

PLAN METROPOLITANO DE INTERVENCIÓN PARA EL SOTERRAMIENTO DE LAS REDES DE SERVICIOS 2023-2026

Quito – Ecuador

INDICE

1	Presentación	¡Error! Marcador no definido.
2	Introducción	¡Error! Marcador no definido.
3	Propuesta para el Plan Metropolitano de Intervención	5
3.1	Metodología para la determinación de la establecer zonas del Plan Metropolitano de Intervención.	5
3.1.1	Criterios para la determinación de la establecer zonas del Plan Metropolitano de Intervención.	5
3.1.1.1	Acceso a espacios públicos de encuentro por habitante (Metros cuadrados de área verde).	6
3.1.1.2	Conexión simultánea a diferentes tipologías de espacios públicos de encuentro	7
3.1.1.3	Conexión con Corredores Verdes Urbanos.	8
3.1.1.4	Zonas con mayor número de cables.	9
3.1.1.5	Zonas Soterradas Ejecutadas.	10
3.1.1.6	Anchos de acera.	12
3.1.1.7	Zonas de Interés Turístico.	13
3.1.1.8	Rutas Turísticas Culturales.	14
3.1.1.9	Zonas de priorización según Ordenanza Municipal Nro. 037-2022.	15
3.1.1.10	Densidad Poblacional.	16
3.1.1.11	Zonas de cobertura de equipamientos.	17
3.1.1.12	Centralidades.	18
3.1.1.13	Rutas y estaciones de transporte.	19
3.1.1.14	Ciclovías.	21
3.1.2	Identificación de los Grupos para las Zonas del Plan Metropolitano de Intervención.	22
3.1.2.1	GRUPO 1.- Denominado “CONECTIVIDAD CON EL ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTO”.	22
3.1.2.2	GRUPO 2.- Denominado “MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO”.	23
3.1.2.3	GRUPO 3.- Denominado “IMAGEN URBANA / DESARROLLO TURÍSTICO”.	24
3.1.2.4	GRUPO 4.- Denominado “POBLACIÓN BENEFICIADA Y COMERCIO ATRACTOR”.	25
3.1.2.5	GRUPO 5.- Denominado “POTENCIAL FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”.	26
4	Ejecución del Plan Metropolitano de Intervención	39

1. Introducción

El crecimiento y densificación, sobre todo en las zonas urbanas del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha traído consigo una creciente demanda de servicios, de infraestructura y de redes de conectividad, los cuales son provistos por parte de las empresas públicas como privadas que se encargan de dotar de estos servicios a la ciudadanía; y estas intervenciones aumentan el conflicto espacial y funcional en relación con los diferentes componentes del espacio público.

La necesidad poblacional de acceder a energía eléctrica, telecomunicaciones, semaforización, video vigilancia, en muchos casos han comprometido el espacio público que está conformado por el espacio aéreo, el suelo y el subsuelo de la ciudad, creando situaciones de saturación de cables y otros elementos activos y pasivos; generando deterioro del medio ambiente, limitando la plantación y crecimiento de árboles, atentando contra la integridad de los transeúntes, los habitantes de edificaciones e inclusive afectando a la calidad de servicio de telecomunicaciones y energía eléctrica.

Particularmente, en el caso de las redes aéreas, la situación en algunas zonas de la ciudad con mayor densidad poblacional de consolidación, ha llegado a problemas extremos que es necesario una intervención prioritaria de soterramiento de redes de servicio, por la contaminación visual que generan, componente de seguridad y las necesidades técnicas de las propias instalaciones.

A través del marco legal existente, se pretende velar por la vida, salud y seguridad ciudadana evitando los accidentes que puedan provocar las redes aéreas expuestas; mejorar la imagen urbana suprimiendo los tendidos de redes aéreas existentes; y, mejorar la eficiencia de las redes eléctricas y de telecomunicaciones.

Dentro del marco de políticas establecidas en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2021-2033, la sección de Síntesis del Modelo Territorial Actual, indica que una de las políticas a escala local es: *“Sobre la infraestructura de energía eléctrica: Se encuentra distribuida mediante redes de alta tensión y subestaciones eléctricas ubicadas en su mayoría en la meseta central (Hipercentro) y los valles. La distribución de la energía eléctrica como tal, se lo realiza mediante cableado aéreo en la mayor parte de la ciudad. Junto a estas líneas eléctricas, se juntan una serie de cables de empresas de servicio privadas, lo que genera una afectación al paisaje de la ciudad (tallarines) y al desarrollo natural del arbolado urbano. Esto exige pensar en alternativas*

de soterramiento de cables con participación pública y privada; a fin de mejorar la imagen de la ciudad”

En esta perspectiva, y con el objetivo de fomentar el derecho a la ciudad, y a un hábitat seguro y saludable, así como el disfrute pleno de espacios públicos, seguros, accesibles, de proximidad, debidamente dotados y distribuidos equitativamente; es fundamental mejorar la imagen urbana de la ciudad en especial en el espacio público reemplazando los mecanismos para el despliegue de redes de servicio eléctricas y de telecomunicaciones, mediante un proceso planificado y ordenado basado en un mecanismo de priorización territorial y concordancia con sus instrumentos y planes complementarios.

Alineándose a esta política el Plan Metropolitano de Intervención para el soterramiento de las redes de servicios conlleva proyectos o intervenciones que promueven la liberación del espacio público aéreo de redes eléctricas y de telecomunicaciones y/o el reordenamiento de las mismas, además de la rehabilitación de las aceras y el mejoramiento del inmobiliario urbano.

El Plan Metropolitano de Intervención para el soterramiento de las redes de servicio está articulado con el Plan Nacional de Soterramiento y Ordenamiento de Redes e Infraestructura de Telecomunicaciones, expedido por el órgano rector de las telecomunicaciones y a la planificación institucional de la Empresa Distribuidora de Energía Eléctrica, y con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, con el Plan de Uso y Gestión de Suelo y con los instrumentos de planificación del espacio público.

El presente Plan Metropolitano de Intervención contempla la construcción de la infraestructura soterrada para las redes de servicios de energía eléctrica y de telecomunicaciones. Está conformado por dos capítulos: 1. Propuesta para el Plan Metropolitano de Intervención y 2. Ejecución del Plan Metropolitano de Intervención.

En el primer capítulo, se presenta una breve síntesis de la metodología utilizada para definir los criterios para la determinación de la determinación de zonas, una vez identificados los criterios se procede a conformar los grupos para las zonas del Plan Metropolitano de Intervención, estos parámetros fueron considerados para la elaboración de las zonas idóneas para el desarrollo de intervenciones de soterramiento de cables de redes de servicio eléctrico y de telecomunicaciones, finalmente, se forman varios polígonos y corredores, sumando 504.27 Km de polígonos y ejes viales a intervenir.

En el segundo capítulo, pone en consideración las fases de ejecución de los polígonos conformados.

En este contexto, a continuación se presenta el Plan Metropolitano de Intervención para el soterramiento de las redes de servicio:

2. Plan Metropolitano de Intervención

2.1 Metodología para establecer zonas del Plan Metropolitano de Intervención.

La Metodología para establecer zonas del Plan Metropolitano de Intervención, se ha realizado mediante dos etapas:

- a) **Criterios:** Para la determinación de los criterios de priorización de las zonas que forman parte del Plan Metropolitano de Intervención se desarrollaron mesas de trabajo con las instituciones municipales y las empresas públicas competentes, y con el Ministerio de Telecomunicaciones. Además, se solicitó a todas las instituciones municipales que remitan todos los proyectos de intervención en la ciudad que se encuentran en curso y se prevé desarrollar.
- b) **Grupos:** En función a los criterios se determinan cinco grupos con dimensiones de análisis multivariable.

Una vez sistematizada la información se procedió a generar un análisis territorial y se han definido los siguientes criterios y grupos:

2.1.1 Criterios para establecer zonas del Plan Metropolitano de Intervención.

- 1.- Acceso a espacios públicos de encuentro por habitante (Metros cuadrados de área verde).
- 2.- Conexión simultánea a diferentes tipologías de espacios públicos de encuentro.
- 3.- Conexión con Corredores Verdes Urbanos
- 4.- Zonas con mayor número de cables
- 5.- Zonas Soterradas Ejecutadas
- 6.- Anchos de aceras
- 7.- Zonas de Interés Turístico
- 8.- Rutas Turísticas Culturales
- 9.- Zonas de priorización de la Ordenanza Metropolitana 037

- 10.- Densidad Poblacional
- 11.- Zonas de cobertura y equipamientos.
- 12.- Centralidades
- 13.- Rutas y estaciones de transporte
- 14.- Conexión Ciclovías.

3.1.1.1 Acceso a espacios públicos de encuentro por habitante (Metros cuadrados de área verde).

Se entiende al espacio público de encuentro como el espacio abierto no construido con propósito recreativo, cultural, cívico o natural cuyas características morfológicas y funcionales, permite en distinto grado la interacción entre personas o la interacción de éstas con el entorno de carácter público y accesible a toda la comunidad de manera irrestricta o gratuito. Entre los espacios públicos de encuentro se distinguen: parques, plazas, plazoletas, calles peatonales, bulevares y aceras.

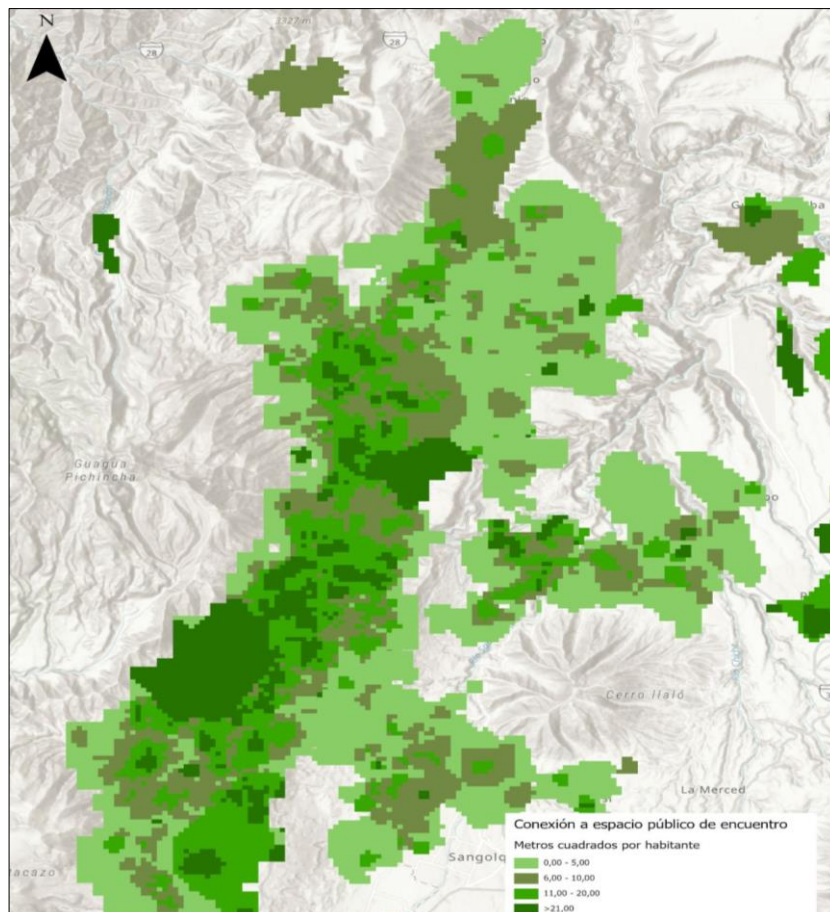


Imagen 1. Acceso a espacios públicos de encuentro, Estándar de espacio públicos de encuentro, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.2 Conexión simultánea a diferentes tipologías de espacios públicos de encuentro

La ciudadanía debe tener acceso a las diferentes tipologías de espacios públicos de encuentro y los beneficios que éstos generan, desde espacios menores a 100 m2 hasta espacios mayores a 10 hectáreas a una distancia que pueda ser recorrida a pie o en cortos desplazamientos en transporte público.

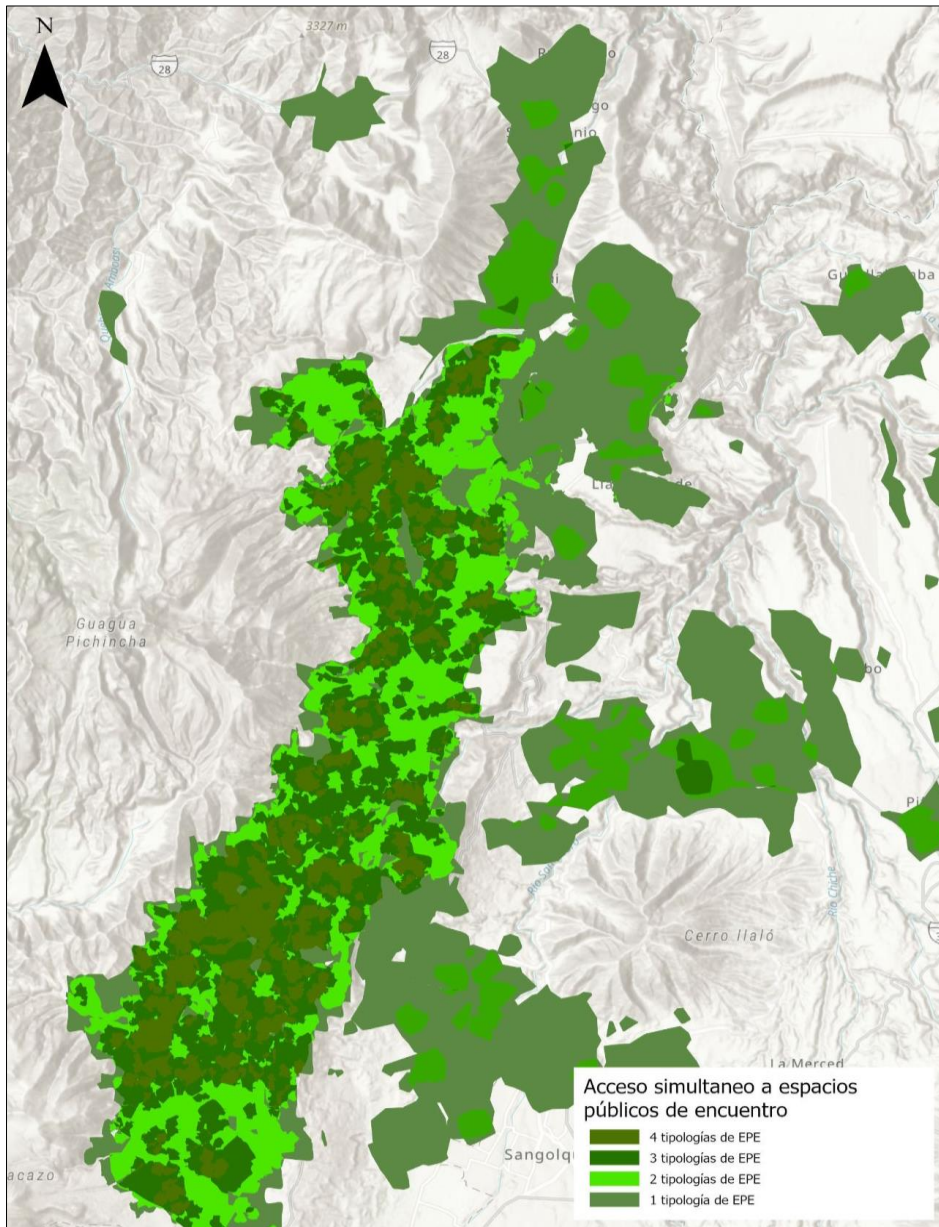


Imagen 2. Conexión simultánea a diferentes tipologías de espacios públicos de encuentro, Estándar de espacio públicos de encuentro, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.3 Conexión con Corredores Verdes Urbanos

Según el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento (PMDOT) 2021-2033 detalla que los corredores verdes tienen el objetivo de conectar ecosistemas aislados, producto del crecimiento de la mancha urbana, a través de componentes ambientales que fomenten la continuidad de ecosistemas, el incremento de biodiversidad, la reducción de alteraciones en el ciclo hídrico, la creación de microclimas urbanos, la reducción de contaminación atmosférica, la mitigación al cambio climático, entre otros

Además, los corredores verdes pretenden incrementar el potencial ecológico de espacios públicos de encuentro (parques y plazas) a través de superficie permeable, vegetación y arbolado urbano nativo con el objetivo de que se conviertan en refugios de paso de vida silvestre, aporten en el desarrollo biológico del suelo y permitan la filtración de agua lluvia, esto con lleva a que con el soterramiento de cables se aporta a incrementar el potencial ecológico de espacios públicos de encuentro.

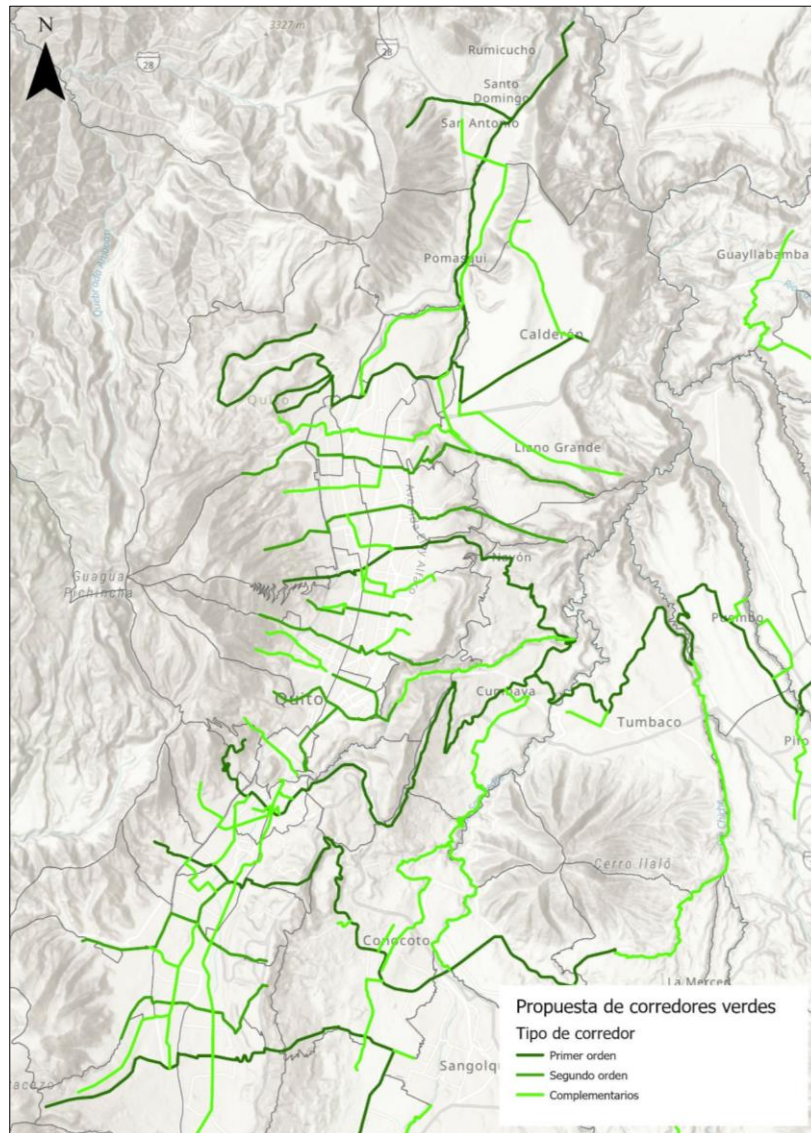


Imagen 3. Conexión con Corredor Verdes Urbanos, Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.4 Zonas con mayor número de cables

Este parámetro estadístico, brinda información sobre las ubicaciones geográficas o sectores donde existe mayor densidad de redes de las empresas prestadoras de servicio, en consecuencia, se produce una contaminación visual e imagen urbana deteriorada, además debido a la alta densidad de red instalada en la infraestructura pasiva de los postes existentes, existe afectación en los servicios básicos de telecomunicaciones y energía eléctrica.

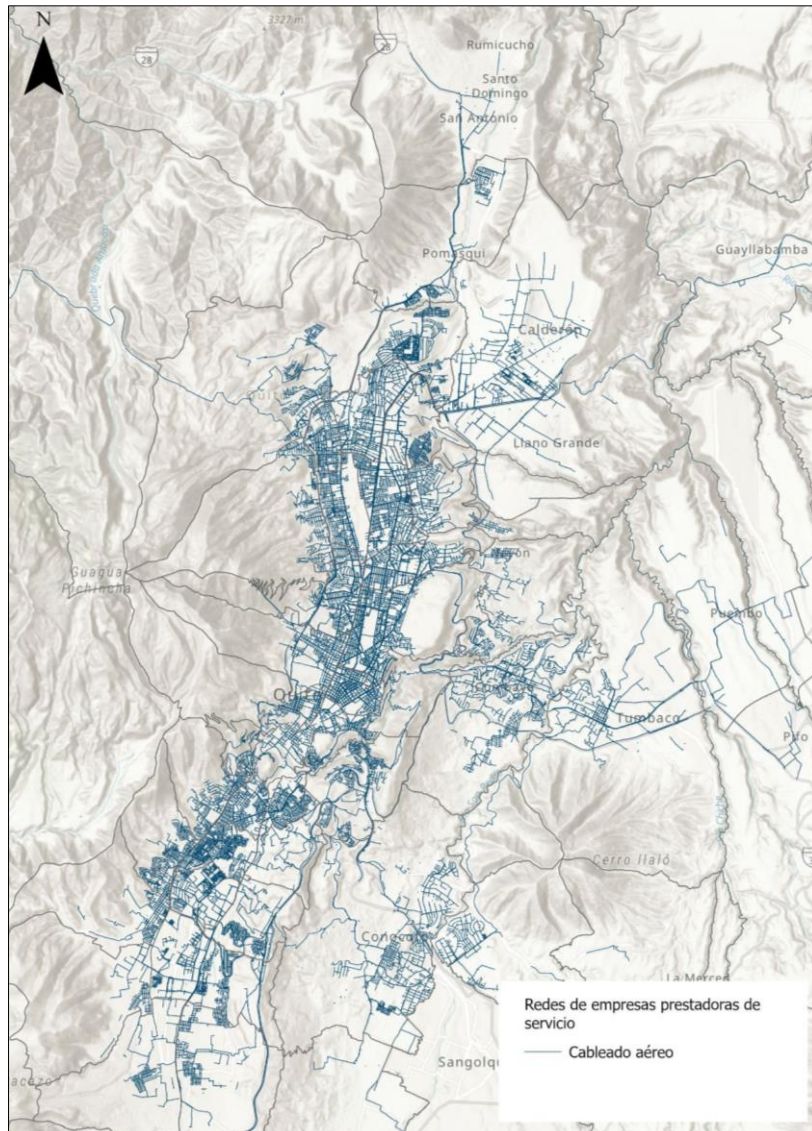


Imagen 4. Redes aéreas, Registro LMU 40, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.5 Zonas Soterradas Ejecutadas

A partir de la emisión de la Ordenanza Metropolitana No. 022 del 26 de enero del 2011, se han ejecutado diversos proyectos de soterramiento, los cuales se han identificado con el propósito de que las nuevas zonas de intervención se realicen considerando mantener una conectividad y continuidad de espacios regenerados. Los proyectos de soterramiento de cables que han sido ejecutados son los siguientes:

Ejecutados:

- 1.- Proyecto Boulevard Amazonas

García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar - PBX: 3952300 ext. 13714 - 13713



- 2.- Proyecto Napo
- 3.- Proyecto Av. Colon
- 4.- Proyecto Intercambiador Carapungo
- 5.- Proyecto Intercambiador Granados
- 6.- Proyecto Jose María Alemán
- 7.- Proyecto Mariscal1
- 8.- Proyecto Mariscal2
- 9.- Proyecto NNUU
- 10.- Proyecto Rep. Salvador
- 11.- Proyecto Arenas
- 12.- Proyecto El Condado
- 13.- Proyecto Gribaldo Mino
- 14.- Proyecto Ruta Viva
- 15.- Proyecto Puente Baquerizo Moreno
- 16.- Proyecto Estación Cardenal De La Torre
- 17.- Proyecto Estación Iñaquito
- 18.- Proyecto Estación Jipijapa
- 19.- Proyecto Estación Quitumbe
- 20.- Proyecto Estación Moran Valverde
- 21.- Proyecto Estación U. Central
- 22.- Proyecto Estación Solanda
- 23.- Proyecto Estación Pradera
- 24.- Proyecto Fidecomip
- 25.- Proyecto Catalina Aldáz
- 26.- Proyecto Torre 6
- 27.- Proyecto Aquarela
- 28.- Proyecto Yoo Quito
- 29.- Proyecto Yoo Cumbayá
- 30.- Proyecto Ekopark
- 31.- Proyecto Pucará
- 32.- Proyecto Scala
- 33.- Proyecto Plaza Pomasqui
- 34.- Proyecto Equivida
- 35.- Proyecto Casanova
- 36.- Proyecto Jeep
- 37.- Proyecto Paseo San Francisco
- 38.- Proyecto Iess Quito Sur
- 39.- Proyecto Calle Loja
- 40.- Proyecto Prados De San Mateo
- 41.- Proyecto Kentia
- 42.- Proyecto Pillagua
- 43.- Proyecto Edificio Kiro
- 44.- Proyecto Plaza Quitumbe

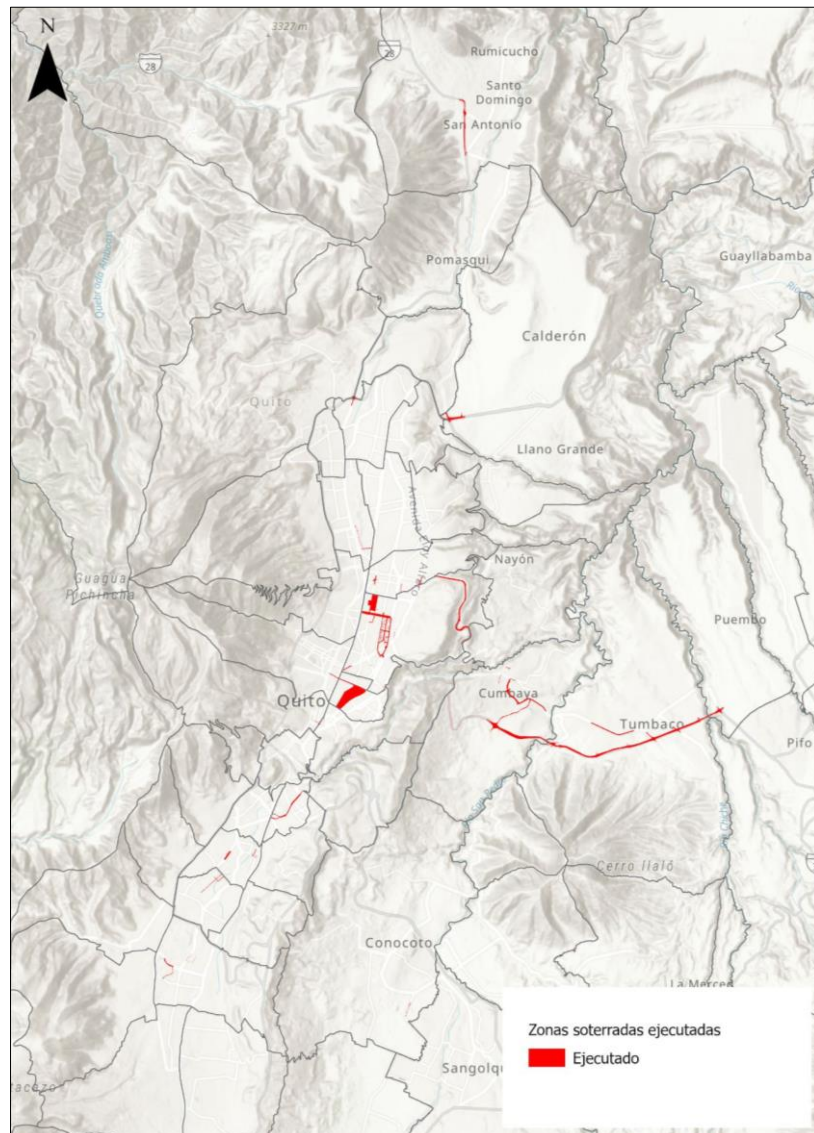


Imagen 5. Zonas soterradas ejecutadas, Proyectos Soterrados Geoportal, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.6 Anchos de acera

Dentro de los conceptos de habitabilidad del espacio público se busca crear las condiciones espaciales y funcionales óptimas para la ciudadanía, en términos de accesibilidad, ergonomía, seguridad y confort.

La relación entre el espacio que está destinado al peatón y el espacio destinado al vehículo es un punto importante en la visión de ciudad; se requiere identificar zonas del territorio urbano en el que se pueda realizar un mejoramiento espacial y brindar las facilidades para fomentar la movilidad sostenible, y esto incluye la habilitación de carriles para micromovilidad, el ensanchamiento de

aceras, mejoramiento del espacio público, redes de servicio, accesibilidad universal y el arbolado urbano.

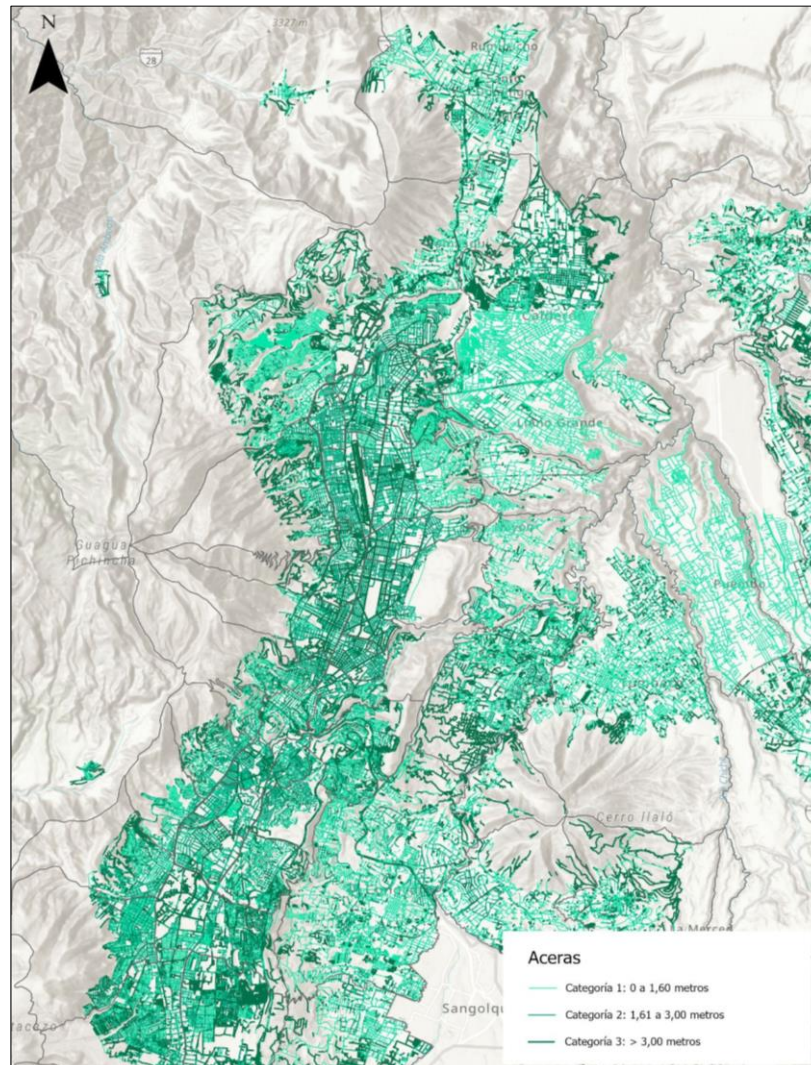


Imagen 6. Anchos de Acera, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.7 Zonas de Interés Turístico

Las zonas de interés turístico fueron definidas en base a lo establecido en el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, donde se señala lo siguiente: “(...) es el territorio dentro del Distrito Metropolitano de Quito que, al tiempo de reunir características y condiciones para la ejecución de una política turística común, ha sido declarado como tal en razón de cualquiera de los siguientes factores: a. La presencia intensiva de recursos y atractivos turísticos; b. Concentración territorial, actual o previsible, de establecimientos en los que se realicen actividades

calificadas como turísticas, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional; o, c. La expedición de instrumentos de planificación en que se priorice la promoción y fomento al ejercicio de actividades turísticas.”

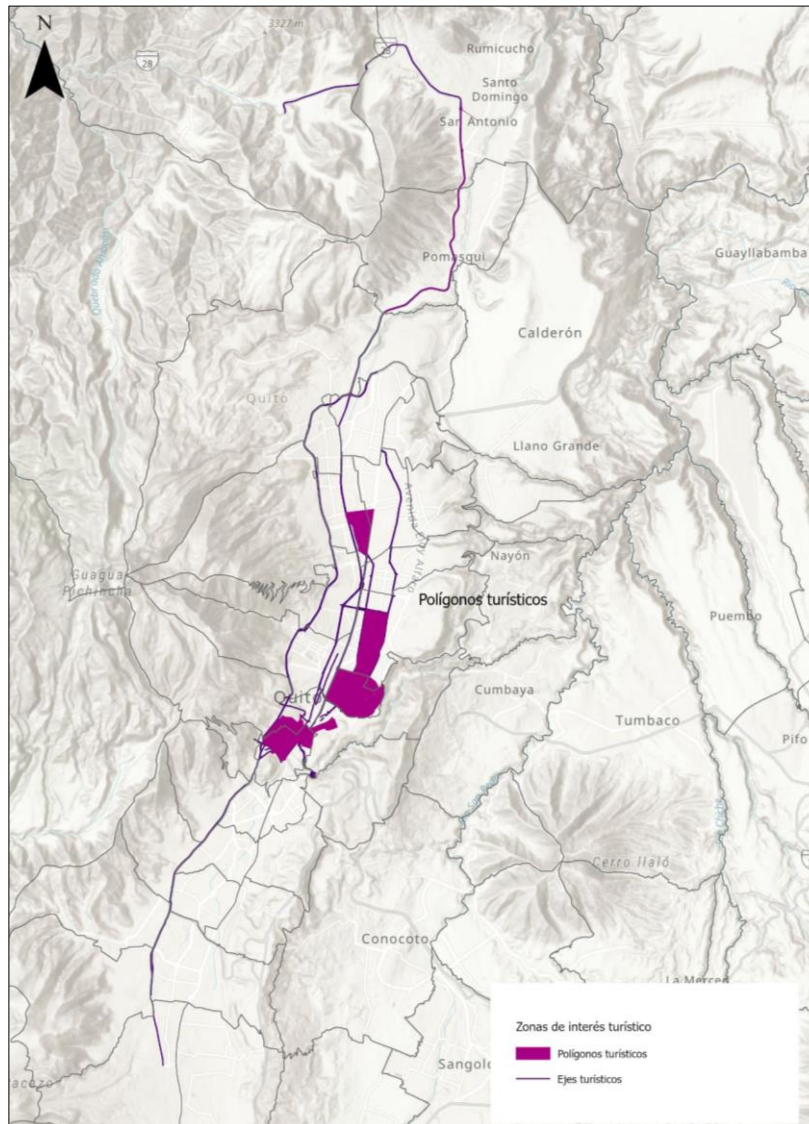


Imagen 7. Zonas de Interés Turístico, Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Desarrollo Turístico, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.8 Rutas Turísticas Culturales

La propuesta de rutas turísticas culturales parte de los objetivos planteados en la Visión 2040, en donde a través de un análisis de concentración de hitos patrimoniales y arqueológicos se establecen ocho rutas turísticas a lo largo del Distrito Metropolitano de Quito.

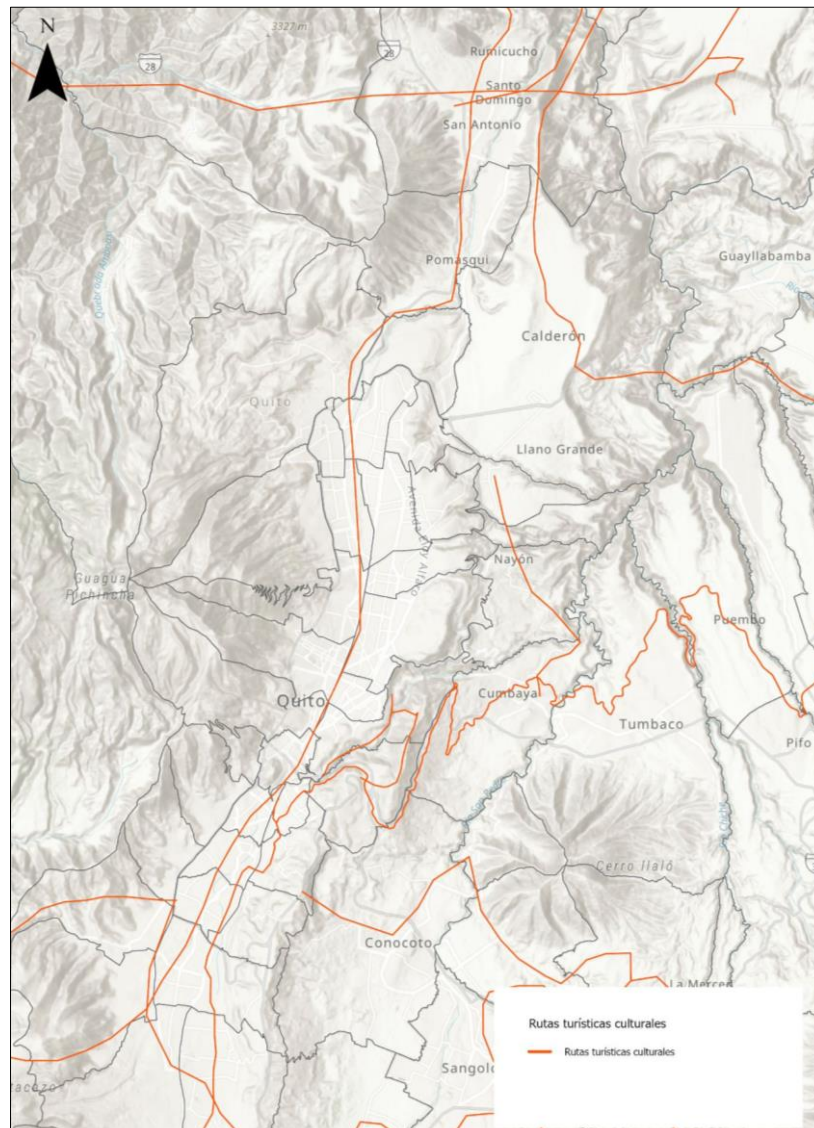


Imagen 8. Rutas Turísticas Culturales, Instituto Metropolitano de Patrimonio, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.9 Zonas de priorización según la normativa vigente

En el artículo 2060 del Código Municipal, se establecen cuatro zonificaciones para la desocupación y reordenamiento de redes de servicio en el espacio público aéreo. De los cuales, las zonas A, C y D, contemplan soterramiento.

- **Zonas A**, Alta prioridad de desocupación del espacio aéreo.
- **Zonas B**, Alta prioridad de reordenamiento del espacio aéreo.
- **Zonas C**, Alta prioridad Patrimonial y Simbólica.

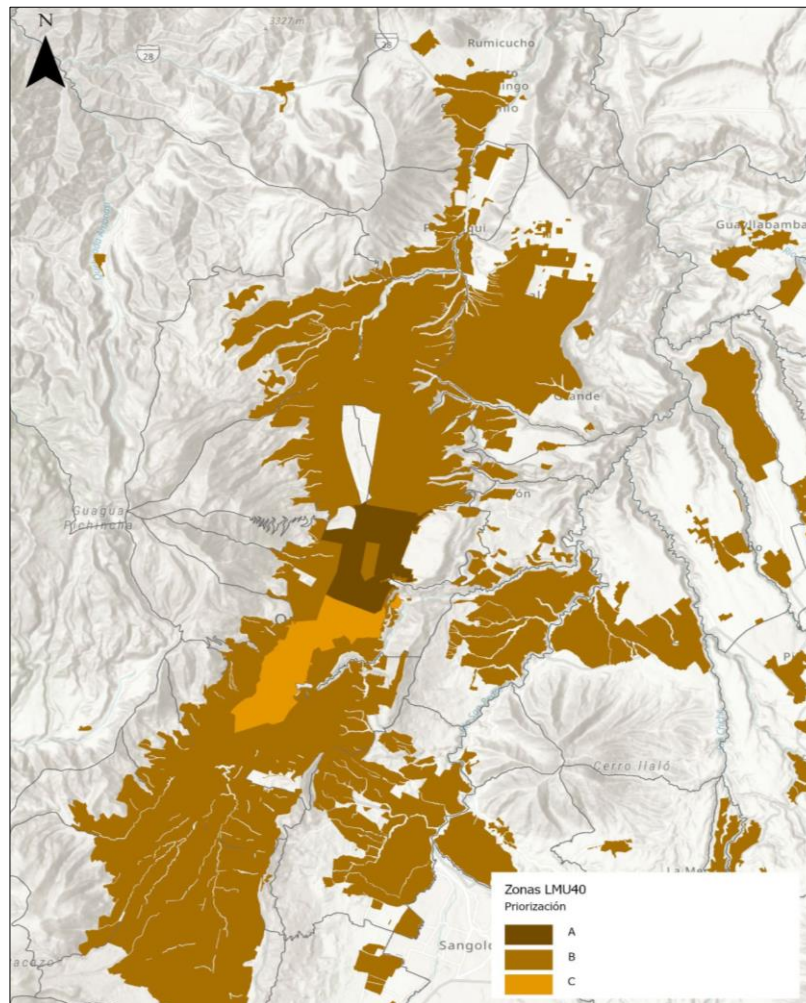


Imagen 9. Zonas de priorización de la OM, Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.10 Densidad Poblacional

Para la estimación de la población, se utilizó como referencia el consumo de agua potable promedio mensual establecido por el INEC en el año 2017, tomando como referencia que una familia de 5 integrantes consume 27 metros cúbicos.

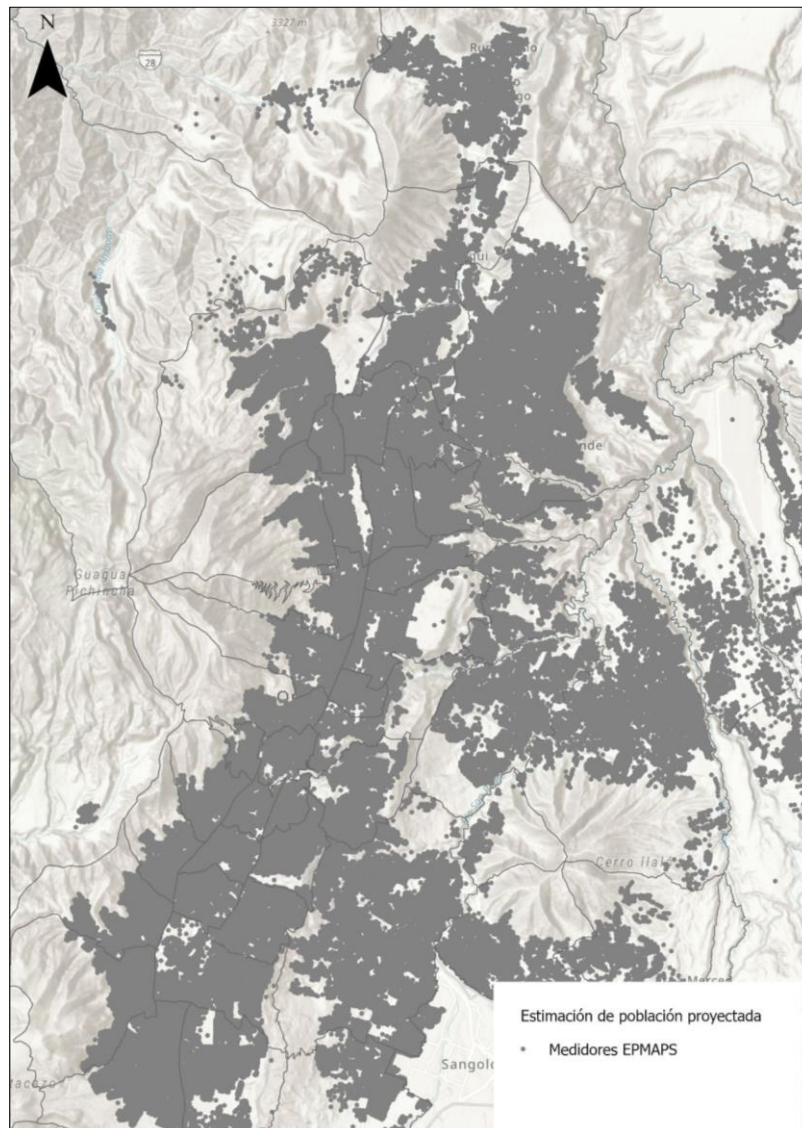


Imagen 10. Medidores de la EPMAPS, Proyección Poblacional Plan de Uso y Gestión de Suelo, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.11 Zonas de cobertura de equipamientos

Las zonas de cobertura de equipamiento, son las destinadas a actividades e instalaciones que generan bienes y servicios tanto públicos como sociales, dentro del cual se incluyen salud, educación y recreación considerando sus diferentes escalas, se ha tomado en cuenta las zonas de concentración alta y media alta de equipamientos en el Distrito Metropolitano de Quito.

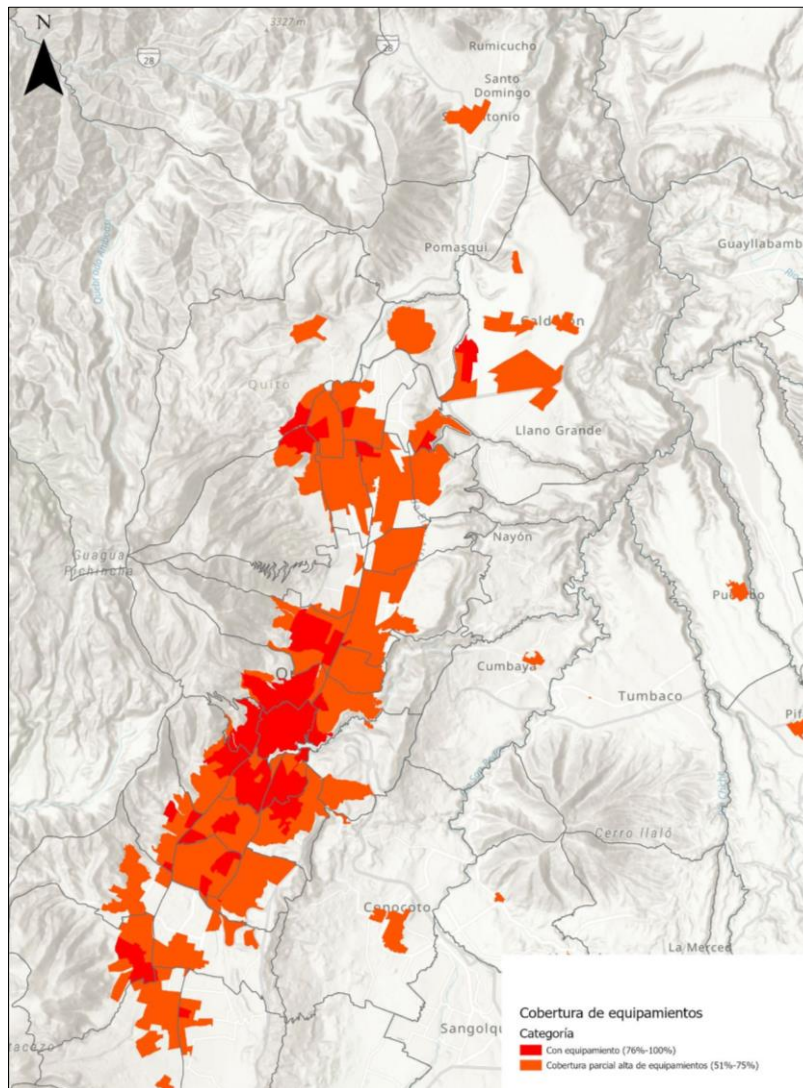


Imagen 11. Zonas de cobertura de equipamientos, Proyección Poblacional Plan de Uso y Gestión de Suelo, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.12 Centralidades

Es un núcleo multifuncional, denso y diverso donde se concentran una gran variedad de actividades, servicios, personas y flujos socioeconómicos.

No todas las centralidades tienen el mismo nivel de consolidación o localización, se las identifica teniendo en cuenta tres variables i) escala o tamaño; ii) nivel de consolidación; iii) localización. Tomando todo esto se detalla cómo se conforman:

- Escala: Metropolitana, Zonal, Sectorial y Barrial.

- Consolidación: Las centralidades se agruparon en nuevas y existentes.
- Localización, se clasifican en urbanas y rurales, según el tipo de suelo predominante donde se localiza.

Las centralidades deben ser consideradas en la delimitación de los polígonos de intervención territorial (PIT) para asignarles tratamientos específicos y para normar la dotación de equipamientos, la variedad de usos de suelo y los incentivos a vivienda asequible que dinamice cada centralidad de acuerdo con sus carencias.

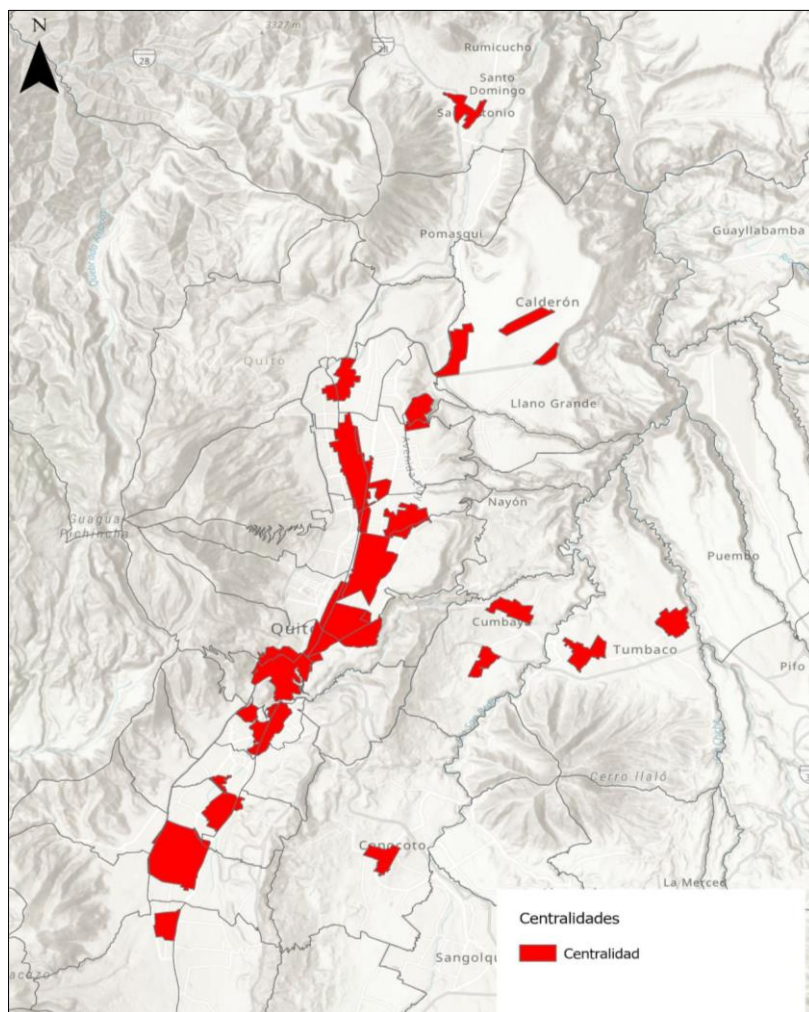


Imagen 12. Centralidades, Plan de Uso y Gestión de Suelo, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.13 Rutas y estaciones de transporte

Los medios de movilidad son de vital importancia para el desarrollo de las dinámicas sociales y productivas de la ciudad. El sistema de transporte público existente en la ciudad de Quito está

conformado por diferentes modalidades de servicios que funcionan paralelamente de forma integrada, los cuales se detallan a continuación:

- Estaciones del Metro de Quito
- Sistema BRT: El sistema BRT (sigla en inglés para Buses de Tránsito Rápido).
- Sistema Integrado de Transporte SIT.

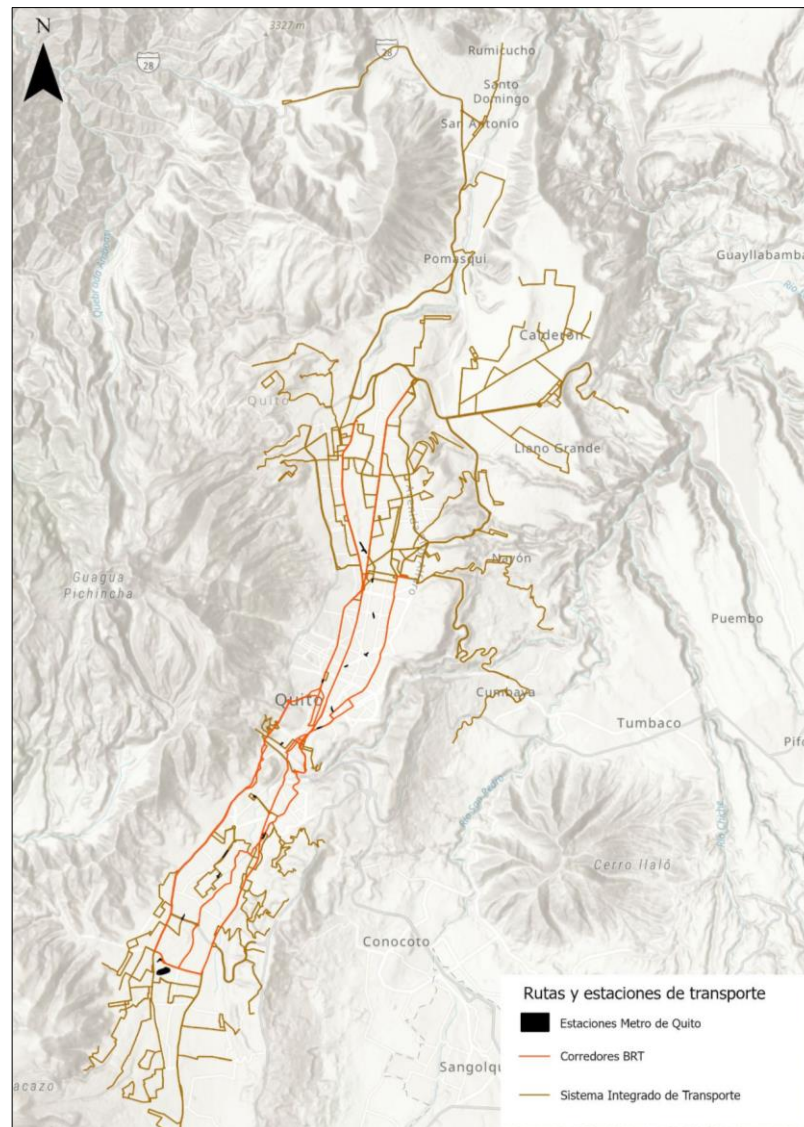


Imagen 13. Rutas y estaciones de transporte, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1.14 Ciclovías

La bicicleta ha demostrado por años ser un medio de transporte resiliente y amigable con el ambiente y se ha posicionado como la mejor alternativa durante la pandemia del COVID-19 en distintas ciudades alrededor del mundo.

Uno de los principales objetivos de esta estrategia es desplazar a los y las quiteñas a modos de transporte sostenibles; porque las condiciones de confinamiento que generan los transportes públicos y las características de las cabinas de buses han sido espacios de contagio del virus COVID-19 en todo el mundo; además se busca promover la actividad física de una manera muy responsable, con protocolos adecuados de salubridad, para reforzar el sistema inmunológico de los y las usuarias.

Otro objetivo importante es mejorar la calidad del aire en la ciudad, se generarán rutas transversales que conecten Quito de este a oeste y de oeste a este, rutas que tienen relación y conexión con las paradas del metro de Quito y con puntos de atracción de viaje como: hospitales, centros de estudios y supermercados.

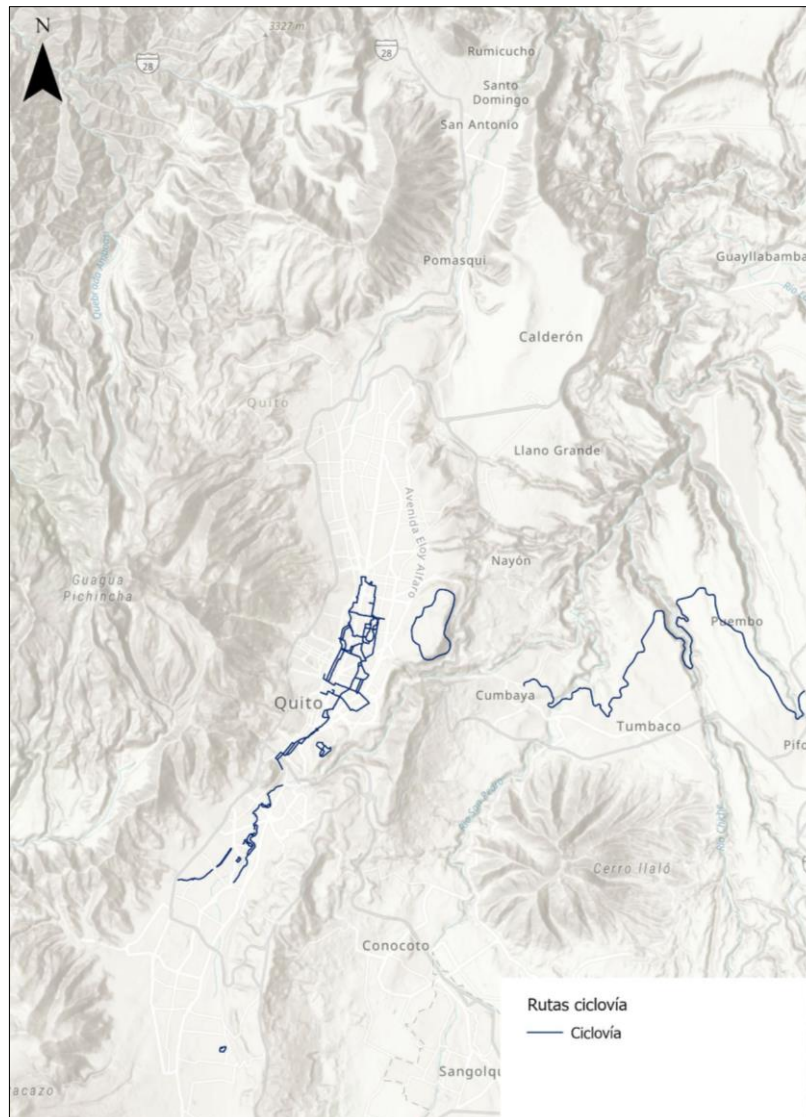


Imagen 14. Ciclovías, Secretaría de Movilidad, STHV-MDMQ, 2022

3.1.1 Identificación de los Grupos para las Zonas del Plan Metropolitano de Intervención.

En función a los 14 criterios anteriormente descritos, se determinan cinco grupos con dimensiones multivariadas, de la siguiente manera:

3.1.2.1 GRUPO 1.- “**CONECTIVIDAD CON EL ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTO**”, contiene los siguientes criterios:

- Acceso a espacios públicos de encuentro.

- Conexión simultánea a diferentes tipologías de EPE.
- Conexión con corredores verdes.

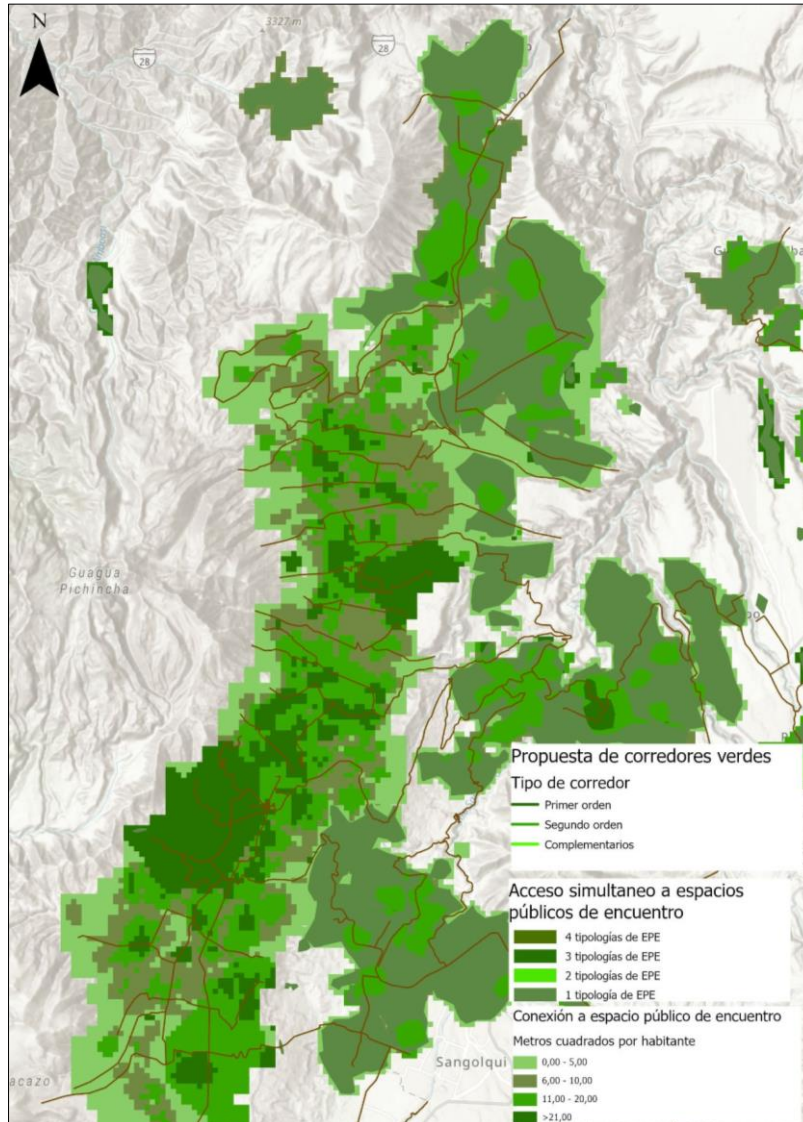


Imagen 15. Conectividad con el espacio público, equipamiento, STHV-MDMQ, 2022

3.1.2.2 GRUPO 2.- “MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO”, contiene los siguientes criterios:

- Zonas con mayor número de cables.
- Zonas soterradas ejecutadas.
- Anchos de acera

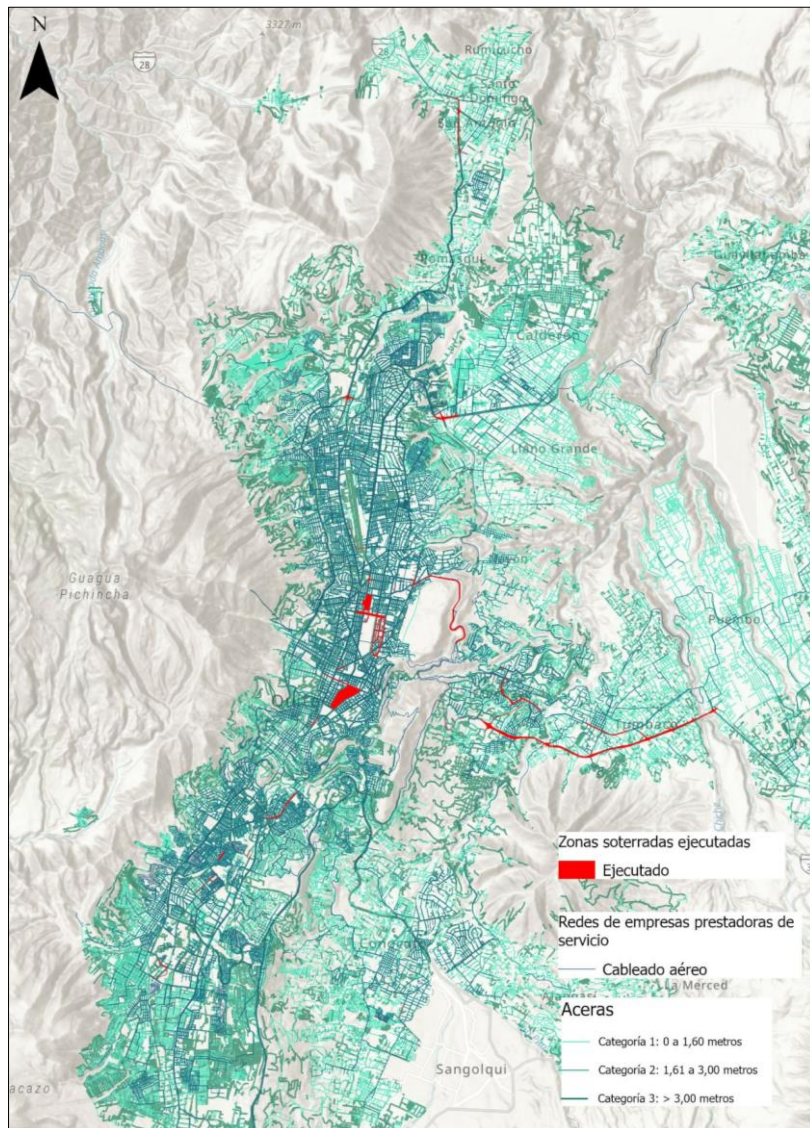


Imagen 16. Mejoramiento del Espacio Público, STHV-MDMQ, 2022

3.1.2.3 GRUPO 3.- “IMAGEN URBANA / DESARROLLO TURÍSTICO”, contiene los siguientes criterios:

- Zonas de Interés Turístico, vías y polígonos.
- Rutas Turísticas culturales propuestas.
- Zonas de priorización de la OM 001.

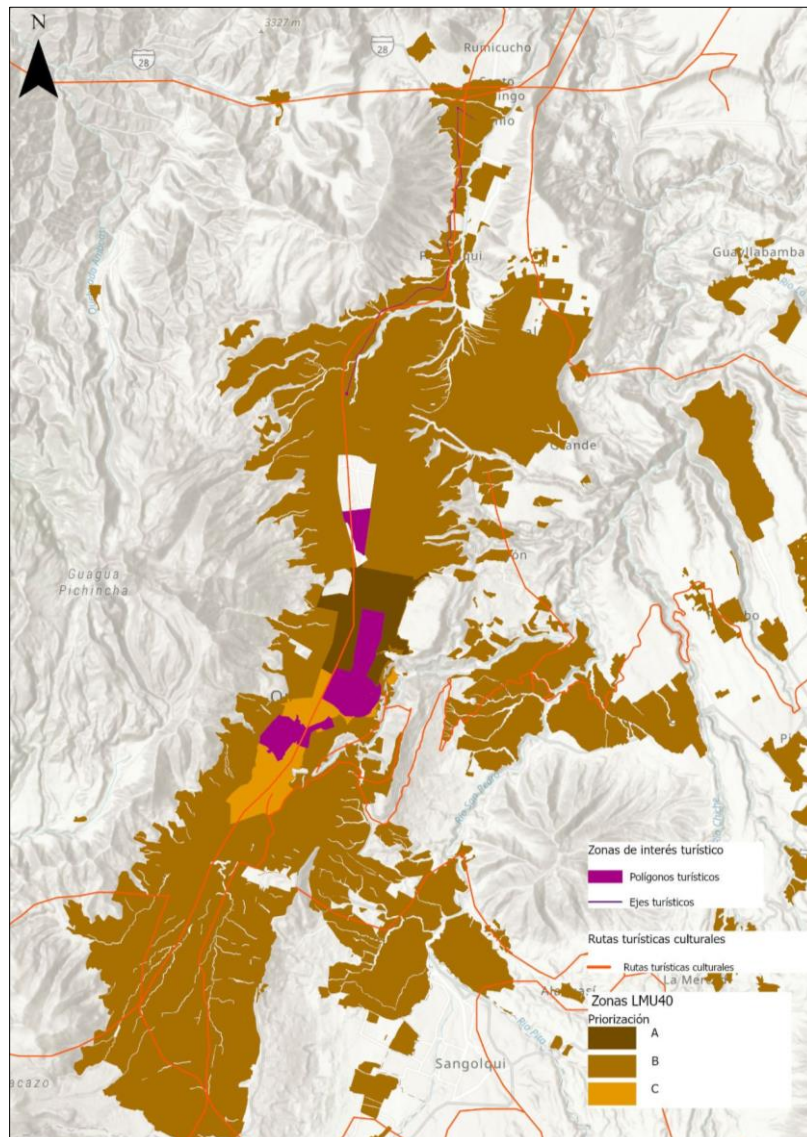


Imagen 17. Imagen Urbana / Desarrollo Turístico, STHV-MDMQ, 2022

3.1.2.4 GRUPO 4.- “POBLACIÓN BENEFICIADA Y COMERCIO ATRACTOR”, contiene los siguientes criterios:

- Densidad Poblacional.
- Zonas de cobertura de equipamientos.
- Centralidades.

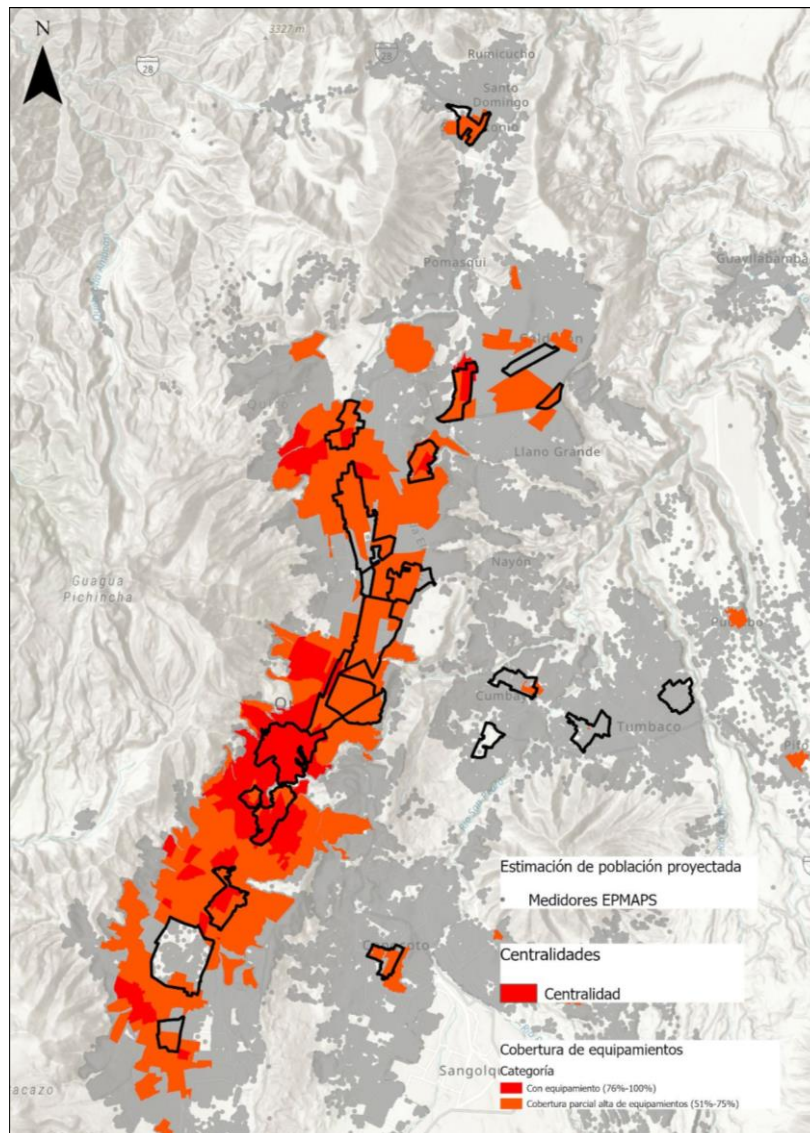


Imagen 18. Población beneficiada y comercio atractor, STHV-MDMQ, 2022

3.1.2.5 GRUPO 5.- “POTENCIAL FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE”, contiene los siguientes criterios:

- Transporte, número de rutas y estaciones.
- Conexiones Ciclovías.

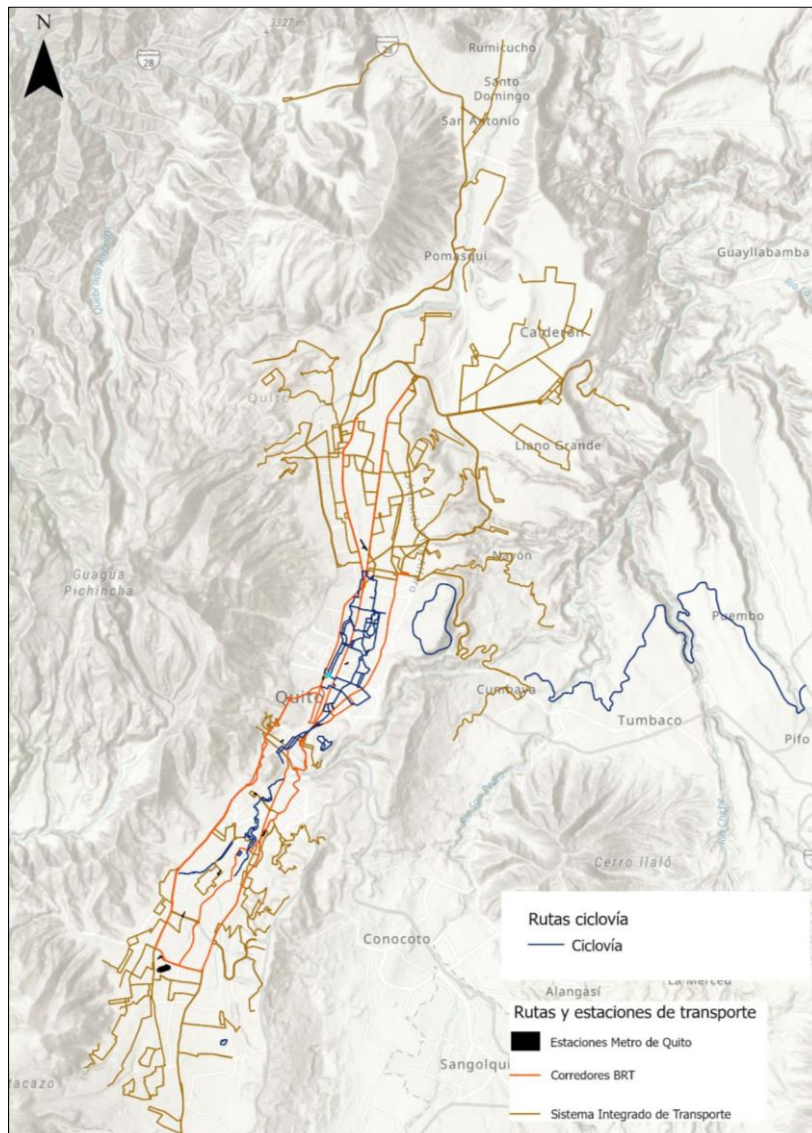


Imagen 19. Potencial Fomento a la Movilidad Sostenible, STHV-MDMQ, 2022

En la matriz que se muestra a continuación se detallan las 84 zonas identificadas para el Plan Metropolitano de Intervención, con los respectivos análisis en función a los criterios de ponderación indicados:

Tabla 1
Plan Metropolitano de Intervención

PLAN METROPOLITANO DE INTERVENCIÓN PARA EL SOTERRAMIENTO DE LAS REDES DE SERVICIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y DE TELECOMUNICACIONES						
Nro .	POLÍGONO / VÍA	LIMITE	ADMINISTRACIÓN ZONAL	LONGITUD (m)	KM A INTERVENIR	PONDERACIÓN
1	Pradera 2	Av. República – Av. Eloy Alfaro - Av. 6 de Diciembre	Eugenio Espejo	4000	4,00	77,50
2	Polígono Río Coca	Av. Gaspar de Villarroel - Av. 10 de Agosto - Av. Amazonas - Av. Eloy Alfaro	Eugenio Espejo	13758	13,76	76,25
3	Polígono Centro Histórico	Casco Histórico del DMQ	Manuela Sáenz	30288	30,29	73,75
4	Av. 6 de Diciembre	Av. Clemente Ponce - Av. Interoceánica	La Marisca I- Manuela Sáenz	7000	7,00	71,50
5	Av. Eloy Alfaro	Av. Alemania – Av. Catalina Aldáz	Eugenio Espejo	4000	4,00	68,00
6	Mariana de Jesús	Av. Colon - Av. América. Mariana de Jesús - Av. 10 de Agosto	Eugenio Espejo	9000	9,00	67,50
7	Polígono Amazonas 1	Av. Atahualpa - Av. Amazonas - Av. NNUU - Av. 10 de Agosto	Eugenio Espejo	3170	3,17	66,50
8	Polígono Mariscal 4	Av. 10 de Agosto - Av. Colón - Av. Amazonas - Av. Patria	La Mariscal	5760	5,76	66,25

9	Av. Mariscal Sucre	Av. Huayanay - Av. Rodrigo de Chávez	Eloy Alfaro - Quitumbe	15600	15,60	64,00
10	González Suárez	Av. Cristóbal Colón - Aurelio Dávila - Gonzáles Suárez	Eugenio Espejo – La Mariscal	14000	14,00	63,75
11	Polígono Moran Valverde	Matilde Recalde- Av. Mariscal Sucre- Cusubamba- Av. Pedro Ortiz	Eloy Alfaro - Quitumbe	14000	14,00	63,75
12	Av. 10 de Agosto	Av. Pichincha - Av. Juan de Ascaray	Eugenio Espejo – La Mariscal – Manuela Sáenz	12200	12,20	63,00
13	Av. Galo Plaza Lasso	De Los Eucaliptos - Amazonas	Eugenio Espejo – La Delicia	3126	3,13	62,00
14	Polígono Shyris	Av. 6 de Diciembre - Av. Gaspar de Villarroel - Av. Japón - Av. NNUU	Eugenio Espejo	8030	8,03	61,25
15	Polígono Bicentenario	Calle Capitán Cristóbal Sandoval - Av. de la Prensa - Av. Amazonas - Av. El Inca	Eugenio Espejo	8290	8,29	61,25
16	Corredor Labrador	Av. El Inca - Calle Isaac Albéniz - Calle Zamora - Calle Jofre Marcos - Av. Amazonas	Eugenio Espejo	7450	7,45	61,00
17	Polígono Mariscal 3	Av. Colón - Av. Amazonas -	La Mariscal	3330	3,33	60,25

		Av. Francisco de Orellana - Av. 6 de Diciembre				
18	Polígono Pérez Guerrero	Av. Patria - Av. América - Av. Cristóbal Colón - Av. 10 de Agosto	Eugenio Espejo	4000	4,00	60,00
19	Francisco de Orellana - Cumbaya	Diego de Robles - Guayaquil	Tumbaco	14000	14,00	59,25
20	Polígono Primario 24B	Av. Eloy Alfaro - Av. 10 de Agosto - Av. Mariana de Jesús - Av. Amazonas	Eugenio Espejo	3520	3,52	59,00
21	Polígono Bellavista	Av. Eloy Alfaro - Av. de los Shyris - Av. González Suárez - Calle Fernando Arayza	Eugenio Espejo	5142	5,14	59,00
22	Av. Amazonas	Av. NNUU - Av. Colón	Eugenio Espejo – La Mariscal	4270	4,27	58,00
23	Rumipamba	Av. Amazonas - Av. Mariana de Jesús - Av. 10 de Agosto	Eugenio Espejo	13000	13,00	57,75
24	Corredor Mariana de Jesús	Av. Mariscal Sucre - Av. Eloy Alfaro	Eugenio Espejo	4500	4,50	55,50
25	Av. 6 de Diciembre	Av. Naciones Unidas - Av. El Inca	Eugenio Espejo	5280	5,28	55,50
26	Colegio Militar	Av. Eloy Alfaro - Av. Amazonas - Av. Cristóbal Colon	La Mariscal – Eugenio Espejo	4000	4,00	55,25

27	Polígono Floresta	Madrid - Av.12 de Octubre - Coruña	La Mariscal – Eugenio Espejo	7158	7,16	55,25
28	Av. Pedro Vicente Maldonado	Moraspungo - S58D	Eloy Alfaro - Quitumbe	2700	2,70	54,00
29	Av. Patria	Av. 12 de Octubre - 10 de Agosto	La Mariscal – Manuela Sáenz	1600	1,60	54,00
30	Polígono Iñaquito	Av. Amazonas - Av. Gaspar de Villarroel - Av. 10 de Agosto - Av. NNUU	Eugenio Espejo	2510	2,51	53,75
31	Eje Universidades (12 de Octubre)	Av. Patria - Av. Francisco de Orellana	La Mariscal	1700	1,70	53,00
32	Eje Universidades (La Católica)	Av. Veintimilla – Av. Francisco de Orellana	La Mariscal – Eugenio Espejo	2400	2,40	53,00
33	Mañosca	Av. Mañosca - Av. Mariscal sucre - Av. América	Eugenio Espejo	111	0,11	52,50
34	Corredor Universitario	Av. Marchena - Av. Veintimilla	Eugenio Espejo – La Mariscal	1040	1,04	52,00
35	Av. de la Prensa	Av. Amazonas - Calle Leonardo Da Vinci	La Delicia – Eugenio Espejo	8310	8,31	51,50
36	Polígono Primario 24C	Av. Amazonas - Av. Mariana de Jesús - Av. 10 de Agosto - Av. Atahualpa	Eugenio Espejo	3200	3,20	51,50

37	Av. Granados	Av. Eloy Alfaro - Av. 6 de Diciembre	Eugenio Espejo	2500	2,50	50,50
38	Polígono Manuel Larrea	Pedro Briceño-Av. América-Av. Pérez Guerrero-Av. 10 de Agosto	Manuela Sáenz	11000	11,00	49,00
39	Av. Ajaví	Av. Mariscal Sucre - Av. Teniente Hugo Ortiz	Eloy Alfaro	3500	3,50	49,00
40	Polígono Primario 28D	Av. Atahualpa - Av. Amazonas - Av. República	Eugenio Espejo	3050	3,05	48,75
41	Polígono República del Salvador	Calle Checoslovaquia - Av. República de El Salvador - Av. Eloy Alfaro - Calle Moscú	Eugenio Espejo	684	0,68	47,50
42	Polígono Mullallacta	Av. Morán Valverde - Av. Cóndor Ñan - Av. Otoya Ñan - Av. Quitumbe Ñan - Av. Rumichaca	Quitumbe	29600	29,60	47,50
43	Polígono San Bartolo	Av. Teniente Hugo Ortiz - Av. Ajaví - Av. Cardenal De La Torre	Eloy Alfaro	8330	8,33	47,00
44	Polígono Asamblea	Av. Patria - Calle Sodiro - Av. Gran Colombia - Av. 6 de Diciembre	Manuela Sáenz	3500	3,50	47,00
45	Av. República	Av. 6 de Diciembre -	Eugenio Espejo	2200	2,20	46,50

		Av. Amazonas				
46	Av. Teniente Hugo Ortiz	Av. Mariscal Sucre - Cusubamba	Eloy Alfaro	10000	10,00	46,50
47	Av. Rodrigo de Chávez	Av. Mariscal Sucre - Av. El Corazón	Eloy Alfaro	2500	2,50	45,50
48	Eje Universidades (Madrid)	Av. 12 de Octubre - Av. Toledo	La Mariscal – Eugenio Espejo	1320	1,32	45,50
49	Av. Cardenal de La Torre	Av. Teniente Hugo Ortiz - Av. Solanda	Eloy Alfaro	5900	5,90	44,00
50	Av. Quitumbe Ñan – Av. Huayanay Ñan	Av. Mariscal Sucre - Av. Huayanay Ñan - Av. Cóndor Ñan	Quitumbe	3100	3,10	44,00
51	Eje Universidades (Toledo)	Av. Madrid - Av. Ladrón de Guevara	Eugenio Espejo	1100	1,10	44,00
52	Vía Moran Valverde	Av. Mariscal Sucre – Av. Pedro Vicente Maldonado	Eloy Alfaro - Quitumbe	4000	4,00	44,00
53	Av. Alonso de Angulo	Av. Mariscal Sucre - Av. Pedro Vicente Maldonado	Eloy Alfaro	4000	4,00	44,00
54	Av. Geovanny Calles	Av. Simón Bolívar - Calle Rosa Montufar	Calderón	11460	11,46	43,00
55	Eje Universidades (Ladrón de Guevara)	Av. Patria – Av. Toledo	La Mariscal – Manuela Sáenz	1400	1,40	43,00
56	Av. 6 de Diciembre	Av. NNUU - Av. Río Coca	Eugenio Espejo	3200	3,20	43,00
57	Polígono Recreo	Calle Cristóbal Tenorio - Calle Gualberto Pérez - Calle Luis Vega -	Eloy Alfaro	11926	11,93	42,00

		Calle Andrés Pérez				
58	Av. Gaspar de Villarroel	Av. de los Shyris - Av. 6 de Diciembre	Eugenio Espejo	760	0,76	41,50
59	Av. Del Maestro	Av. De La Prensa - Av. Galo Plaza Lasso	Eugenio Espejo – La Delicia	2940	2,94	41,50
60	Av. 5 de Junio	Ambato-Rodrigo de Chávez	Manuela Sáenz – Eloy Alfaro	3306	3,31	40,00
61	Polígono _ AUX_Centro histórico	Calle Riofrio - Calle Canadá - Calle Venezuela - Calle Carchi	Manuela Sáenz	7240	7,24	39,50
62	Polígono Villaflora	Calle Pedro de Alfaro - Av. Jaime del Castillo - Calle Francisco Gómez - Calle Casitagua	Eloy Alfaro	4630	4,63	39,50
63	Av. De La Prensa	Calle Leonardo Da Vinci - Calle Rigoberto Heredia	La Delicia	3292	3,29	39,00
64	Av. Luis Vacarí	Av. Simón Bolívar - Calle Galo Plaza Lasso	Calderón	3246	3,25	39,00
65	Yaguachi	Av. 12 de octubre - Itchimbia	Manuela Sáenz	2000	2,00	39,00
66	Polígono La Pradera	Av. Amazonas - Av. Eloy Alfaro - Av. 6 de Diciembre - Av. Francisco de Orellana	Eugenio Espejo	3150	3,15	38,50

67	Polígono Acacias	Av. de los Shyris - Av. 6 de Diciembre - Av. Río Coca	Eugenio Espejo	1778	1,78	38,50
68	Av. Pichincha	Av. Sucre - Av. 10 de Agosto	Manuela Sáenz	5000	5,00	38,00
69	Av. Pérez Guerrero	Av. 10 de Agosto - Av. América	Eugenio Espejo – Manuela Sáenz	1100	1,10	38,00
70	Polígono Alonso de Ángulo	Alonso de Angulo	Eloy Alfaro	6000	6,00	37,50
71	Polígono Carapungo	Av. Cacha - Calle Carapungo - Calle 9 de agosto - Av. Panamericana Norte	Calderón	8160	8,16	36,25
72	Av. Pichincha	Av. 10 de Agosto - Calle Los Ríos	Manuela Sáenz	5650	5,65	35,50
73	Polígono Tribuna del Sur	Calle Luis Iturralde - Calle Lauro Guerrero - Calle Francisco Ballesteros - Calle César Chiriboga	Eloy Alfaro	8803	8,80	35,00
74	Av. Amaru Ñan - Av. Cóndor Ñan	Av. Mariscal Sucre - Cóndor Ñan - Quitumbe Ñan	Quitumbe	3462	3,46	35,00
75	Av. Diego de Vásquez	Av. de la Prensa - Av. Jorge Pérez	La Delicia	3662	3,66	34,00
76	Av. Tomás de Berlanga - Calle Isla Pinzón	Av. Río Coca - Av. 6 de Diciembre - Av. de los Shyris	Eugenio Espejo	2266	2,27	34,00

77	Av. Julio Andrade - Av. Quitumbe Ñan	Av. Pedro Vicente Maldonado - Av. Quilla Ñan - Calle OE-4 - Calle Coronel Pedro Concha	Quitumbe	3500	3,50	30,50
78	Av. Pedro Vicente Maldonado	Sena - Pedro de Alfaro	Manuela Sáenz – Eloy Alfaro	1900	1,90	30,50
79	Av. Pedro Vicente Maldonado	Av. El Corazón - Moraspungo	Eloy Alfaro	19800	19,80	30,50
80	Polígono Urbanización Arroyo Delgado	Av. Eloy Alfaro - Av. Fernando Ayarza - Av. Quiteño Libre	Eugenio Espejo	1840	1,84	27,00
81	Av. de la Gasca	Calle Eugenio Mimbela - Av. América	Eugenio Espejo	2510	2,51	26,50
82	Av. Real Audiencia	Av. Del Maestro - Calle Humberto Marín	Eugenio Espejo	3674	3,67	26,50
83	Av. Coronel Edmundo Carvajal	Av. Mariscal Sucre - Av. De la Prensa	Eugenio Espejo	1806	1,81	25,00
84	Polígono Calderón	Av. Geovanny Calles - Calle Nápoles - Calle Rocafuerte	Calderón	17084	17,08	25,00

Total de kilómetros propuestos 504.27 km

Con lo anteriormente descrito, se exponen las zonas idóneas para el desarrollo de intervenciones de soterramiento de cables de redes de servicio eléctrico y de telecomunicaciones, en la siguiente ilustración:

3. Ejecución del Plan Metropolitano de Intervención

El Plan Metropolitano de Intervención, determina polígonos y vías, los cuales suman una cantidad de 504 kilómetros a soterrar en los próximos cuatro años, los cuales lo ejecutará la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, de conformidad a la normativa vigente.

En los 504 kilómetros a soterrar, se ha determinado los kilómetros a intervenir por sectores, los cuales se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 2
Kilómetros a soterrar

SECTOR	PORCENTAJE	Km
NORTE	56.78%	286.19
CENTRO	7.43%	37.53
SUR	33.01%	166.16
VALLES	2.78%	14.16
TOTAL	100 %	504

Para la ejecución de los polígonos se considerarán dos fases:

- Fase 1: Todos los polígonos cuya ponderación sea mayor o igual a 50%.
- Fase 2: Todos los polígonos cuya ponderación sea menor a 50%.

Una vez que el Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información, determine el número de kilómetros para realizar la construcción de infraestructura soterrada en el Distrito Metropolitano de Quito, se asignará el porcentaje de kilómetros a intervenir en cada fase de acuerdo con la tabla 2.

El tiempo de ejecución de las fases dependerá del número de kilómetros asignados.