamiento o con anterioridad al comienzo de la ejecución del proyecto, si éstos eran más altos.

#### **6. Política y procedimiento para la elaboración y aprobación Plan de Reasentamiento.**

Las políticas de salvaguarda del Banco Mundial aplicables a los proyectos financiados por el Banco Mundial, permiten identificar y prevenir riesgos potenciales durante la ejecución y operación de los proyectos, y la aplicación oportuna de medidas de mitigación, reduciendo la probabilidad de conflictos que puedan afectar su ejecución. En caso de presentarse un proceso de reasentamiento generado por la construcción del Proyecto Metro de Quito, la política que se activaría sería la del reasentamiento involuntario OP 4.12. El plan de reasentamiento se activaría en caso de requerir áreas adicionales para las obras y esto implique el traslado obligatorio de personas, familias o comercios asentadas en dichos sitios.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

En este documento de marco de reasentamiento se presentan los lineamientos para la preparación de un Plan de Reasentamiento en el caso de presentarse durante la fase construcción del Metro de Quito.

### **Lineamientos para la Preparación de Planes de Reasentamiento**

El Proyecto no contempla realizar intervenciones que pudieran generar reasentamiento involuntario de ningún tipo, sin embargo, de presentarse esta situación se preparará e implementará un Plan de Reasentamiento, para lo cual se seguirán los lineamientos establecidos en este Marco.

- **Marco Jurídico**: Se aplicará lo establecido en la Constitución, Leyes Orgánicas, Ordenanzas Metropolitanas, política de Reasentamiento Involuntario OP/BP 4.12 del Banco Mundial. Actor Institucional Involucrado: EPMMQ
- **Área de impacto del Proyecto**: Comprende la delimitación del área de influencia de la acción que podría llevar al reasentamiento, identificación de la población afectada, identificación de los inmuebles que podrían ser afectados, situación jurídica de los inmuebles, evaluación de los impactos. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación, Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda, Dirección de Avalúos y Catastros.
- **Diagnóstico socioeconómico y censo**: Se efectuara un diagnóstico socioeconómico del área antes definida que permita contar con las características demográficas, sociales y económicas de propietarios y residentes en las tierras requeridas por la actividad que podría llevar al reasentamiento. El censo debe incluir a todas las personas que residen o tengan derechos sobre los inmuebles afectados, cualquiera sea su condición jurídica, identificando en particular los grupos vulnerables. El censo debe ser accesible para revisión de la población afectada para evitar errores y omisiones. Una vez concluida la revisión se acordará una fecha de cierre para evitar modificaciones posteriores. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación, Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda, Dirección de Avalúos y Catastros.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

- Estimación de impactos: La estimación de impactos incluye una estimación del tipo de desplazamiento: físico y/o económico; pérdidas de bienes, parcial o total identificando grupos vulnerables con el fin de hacer una valoración del impacto que permita, al menos, el restablecimiento de las condiciones previas. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación, Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda, Dirección de Avalúos y Catastros.
- Criterios de Elegibilidad: Este es el punto de partida para determinar tipos de beneficiarios definidos con criterios claros y el tipo de compensación que les correspondería de acuerdo a la normativa vigente. La EPMMQ como entidad pública tiene la obligación de sujetarse a las normas jurídicas para la adquisición de bienes para la satisfacción de necesidades públicas. Por lo tanto en caso de propietarios de inmuebles que posean justo título que demuestre su propiedad se procederá con el método de declaratoria de utilidad pública. Como parte de este proceso se realiza una socialización integral con los propietarios de los bienes afectados (que incluye una explicación del proyecto, justificación técnica de la afectación y explicación del proceso de valoración seguido), a fin de llegar a los acuerdos necesarios respecto al precio que se va a pagar por el predio a expropiarse.

En cuanto a los arrendatarios de inmuebles destinados para la vivienda o negocio, igualmente se procederá a la adquisición del inmueble mediante declaratoria de utilidad pública, y el valor del bien se negociará directamente con el propietario del bien. Una vez transferida la propiedad a favor del Municipio de Quito, se notificará con el desahucio o terminación del contrato de arrendamiento a los arrendatarios y se les dará un plazo para que desocupen el inmueble tal y como lo establece el Art. 31 de la Ley de Inquilinato.

Acerca de los posesionarios establecidos y ocupantes informales, debemos remitirnos a lo que establecen las normas del Código Civil ecuatoriano en cuanto a la Posesión. La prescripción es un modo de adquirir las cosas ajenas por haberlas poseído, es decir si un posesionario ha adquirido un bien por prescripción, debidamente reconocida por un Juez, su propiedad sobre el bien será debidamente reconocida y para la adquisición del inmueble se procederá del mismo



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

modo que establece nuestra legislación, es decir a través de la declaratoria de utilidad pública del bien. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación, Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda, Dirección de Avalúos y Catastros.

- Comunidad receptora: en caso se tuviese que realizar un reasentamiento colectivo, se analizarán los impactos en la comunidad receptora y se preparara un plan de mitigación de dichos impactos
- Ejecución del plan de reasentamiento: las compensaciones que tuviesen lugar y el plan de reasentamiento serán ejecutados y completados antes del inicio de las obras causantes de dicho reasentamiento.
- Seguimiento, monitoreo y evaluación: Los procedimientos para el seguimiento, monitoreo y evaluación del PR contribuirán a introducir cambios y correcciones en su implementación. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación.
- Consulta y difusión: La población susceptible de ser afectada deberá ser informada oportuna y verazmente sobre los impactos previstos, sus derechos y responsabilidades. Actores Institucionales Involucrados: EPMMQ, Secretaría Metropolitana de Comunicación, Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda.

Las medidas de asistencia y compensaciones en caso de existir afectados por el proyecto, serán en base a lo que permite la legislación ecuatoriana toda vez que se utilizará para el efecto recursos públicos que tiene que ser justificados de acuerdo a la ley. Lo establecido en la normativa vigente se armonizará con la política del Banco definida para estos casos de afectación.

#### **Aprobación del Plan de Reasentamiento**



La Secretaría Metropolitana de Coordinación Territorial y Participación presentará el Plan de Reasentamiento a la Gerencia General de la EPMMQ y al Banco Mundial para su aprobación.

La Secretaría Metropolitana de Coordinación Territorial y Participación promueve la planificación y el ordenamiento territorial en las Zonas Administrativas del Distrito, este rol es coordinado con otras instancias municipales como la Secretaría de Hábitat, Territorio y Vivienda con quien llevó adelante un proceso de relocalización en la ciudad de Quito al impulsar el Plan de Vivienda para 400 familias en condición de riesgo debido a fenómenos de carácter geomorfológico y morfoclimático. En este proceso intervinieron personal técnico especializado en gestión de riesgos, con formación en contención en caso de emergencias y atención a familias.

En caso se presente la necesidad de realizar un plan de reasentamiento el financiamiento será con recursos propios del Municipio. Cabe señalar que las acciones para el reasentamiento así como las compensaciones respectivas se realizarán previo el inicio de las obras que causan la afectación.

## **7. Información y consulta**

El Proyecto Metro de Quito implementará un proceso de información y consulta con la población afectada a fin de responder de forma inmediata las inquietudes, consultas o dudas.

El propósito es entregar información veraz, oportuna y permanente sobre:

- Plan de Reasentamiento,
- Procedimiento y la base legal a utilizarse en el proceso de expropiación de los predios,
- Proceso de negociación
- Cronograma del proceso de expropiación
- Acuerdos alcanzados



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

La información para los propietarios y residentes de inmuebles afectados se brindará directa y personalmente a través de reuniones por grupos específicos y atención personalizada. Antes de iniciar las actividades de los diagnósticos físico, legal y socioeconómico la población debe estar plenamente informada de los objetivos de estos estudios, de los documentos que deberán aportar para ello, de las fechas y horarios en que se llevará a cabo la recolección de información necesaria y de los lugares donde pueden ir si requieren mayor información.

Esta política de información y consulta contribuirá fuertemente en el relacionamiento con la población afectada con lo cual se limitaría al máximo la presencia de situaciones conflictivas por ausencia de información.

#### **8. Procedimiento y Base Legal para el avalúo de bienes y tierras**

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su Art. 499 establece el método que deberá usarse para realizar el avalúo "mediante el avalúo del inmueble se determinará el valor a pagar y que servirá de base para buscar un acuerdo sobre el precio del mismo". El órgano competente del gobierno autónomo descentralizado, para fijar el justo valor del bien a ser expropiado, procederá del siguiente modo:

- a) Actualizará el avalúo comercial que conste en el catastro a la fecha en que le sea requerido el informe de valoración del bien a ser expropiado
- b) A este avalúo comercial actualizado se descontarán las plusvalías que se hayan derivado de las intervenciones públicas efectuadas en los últimos cinco años; y,
- c) Al valor resultante se agregará el porcentaje previsto como precio de afectación.

El Art. 495 del COOTAD establece: "El valor de la propiedad se establecerá mediante la suma del valor del suelo y, de haberlas, el de las construcciones que se hayan edificado sobre el mismo. Este valor constituye el valor intrínseco, propio o natural del inmueble y servirá de base para la determinación de impuestos y para otros efectos tributarios, y no tributarios". Para establecer el valor de la propiedad se considerará, en forma obligatoria, los siguientes elementos:



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

- a) El valor del suelo, que es el precio unitario de suelo, urbano o rural, determinado por un proceso de comparación con precios unitarios de venta de inmuebles de condiciones similares u homogéneas del mismo sector, multiplicado por la superficie del inmueble;
- b) El valor de las edificaciones, que es el precio de las construcciones que se hayan desarrollado con carácter permanente sobre un inmueble, calculado sobre el método de reposición; y,
- c) El valor de reposición, que se determina aplicando un proceso que permite la simulación de construcción de la obra que va a ser evaluada, a costos actualizados de construcción, depreciada de forma proporcional al tiempo de vida útil.

El Art. 496 del COOTAD se refiere a la actualización del avalúo y de los catastros, estableciendo:

“Las municipalidades y distritos metropolitanos realizarán, en forma obligatoria, actualizaciones generales de catastros y de la valoración de la propiedad urbana y rural cada bienio. A este efecto, la dirección financiera o quien haga sus veces notificará por la prensa a los propietarios, haciéndoles conocer la realización del avalúo. Concluido este proceso, notificará por la prensa a la ciudadanía, para que los interesados puedan acercarse a la entidad o acceder por medios digitales al conocimiento de la nueva valorización; procedimiento que deberán implementar y reglamentar las municipalidades. Encontrándose en desacuerdo el contribuyente podrá presentar el correspondiente reclamo administrativo de conformidad con este Código.”

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública establece en el Art. 58 el procedimiento de adquisición de bienes inmuebles por parte de entidades del sector público:

“Art. 58.- Procedimiento.- Cuando la máxima autoridad de la institución pública haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, procederá a la declaratoria de utilidad pública o de interés social de acuerdo con la Ley. Perfeccionada la declaratoria de utilidad pública o de interés social, se buscará un acuerdo directo entre las partes, por el lapso máximo de noventa (90) días.

El avalúo de las construcciones se realiza en base a la aplicación del método de costo de reposición de acuerdo al Art. 495 literal b) del COOTAD y la Ordenanza Metropolitana No. 152, la cual indica el



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

procedimiento para la aplicación del método de reposición, agrupando a las construcciones en tipologías constructivas de acuerdo al uso, estructura de la edificación, acabados, número de pisos.

La política 4.12 del Banco Mundial señala que el marco de política de reasentamiento incluirá medidas destinadas a garantizar que las personas desplazadas sean indemnizadas rápida y efectivamente por las pérdidas de bienes atribuibles al proyecto directamente, a costo total de reposición. El “costo de reposición” es el método de valoración de bienes que ayuda a determinar el monto suficiente para reponer los activos perdidos y cubrir los costos de transacción. Al aplicar este método de valoración, no debe tenerse en cuenta la depreciación de las estructuras ni de los bienes.

En el caso de que sea necesario llevar a cabo cualquier reasentamiento, para su ejecución prevalecerá la política del Banco Mundial.

Se anexa a este MR un informe ampliado sobre el método de avalúo de bienes y tierras.

#### **9. La organización institucional responsable de la preparación y ejecución del reasentamiento**

Los procesos de reasentamiento para el proyecto Metro de Quito, de haberlos o de ser necesaria su activación, estarían a cargo directamente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y dependiendo de la naturaleza del reasentamiento, participarán en él de forma coordinada diversas entidades municipales, lideradas por la Secretaría Metropolitana de Coordinación Territorial y Participación.

Si el reasentamiento se origina en la zona patrimonial por ejemplo, participará la Empresa Pública Metro de Quito con la información técnica pertinente, el Instituto Metropolitano de Patrimonio con las consideraciones relacionadas al ámbito patrimonial, la Administración General en lo relacionado con los avalúos de los predios, y todos coordinados por la Secretaría Metropolitana de Coordinación Territorial y Participación.

En este orden, los procesos de planificación, ejecución y monitoreo de los reasentamientos recaen en última instancia en la ante referida Secretaria Metropolitana.



**Metro de Quito**  
**Empresa Pública**  
**Metropolitana**

Cabe indicar que, en el caso del proyecto Primera Línea del Metro de Quito, de conformidad con los estudios realizados y el trazado definido, no será necesario activar procesos de reasentamiento para la ejecución de los diseños de ingeniería con los cuales se licitará la obra.

#### **10. Mecanismos de atención de quejas y reclamos**

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito será la responsable de registrar y orientar debidamente las quejas para su solución, a través de las instancias pertinentes de la autoridad municipal según sea el caso. La Secretaría de Coordinación Territorial y Participación del Municipio Metropolitana de Quito será la instancia responsable de solucionar las quejas y reclamos. SCTP es una entidad con reconocimiento social y con capacidad de decisión para solucionar conflictos y controversias.

El procesamiento de las quejas o reclamaciones de los afectados se realizarán sobre la base de la Ordenanza Metropolitana No. 0181 de 29 de mayo de 2006, Sección III, cuyos artículos (9), (10), (11), (12) y (13) establecen: acuerdos directos, mediación, notificación y legalización, procedimiento, reasentamiento, éste último mecanismo rige únicamente para expropiaciones a propietarios de predios ubicados en sectores de riesgo y/o marginalidad. Como norma supletoria se puede observar lo dispuesto en los incisos segundo, sexto y séptimo del artículo 58 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

#### **11. Disposiciones para el monitoreo del reasentamiento**

Como se mencionó anteriormente, corresponde a la Secretaría de Coordinación Territorial y Participación la rectoría de los procesos de planificación, ejecución y monitoreo de los potenciales reasentamientos que requiera el proyecto Primera Línea del Metro de Quito.