

## Contenido

3.1	INTRODUCCIÓN .....	2
3.2	ANTECEDENTES .....	3
3.3	OBJETIVOS .....	4
3.3.1	OBJETIVOS GENERALES .....	4
3.3.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	4

### 3.1 INTRODUCCIÓN

El proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), nació en el 2011 y 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.

La Primera Línea del Metro de Quito constituye 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 una distancia de 22 km y 15 estaciones. Con base en su capacidad operativa, la Primera Línea del Metro de Quito es capaz de convertirse en el eje central articulador para transportar los volúmenes de pasajeros requeridos en la ciudad de Quito.

Actualmente, el proyecto se encuentra en construcción y cuenta con la Licencia Ambiental emitida por el Ministerio de Ambiente.

El presente estudio nace por la modificación del trazado original de la Primera Línea del Metro de Quito, que inicia en la Estación intermodal denominada “Quitumbe”, adyacente a la actual Estación de buses interprovinciales. En la cual se han identificado aspectos críticos del trazado (en el entorno de la Estación Quitumbe), los mismos que se detallan a continuación:

- ✓ El diseño del trazado original conecta la Estación Quitumbe con el Patio de Cocheras, cruzando por el área de estacionamientos de buses existente, lo que genera una fuerte interferencia por ser un tramo entre pantallas.
- ✓ El trazado original tiene el Pozo de Extracción 1 de la Tuneladora que viene de la Estación Solanda, en el redondel de la Av. Rumichaca y Amaru Ñan, por donde pasan tres tuberías: Poliducto, Oleoducto (SOTE) y Tubería Pasiva, a poca profundidad del trazado original. Esto originaría una interferencia entre el pozo de Extracción y las mencionadas tuberías ya que se dificultaría la extracción de la tuneladora en dicho redondel.
- ✓ Complementando el punto anterior, la extracción de la máquina en el mencionado redondel, obligaría a un desvío de tráfico considerable en dimensiones y en tiempo.
- ✓ Este trazado atraviesa los conjuntos habitacionales de la Calle Pumapungo, lo cual ocasionaría molestias a los moradores, al tratarse de túnel entre pantallas encajado en una calle estrecha que sirve de acceso a las viviendas, afectando también el único acceso al estacionamiento del conjunto habitacional.
- ✓ El trazado original cruza la Quebrada Ortega-Rumichaca-Pumapungo, para lo cual se proyecta un marco tricolular de gran magnitud, con el inconveniente que conlleva una obra de drenaje de esta envergadura.

En base a lo expuesto, se ha planteado la Variante Quitumbe de 2.6 km de la Primera Línea del Metro de Quito, a través de lo cual se minimizará las afectaciones indicadas. Dicha variante inicia en la estación Quitumbe (Av. Condor Ñan) avanzando hacia el sur hasta la Av. Moran Valverde.

### **3.2 ANTECEDENTES**

En octubre del 2010 se suscribió el Protocolo de Cooperación Técnica con la Comunidad de Madrid, que en marzo del 2011 designó a Metro de Madrid como su representante para el desarrollo de estudios y diseños del Metro de Quito, sobre la base de su experiencia y gestión y para solventar los principales problemas de la movilidad de la Ciudad: alta congestión vehicular, excesiva pérdida de tiempo en desplazamientos e incremento de la contaminación ambiental.

En mayo del 2011, el Concejo Municipal de Quito, conforma la Unidad de Negocios Metro de Quito que contrata, con el financiamiento del Fondo de Preinversión del Ecuador, el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito, los estudios de factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito, los estudios de Ingeniería que comprenden los trabajos técnicos de soporte y los diseños definitivos. A la vez, adelanta la estructuración del financiamiento y velará por la ejecución y puesta en marcha del proyecto.

Mediante Resolución No. RA-UNMQ-2011-0120 del 21 de noviembre de 2011, el Apoderado Especial de la EPMMOP y Gerente de la UNMQ adjudicó el contrato de consultoría del “Estudio de Impacto Ambiental Definitivo y Plan de Manejo Ambiental del Proyecto Metro de Quito” CC-UNMQ-2011-013 a favor de la compañía consultora ambiental Gesambconsult Cía. Ltda.

Mediante Resolución No. RA-UNMQ-2011-0120 del 21 de noviembre de 2011, Gesambconsult Cia. Ltda., se obtiene la adjudicación del “Estudio de Impacto Ambiental Definitivo y Plan de Manejo Ambiental del Proyecto Metro de Quito”.

Mediante Oficio No. MAE-SCA-2011-2709 del 10 de octubre del 2011, el Ministerio del Ambiente aprueba los Términos de Referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Metro de Quito.

Mediante Resolución No. 120 del 05 de marzo del 2013, el Ministerio del Ambiente aprueba el Estudio de Impacto Ambiental (EslA) y Plan de Manejo Ambiental (PMA) para el Proyecto Primera Línea del Metro de Quito.

Adicionalmente Metro de Quito realizó una actualización al Plan de Manejo Ambiental que fue aprobada por el Ministerio de Ambiente mediante Oficio Nro. MAE-SCA-2015-3179 del 07 de octubre del 2015.

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, ha considerado una variante en el trazado original de la Primera Línea del Metro de Quito de 22 km y 15 estaciones, la misma que tiene una longitud de 2.6 km desde la Av. Condor Ñam y Av. Moran Valverde, esta variante es una mejora a nivel operativo.

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en el Oficio N° EPMMQ-GG-0986-2016 con fecha 02 de junio de 2016 solicita al Ministerio del Ambiente se comunique el procedimiento y requisitos a cumplir con la finalidad de que el “Estudio Complementario de Impacto Ambiental” de la variante

propuesta de 2.6 km en el trazado de la Primera Línea del Metro de Quito en Quitumbe, sea aprobado y vinculado a la “Licencia Ambiental No. 120 del Proyecto Metro de Quito”.

Con oficio Nro. MAE-DNPCA-2016-0526 de fecha 24 de junio de 2016, el Ministerio del Ambiente pide remitir información aclaratoria en cuanto al tema de la variante del tramo, incluyendo la justificación técnica y documentada de la variante propuesta.

Mediante oficio N°EPMMQ-GG-1314-2016 con fecha 25 de julio de 2016, la Empresa Pública Metro de Quito, da respuesta pertinente a los requerimientos solicitados por el Ministerio del Ambiente.

Mediante oficio N°. MAE-DNPCA-2016-0705 de fecha 26 de agosto de 2016, una vez revisada la información entregada, el Ministerio del Ambiente indica que se debe presentar un Estudio de Impacto Ambiental y Plan de Manejo Ambiental Complementario de la variante propuesta de 2.6 km en el trazado de Primera Línea del Metro de Quito. Para lo cual, se deberá iniciar el proceso de regularización ambiental con la obtención de la actualización del Certificado de Intersección, acto seguido elaborar el borrador del Estudio Complementario a fin de que sea socializado a través de un Proceso de Participación Social conforme lo establece la Disposición General Quinta del Acuerdo Ministerial No. 103. Una vez concluido el PPS, Metro de Quito deberá presentar el documento final para análisis y aprobación.

Es importante recalcar, que el Ministerio del Ambiente se ha pronunciado en relación a lo no realización de los Términos de Referencia para el presente proyecto.

La Consultora Ambiental Ecosambito C. Ltda. ha sido contratada para la realización del “Estudio Complementario de la Variante Quitumbe de 2,6 km de la Primera Línea del Metro de Quito” con orden de servicio OS-0170-2016.

Mediante oficio MAE-SUIA-RA-DPAPCH-2016-219476 con fecha 13 de septiembre del presente año, se obtiene el certificado de Intersección del proyecto.

### **3.3 OBJETIVOS**

#### **3.3.1 OBJETIVOS GENERALES**

Elaborar el Estudio Complementario de la Variante Quitumbe de 2,6 Km de la Primera Línea del Metro de Quito enmarcado en la Legislación ambiental vigente y demás leyes aplicables al proyecto.

#### **3.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Identificar el marco legal aplicable a la actividad, bajo el cual se registrará el estudio complementario.
- Describir de forma clara las actividades que formaran parte del proyecto.
- Realizar el análisis de alternativas de nuevas infraestructuras a ser implantadas.
- Determinar las áreas de influencia directa e indirecta, así, como las áreas sensibles que pudieren ser afectadas por los posibles impactos ambientales del proyecto, obra o actividad.
- Aplicar metodologías acertadas para determinar las condiciones Socio-Ambientales actuales del lugar donde se ejecutará el proyecto.

- Desarrollar la línea base ambiental del área de estudio del proyecto obra o actividad.
- Incluir el diseño metodológico para el Componente Biótico, con el sustento técnico y bibliográfico a utilizarse para el levantamiento de información (inventarios cualitativos y cuantitativos), puntos de muestreo, localización, dimensión, cantidad y el esfuerzo de muestreo, etc.
- Identificar los posibles impactos socio - ambientales que podrían producirse por el desarrollo del proyecto sobre los componentes del ambiente.
- Identificar los riesgos tanto del ambiente al proyecto como del proyecto al ambiente (endógenos y exógenos).
- Identificar el Plan de Manejo Ambiental para el proyecto, con el objeto de evitar, minimizar o compensar los posibles impactos ambientales identificados en el proyecto.