

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA
COMISIÓN DE USO DE SUELO**

15 DE DICIEMBRE DE 2014

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los quince días del mes de diciembre del año dos mil catorce, siendo las 09:10, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión, concejales: Abg. Eduardo Del Pozo, Sr. Jorge Albán, Ing. Marco Ponce y Lic. Sergio Garnica Ortiz, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios: Dr. Edison Yépez, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sras. Lorena Izurieta, María Teresa Tayo y Lorena Ledesma, funcionarias de la EPMMOP; Arq. Marcelo Narváez y Sra. Martha Proaño, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Arq. Jacobo Herdoíza, Director de Planeamiento Estratégico, Arq. Patricio Carrión funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; Arq. Victor Chiquimarca, Srs. Luis Gálvez, Hugo Terán y Hugo Dávila, funcionarios de la Administración Zonal Calderón; Sr. Bolívar Arévalo, funcionario de la Administración Zonal Tumbaco; Arq. Juan Guerrero, funcionario de la Administración Zonal Quitumbe; Sra. Jenny Pinto, funcionaria de la Administración Zonal La Delicia; Lic. Carmen Idrovo y Dr. Álvaro Fiallos, funcionarios del despacho del concejal Sergio Garnica Ortiz; Sra. Lorena Velástegui, funcionaria del despacho del concejal Marco Ponce; y, Sr. Juan Carlos Gómez, funcionario del despacho del concejal Carlos Páez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario y da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado sin ninguna observación.

ORDEN DEL DÍA:

1. Comisiones generales

1.1 Comisión general para recibir al señor Francisco Borja.

Sr. Francisco Borja: Inicia su presentación e indica que su propiedad se encuentra ubicada en el sector Rumihuayco, donde hay un sector denominado Sisapungo, que está conformado por 9 predios que cuentan con caminos de servidumbre internos, en el año 1994 se derrumbó el camino de acceso y se permitió el ingreso por su propiedad, actualmente el acceso ya está reparado, en tal virtud solicita se restablezca el paso al sector de Sisapungo, hacia la calle Carchi. (la presentación se adjunta a la presente acta como anexo 1).

La Comisión **resuelve:** Solicitar a la Administración Zonal Tumbaco, remita un informe en el cual se indique las posibles alternativas para atender lo requerido.

2. Presentación del proyecto de Ordenanza para Estudios de Impacto en la Movilidad, por parte del señor Concejal Carlos Páez Pérez.

Concejal Carlos Páez Pérez: Agradece a la Comisión por permitir exponer el proyecto de ordenanza e inicia su presentación, la misma que se adjunta a la presente acta como anexo 2, que contiene lo siguiente:

- o Motivación: el problema a resolver

El proyecto de Ordenanza surge de la preocupación de los impactos negativos que generan los proyectos urbanísticos y arquitectónicos en la movilidad.

- Alternativa

Los estudios de impacto de movilidad, permiten identificar los impactos negativos no deseados, al momento que se está estableciendo el proyecto e incorporar medidas que al menos minimicen dichos impactos.

- A nivel internacional ya se aplica

Estos estudios se realizan en ciudades como: Santiago de Chile, México, Lima y Estados Unidos, donde es una práctica recurrente, con la finalidad de acompañar los proyectos urbanos y arquitectónicos, con una identificación oportuna de los impactos que se pueden generar sobre el sistema integral de movilidad.

- También a nivel de Quito

En Quito se puede tomar como ejemplos: el Ecopark de la UDLA, en el cual se iniciaron los estudios de impacto de movilidad, lo que permitió que se incorporen varias medidas dentro del proyecto, como la ampliación a cuatro carriles de la vía Nayón, un parterre central y dos distribuidores de superficie que permitan manejar los flujos de ingreso a las instalaciones, además la apertura de un carril en la Av. Simón Bolívar, que sirva de aproximación y no se genera obstaculización del tráfico y un paso a desnivel que despeje el flujo vehicular que viene de la Av. Los Granados.

- Otros ejemplos de Quito.
- Consideraciones jurídicas (el proyecto de ordenanza se adjunta al anexo 2).
 - Considerandos.
- Contenido de la Ordenanza.
 - Objetivo.
 - Definición EIM (Art. 3).
 - Definición de medidas de mitigación (Art. 3).
 - Competencias (Arts. 4 al 6).
 - Responsables de la ejecución (Art. 8).
 - Clasificación del EIM (Arts. 9 al 11).
 - Requisitos y contenidos EIM (Arts. 12 al 15).
 - Aprobación EIM (Arts. 16 al 20).
 - Disposiciones generales.

Indica que un ejemplo de generación de impactos negativos no deseados, es la construcción de un centro comercial en la 6 de Diciembre y Tomás de Berlanga, que es una zona totalmente conflictiva, ya que ahí se encuentra la conexión de la Av. Río Coca con el sistema Metrobus Q.

Manifiesta que es una ordenanza que permitirá que se soliciten los estudios de impacto de movilidad a todos los proyectos urbanísticos y arquitectónicos, y no sea bajo la discrecionalidad del funcionario a cargo de la revisión del proyecto, además permite que se tengan claras las obligaciones tanto del inversionista como de la autoridad.

Concejal Marco Ponce: Solicita que se elabore un reglamento que norme las expropiaciones de los proyectos urbanísticos y arquitectónicos que lo requieran.



Concejal Carlos Páez Pérez: indica que se puede insertar en proyecto de ordenanza, o trabajar en un reglamento.

Concejal Eduardo Del Pozo: Felicita la iniciativa y solicita que en el proyecto de ordenanza se establezca los niveles desde los cuales se requiere el estudio de impacto de movilidad.

Concejal Carlos Páez Pérez: Manifiesta que los niveles se encuentran establecidos en el Art. 9 del proyecto de ordenanza.

Concejal Jorge Albán: Indica que hay varios temas que se los puede incorporar en un reglamento, como las expropiaciones o el tema de contribución por mejoras, pero no se puede convertir la ordenanza en una camisa de fuerza.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Felicita la iniciativa y manifiesta que tiene varias sugerencias al proyecto de ordenanza, que hará llegar al señor concejal Páez, y solicita a los señores miembros de la Comisión, que de igual manera, presenten sus observaciones, a fin de tratar el texto en una próxima sesión.

Propone que el proyecto de ordenanza se remita a la Procuraduría Metropolitana, a fin de que se emita el informe respectivo. Además propone, se solicite informes relacionados con la construcción de la Av. 6 de Diciembre y Tomás de Berlanga.

La Comisión acoge la propuesta presentada por el concejal Garnica, y **resuelve:** Solicitar a la Procuraduría Metropolitana un informe y criterio legal, respecto al Proyecto de Ordenanza para Estudios de Impacto de Movilidad.

Además, **resuelve:** Solicitar informes a: la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, a la Administración Zonal Norte y a la Entidad Colaboradora, relacionado en proyecto constructivo que se promociona en el predio ubicado entre las calles 6 de Diciembre y Tomás de Berlanga, así como de los trámites de licenciamiento solicitados sobre dicho predio, de ser el caso.

Arq. Jacobo Herdoíza, Director de Planeamiento Estratégico: Manifiesta que la experiencia de PUAES es un marco interesante para poner a prueba este tipo de mecanismos, ya que es donde los proyectos entran a una parte de negociación que reposa sobre el modelo de impactos y compensaciones a favor de la ciudad, por lo que solicita que a parte de los impactos a la movilidad, se tome en consideración los impactos sociales, ambientales, urbanos, por lo que propone que se debatan estas variables.

Concejal Sergio Garnica Ortiz: Solicita que todos los aportes al proyecto de ordenanza se los remita en un plazo de 30 días, a fin de conocer el nuevo texto que pasará al pleno del Concejo.

3. EXPEDIENTE COMISIÓN G-2014-123070

Solicitante: Juan José Arízaga

Petición: Apela la negativa de la Administración Zonal Quitumbe, para levantar la prohibición de enajenar y segunda hipoteca.

Informe Técnico: Desfavorable

Informe Legal: Desfavorable

Administración Zonal: Quitumbe

La Comisión acoge los informes técnico y legal; y **resuelve:** Emitir dictamen desfavorable a la petición, para conocimiento del Concejo Metropolitano.

4. EXPEDIENTE COMISIÓN G-2014-117640

Solicitante: Soledad Buendía

Petición: Solicita la designación vial con el nombre de Ricardo Arturo Jarrín Jarrín.

Informe Técnico EPMOP: Favorable

Informe Técnico STHV: Favorable

Informe Legal: Favorable

Administración Zonal: Quitumbe

La Comisión **resuelve:** Solicitar al Cronista de la Ciudad remita un informe ampliatorio y motivado para la designación en mención.

5. EXPEDIENTE COMISIÓN G-2014-148920

Solicitante: EPMOP

Petición: Solicita aprobación de la Ordenanza, para las designaciones viales de la Parroquia Llano Chico.

Informe Técnico: Favorable

Informe Legal: Favorable

Administración Zonal: Calderón

La Comisión acoge los informes técnico y legal; y **resuelve:** Emitir dictamen favorable a la petición, para conocimiento del Concejo Metropolitano.

6. EXPEDIENTE COMISIÓN G- 2014-007348

Solicitante: Arq. Edgar Franco

Petición: Solicita la aprobación del proyecto de Ordenanza de la Urbanización Las Lajas

Informe Técnico: Favorable

Informe Legal: Desfavorable

Administración Zonal: Calderón

La Comisión **resuelve:** Dejar pendiente el expediente para una próxima sesión, y solicitar a la Procuraduría Metropolitana, remita la consulta realizada a la Procuraduría General del Estado, respecto al aporte de área verde que se debe entregar a la Municipalidad, según el Art. 424 del COOTAD, para los casos que han iniciado el trámite antes de la reforma del referido cuerpo legal.

Siendo las 10:42 sale de la sala de sesiones el concejal Marco Ponce.

7. EXPEDIENTE COMISIÓN G-2014-143998

Solicitante: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Petición: Solicita aprobación de propuesta vial, sector San Francisco 1, Parroquia Pifo.

Informe Técnico: Favorable

Informe Legal: Favorable

Administración Zonal: Tumbaco

La Comisión acoge los informes técnico y legal; y **resuelve:** Emitir dictamen favorable a la petición, para conocimiento del Concejo Metropolitano. Además, solicitar a las Administraciones Zonales que los informes remitidos para conocimiento de la Comisión, sean emitidos conforme lo prescribe el ordenamiento jurídico, esto es, considerando los antecedentes de hecho, técnicos y de derecho, en cada caso, indicando si el informe es favorable o desfavorable.

8. EXPEDIENTE COMISIÓN G-2014-060299

Solicitante: Administración Zonal La Delicia

Petición: Solicita aprobación de la regulación vial de las parroquias Nono, Calacalí y San Antonio de Pichincha.

Informe Técnico: Favorable

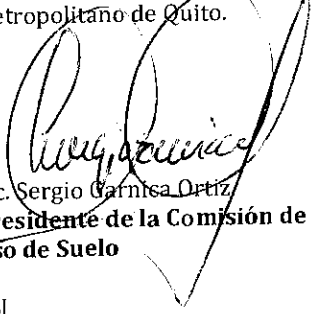
Informe Legal: Favorable

Administración Zonal: La Delicia

La Comisión acoge los informes técnico y legal; y **resuelve:** Emitir dictamen favorable a la petición, para conocimiento del Concejo Metropolitano.

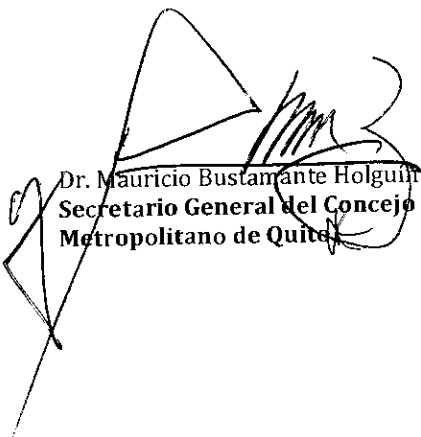
9. Varios

Siendo las 10:56, y al haberse agotado los puntos del orden del día, se levanta la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Sergio Garnica Ortiz
Presidente de la Comisión de
Uso de Suelo

VLJ



Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO

1



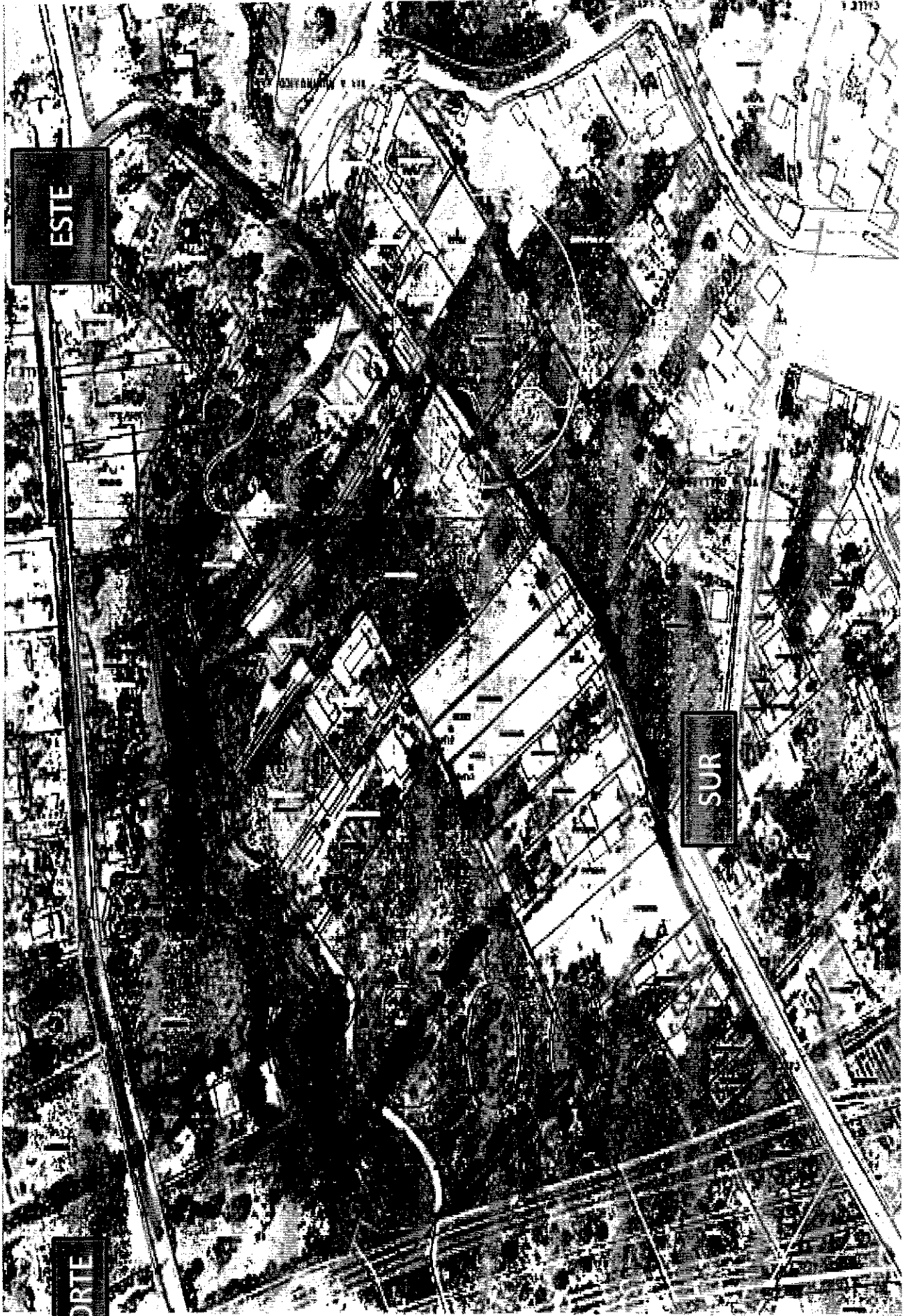
Caso – Sisapungo en Rumihuayco

- 1) Acceso a vías públicas de 7 predios de “Sispungo” -Rumihuayco
- 2) Uso ilegal de suelo en la propiedad de la Familia Borja
- 3) Ventas y permisos de construcción Irregulares? .
- 4) Solucion definitiva

1) Acceso a vías públicas de Sispungo". Rumihuayco

Resumen

- **Existencia de 3 accesos viales**
- **Soluciones fáciles e inmediatas**
- **Marco Legal**



ESTE

NORTE

SUR

(Handwritten mark)

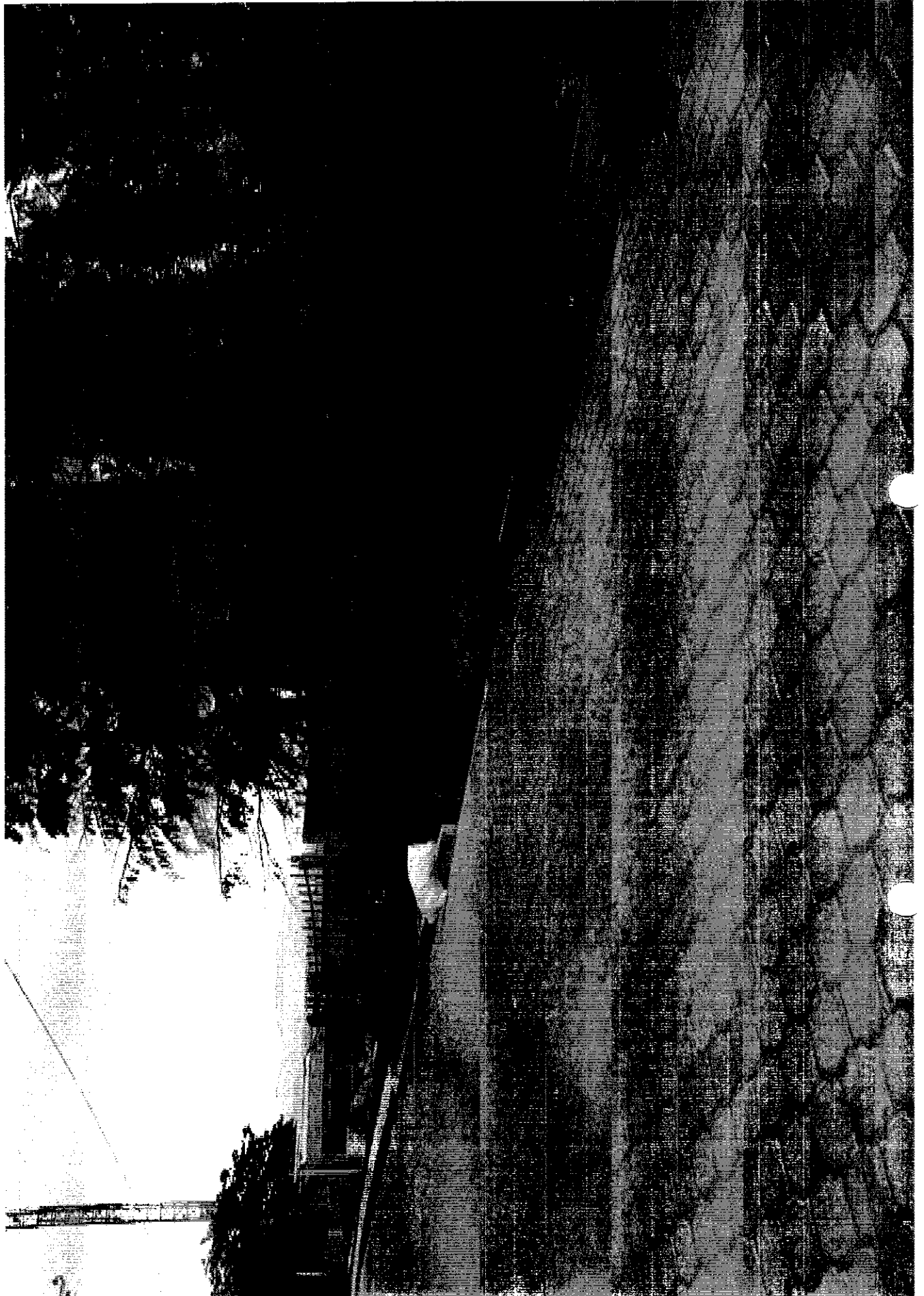
PM

Accesos de primer orden

- Existen dos(2) vías en excelente estado (pavimentadas-adoquinadas)que permiten acceso de los 9 predios de Sisapungo Rumihuayco a la vía publica
- Hay una tercera(3) vía mas corta, cómoda y directa por terminarse.
- Las tres vías permiten acceso (por el Este y Norte) al camino de servidumbre de estas 9 propiedades.

Portones

- Lastimosamente, HOY los caminos de servidumbre, no pueden salir a las vías publicas adoquinadas porque tienen un portón que les impiden el acceso.



Porton abierto. A la izquierda se ve la
via de servidumbre

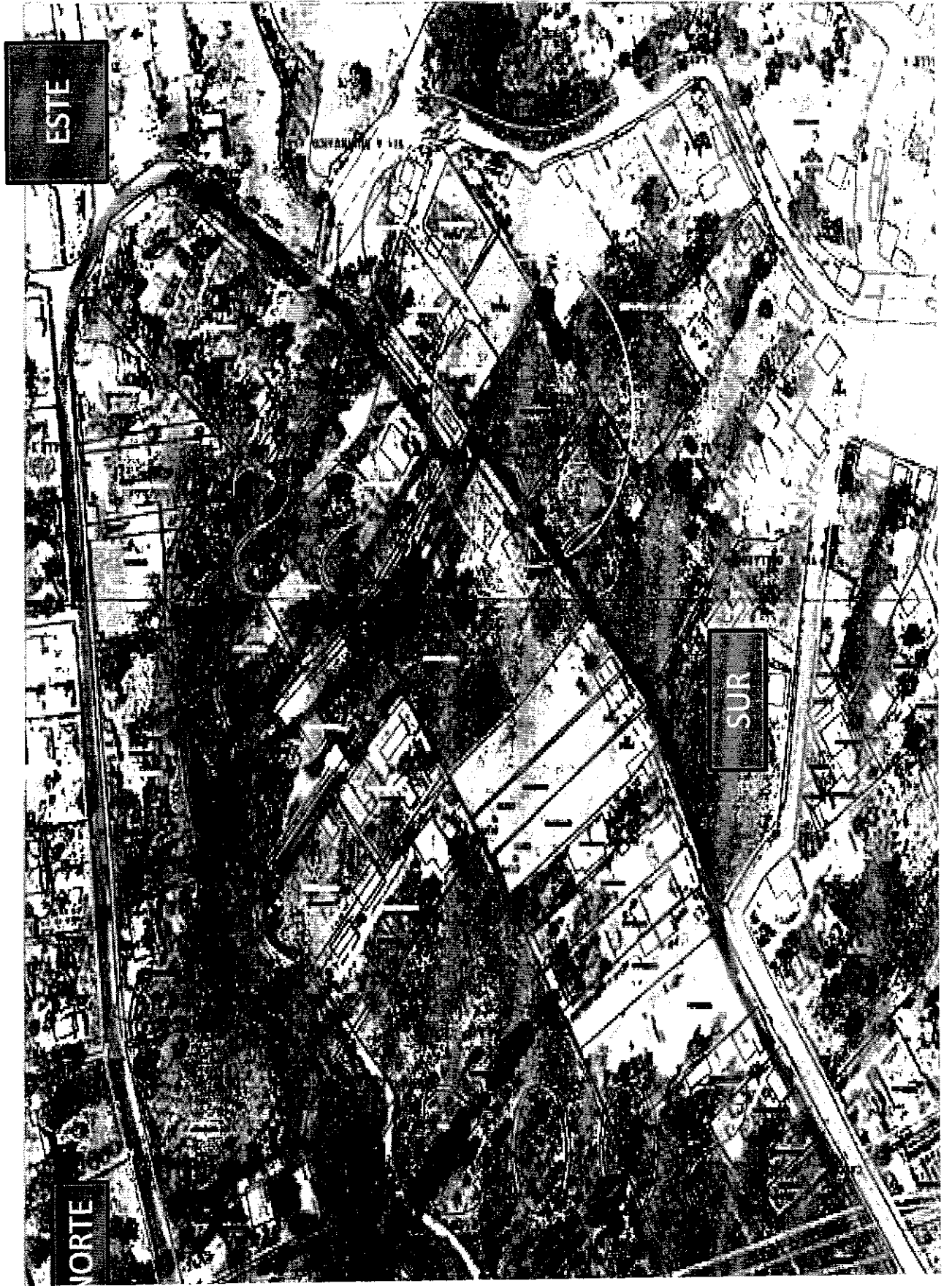


2

2017

PRIMER ACCESO

- **VIA CALLE PESTALOZZI Y LA UNION**
- **Color AMARILLO**



(Handwritten mark)

Duy



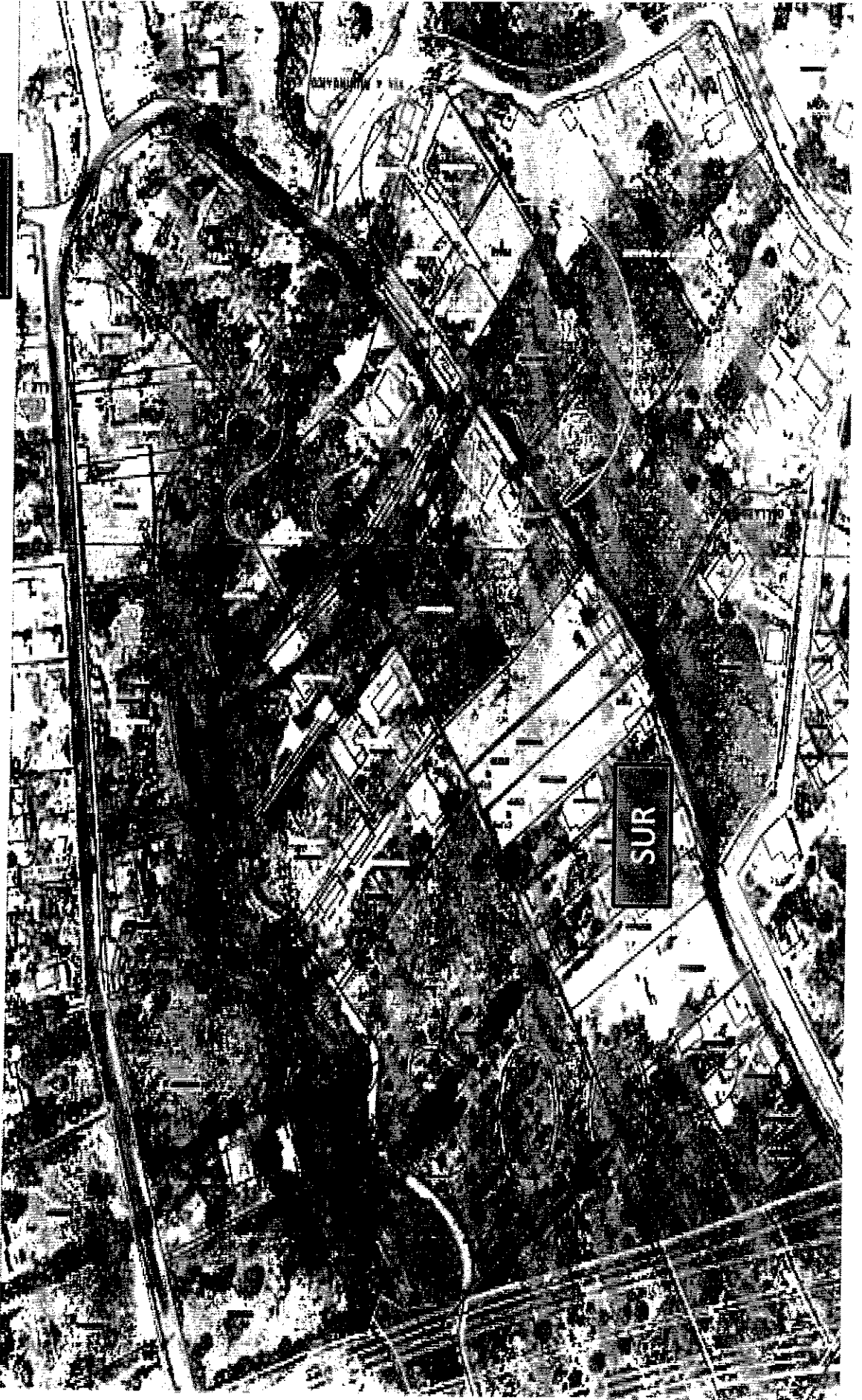
P

247

SEGUNDA VÍA DE ACCESO

- **VIA CALLE LA CERAMICA**
- **COLOR VERDE**

ESTE



NORTE

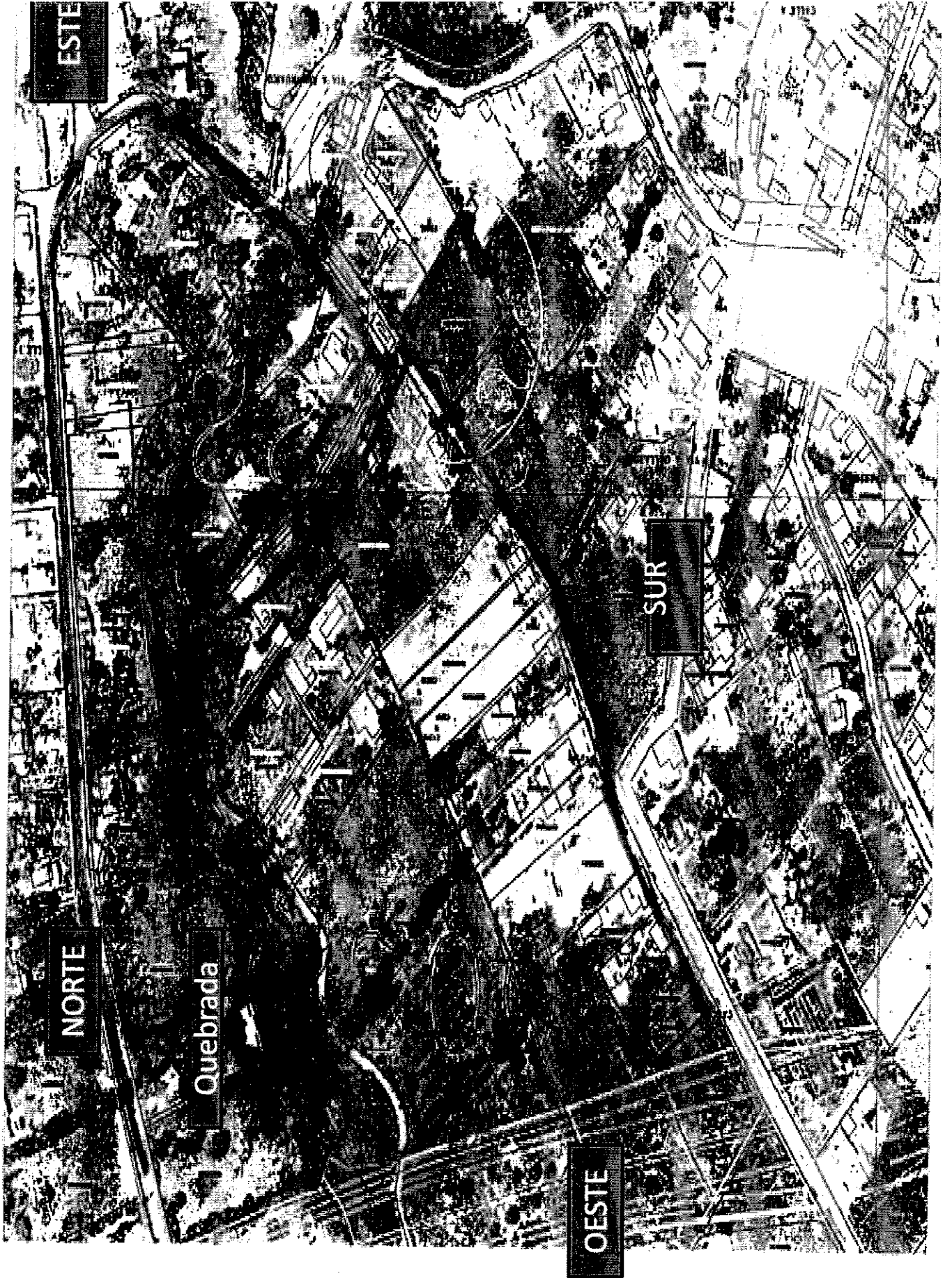
SUR

(Handwritten mark)

244

TERCERA VIA DE ACCESO

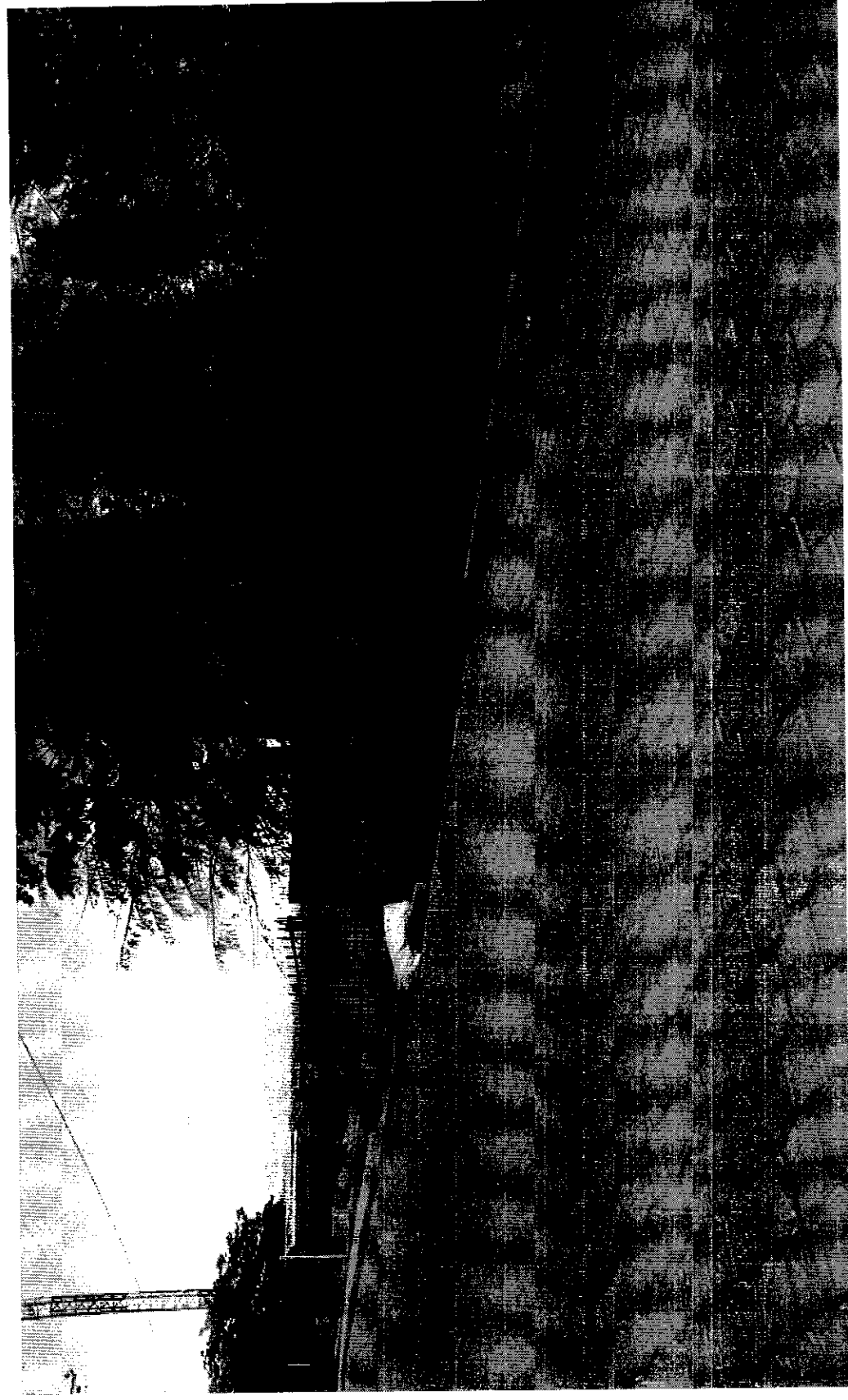
- **VIA CALLE CARCHI Y SU EXTENCION**
- **COLOR AZUL**
- **VIA CON PUNTOS (PLANIFICADA)**



①

204

PUERTAS QUE BLOQUEAN EL ACCESO DE SISAPUNGO A LA VIA PUBLICA

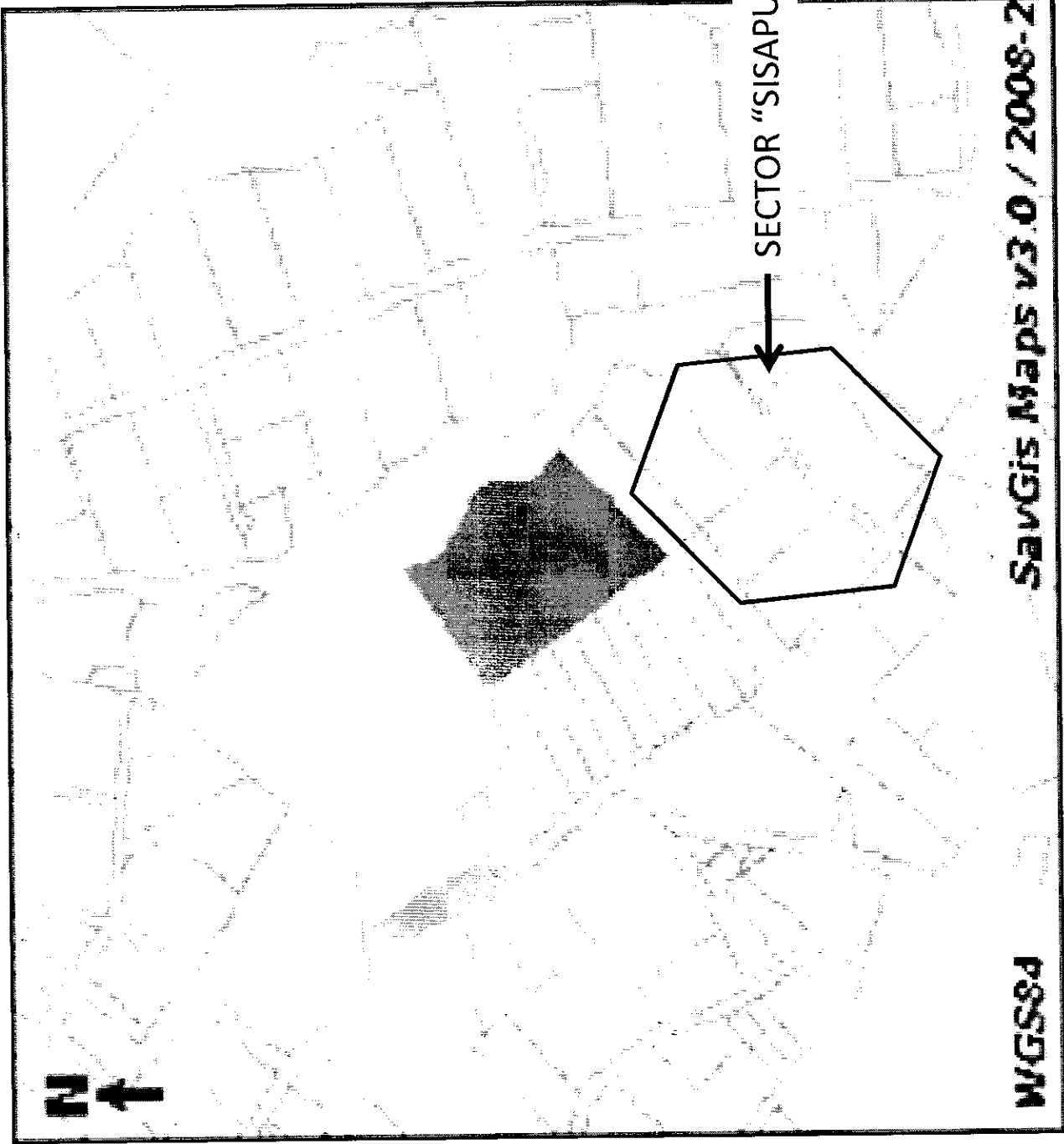


**• 2) USO ILEGAL DE LA PROPIEDAD
DE LA FAMILIA BORJA**

- Nuestros linderos son:
LIMITE NORTE : HASTA QUEBRADA**

R

204



N ↑

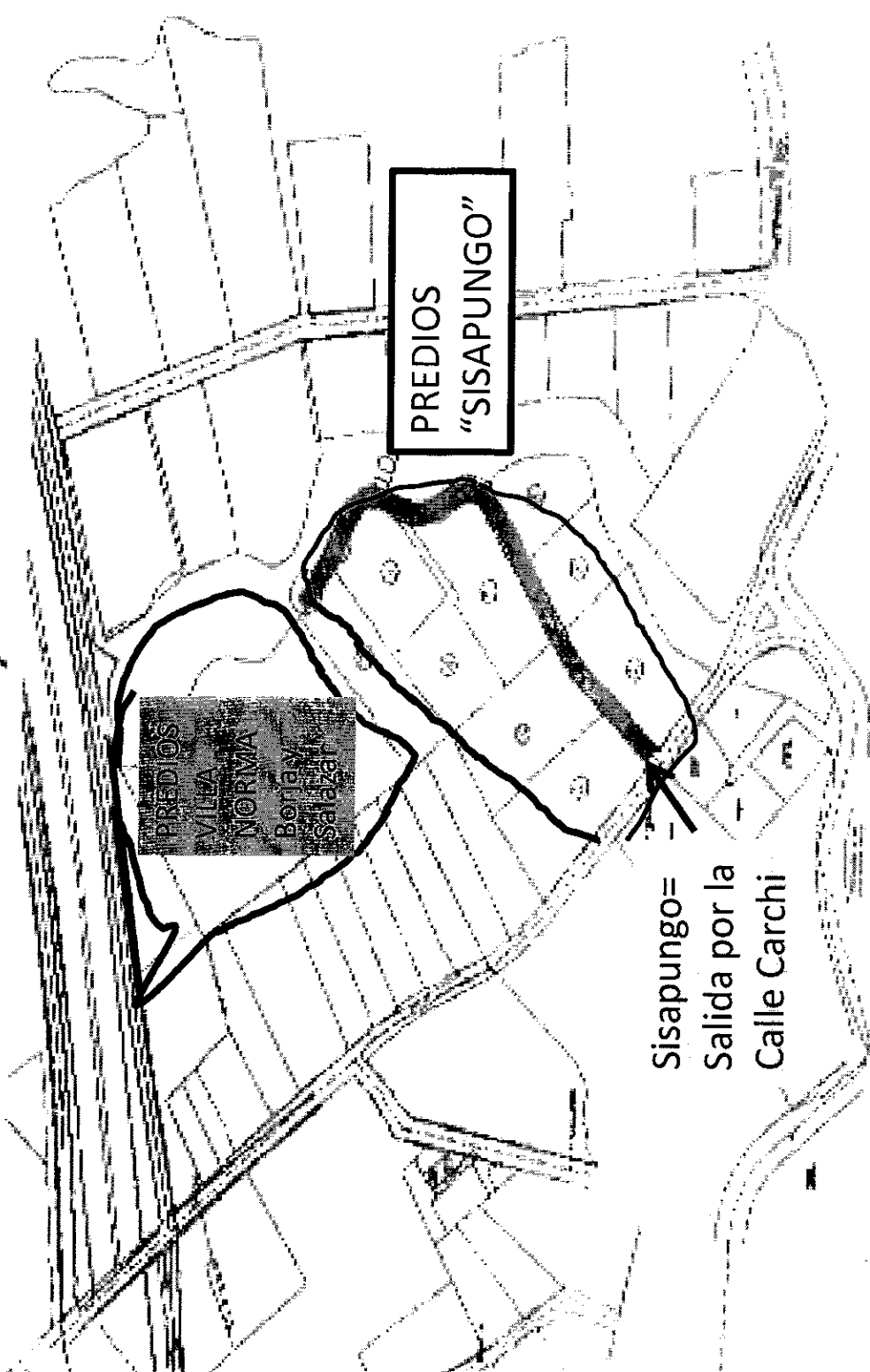
SECTOR "SISAPUNGO"

SavGIS Maps v3.0 / 2008-2

WGSS84

ERNATIVA 2 (312 ml.)

no



Sisapungo =
Salida por la
Calle Carchi

PREDIOS
VILLA
NORMA
Borja
Salazar

PREDIOS
"SISAPUNGO"



(Handwritten mark)

(Handwritten mark)

CONCLUSIONES

- Confirmada la existencia de 2 accesos a la zona de Rumihuayco-Sisapungo y uno mas por terminarse.
- Confirmadas las servidumbres escrituradas desde y hacia la Carchi de los 7 terrenos en 4,5mt de ancho.
- Confirmado que hay un bloqueo para entrar y salir a la Carchi por el dueño de un predio Sr. G. Loquvam.
- Confirmado que la salida alterna pretendida es una invasión a mi terreno ya que mi lindero por el norte va hasta la quebrada.

Conclusiones (2)

- Confirmado que cualquier permiso temporal para pasar por nuestros terrenos (Villa Norma – Borja y Salazar) fue enmarcado en el art. 27 de la ley de caminos que obliga a los usuarios temporales a que, una vez arreglados su acceso (la quebrada, caminos, ductos etc.), se regresara a su estado anterior.

Nueva Propuesta de DMQ zonal Tumbaco



Oficio -DGT-IV-2014

Tumbaco, 18/11/2014

Dr.
Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO

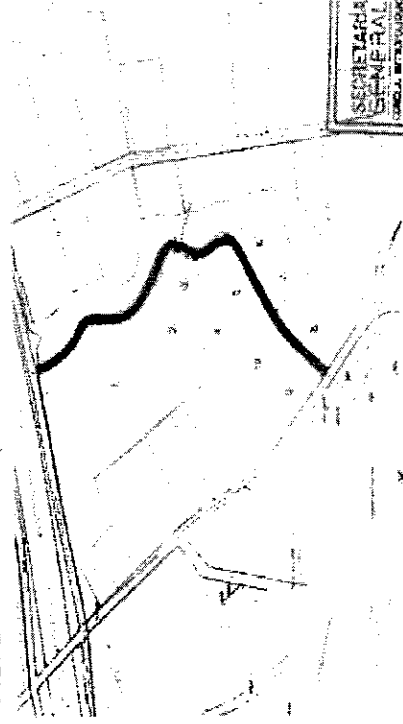
Presente.-
De mis consideraciones:

Mediante oficio s/n ingresado a esta Administración Zonal con Ticket#2014-146410, usted solicitó que se remita el informe técnico del Sector SISAPUNGO y la alternativa que nosotros consideramos factible realizarla.

En atención a lo solicitado, la Dirección de Gestión del Territorio de la Administración Municipal Zona Tumbaco, a través de la Unidad de Territorio y Vivienda informa lo siguiente:

La Alternativa 1 se considera más factible y es recomendada por la Administración Zonal, debido que cierra el anillo vial y hay conectividad para ingreso a los predios.

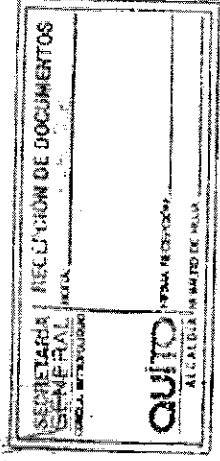
ALTERNATIVA 1 (465 ml.)



Atentamente,

Ing. Andreea Hidalgo Maldonado
ADMINISTRADORA ZONA TUMBACO

Revisado por	Arq. Botivar Arévalo Jr.	Jefe de Territorio y Vivienda
Elaborado por		
FIRMA/SUMILLA	FECHA	
	18/11/2014	18/11/2014



Caso – Sisapungo en Rumihuayco

- 4) Solucion definitiva

1) Abrir los portones

requiere abrir los portones que dan a la calle Carchi (resolviendo el tema de Sisapungo).

- Porque no hacerlo inmediatamente en base a 1) Esa salida es paso de servidumbre en escrituras y 2) Además la ocupación del terreno por parte del Sr Loquvam es mucho mas allá de sus escrituras , siendo el exceso propiedad del municipio.
- El Municipio re- toma esa franja y hace calle publica para el acceso de Sisapungo.

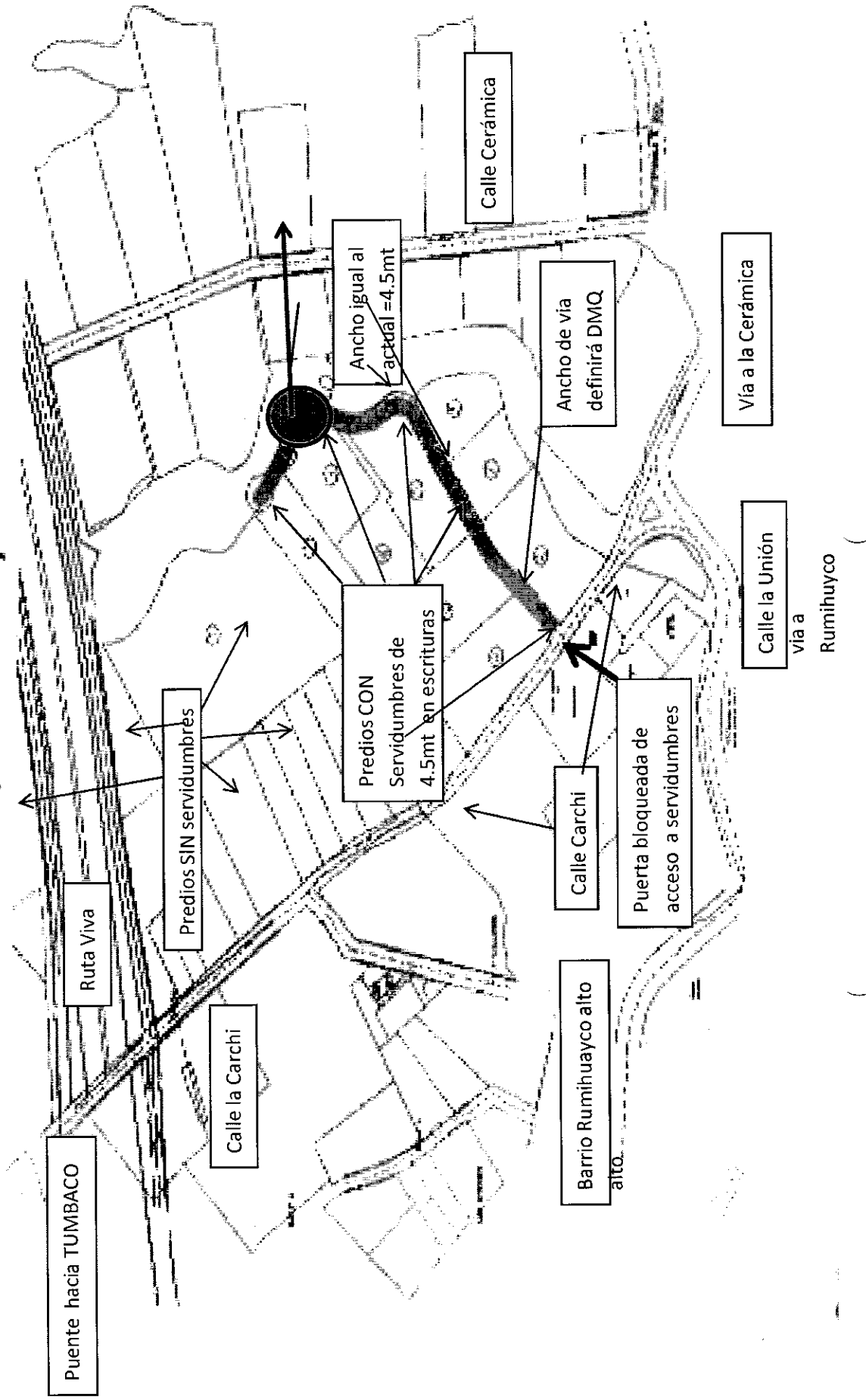
2) Definir URGENTEMENTE una SOLUCION

- A) Alternativa 2
 - Vía Calle Carchi = Acceso publico el primer tramo (terreno recuperados) y luego se mantienen los caminos internos actuales de servidumbre escriturados de Sisapungo. (No expropian)
 - Antes del final de Sisapungo se hace un retorno en Playón
 - La propiedad privada de familia Borja se respeta y se hacen los cerramientos de ley.
- B) Alternativa 1.
 - Camino publico=expropiación a todos 10mt x 465mt.
 - Declaración Urgente de Utilidad publica. Redefinir trazados y valores

ANU

ANEXO = La MEJOR ALTERNATIVA : SUGERIDA POR DMQ. Y ACEPTADA POR 50% de DUEÑOS

ALTERNATIVA 2 (312 ml.)



ANEXO

2



Comisión de Suelo
Concejo Metropolitano de Quito
15.12.2014

Proyecto de Ordenanza

ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD

Carlos Páez Pérez
Concejal Metropolitano de Quito

Motivación: el problema a resolver

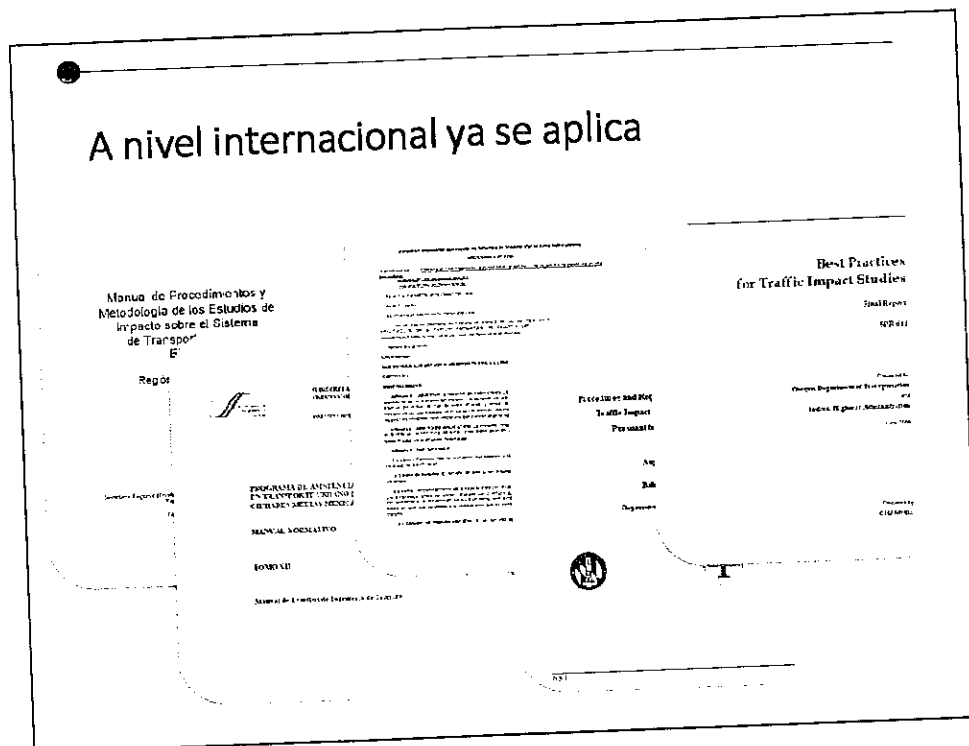
- Con el impulso de la industria inmobiliaria y el propio desarrollo urbano, la ciudad enfrenta cada vez más frecuentemente grandes proyectos urbanísticos y arquitectónicos que más allá de los obvios beneficios directos de estos proyectos, también generan impactos negativos no deseados sobre la movilidad
 - Mayor atracción de viajes
 - Mayor demanda de estacionamiento en los alrededores
 - Obstaculización de veredas
 - Mayores dificultades a los flujos peatonales

La alternativa

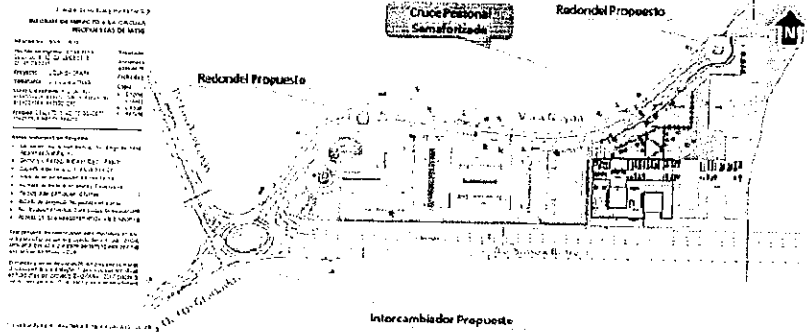
- Identificar tempranamente en el desarrollo del proyecto esos impactos negativos no deseados e incorporar medidas que los eviten o al menos los minimicen

ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD

A nivel internacional ya se aplica

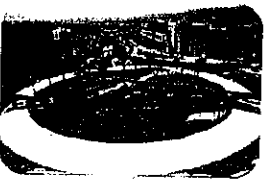
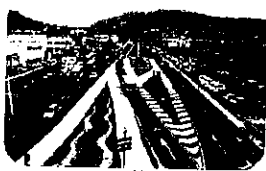


También a nivel de Quito

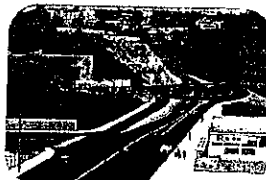


Diseño conceptual de la solución de movilidad definida en el proceso de EIM para el proyecto Ecopark de la UDLA

Otros ejemplos de Quito



Intercambiador Las Bañistas
(Av. Interoceánica) – Paseo San Francisco



Intercambiador Auqui Primavera (Av. Interoceánica) – CC Scala



Recuperación de espacio público y corrección de ingresos Av. NNUU – Quicentro y CCI

[Handwritten mark]

Consideraciones jurídicas

Considerandos (1)

- Artículo 31 CRE: *“las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía”*
- Artículos 35 y 36 CRE: atención prioritaria
- Artículo 264 CRE: competencias
- Artículo 54, 55, 84 y 85 COOTAD: competencias

Considerandos (2)

- Artículo (6) OM 156: LMU
- PMOT - OM 171: generación de instrumentos de gestión del suelo
- Artículo (17) OM 172: requisitos LMU
- Artículo (3 reformado) OM 172 (OM 432): facultad de la STHV

Considerandos (3)

- Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo establecidas como anexo de la OM 0172, se señala que para verificar la adecuación de la construcción e implementación de estacionamientos en cierto tipo de edificaciones, especialmente aquellas con estacionamientos de alta capacidad y rotación, se requiere la presentación de estudios de impacto de tráfico, que deben ser aprobados por la autoridad competente



AM

Contenido de la Ordenanza

Objetivo (art. 1)

- Establecer las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de los estudios de impacto de tráfico, o en su concepción más amplia, de movilidad exigidos en el Régimen Administrativo del Suelo y sus correspondientes Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo

Definición EIM (art. 3)

- Documento técnico que contiene información relevante, sistemática y documentada, que permita evaluar cualitativa y cuantitativamente el efecto que produciría sobre la movilidad general de su entorno un proyecto arquitectónico o urbanístico, con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la implementación de las correspondientes medidas de mitigación, que permitan reducir o eliminar los impactos negativos que se estimen y recuperar o mejorar las condiciones preexistentes.

Definición EIM (art. 3)

- La realización de estos estudios es responsabilidad de los propietarios o promotores de los respectivos proyectos. Estos estudios son parte del proceso de planificación de los proyectos arquitectónicos o urbanísticos que están por implementarse, aunque en situaciones especiales, pueden extender su aplicación a desarrollos inmobiliarios ya existentes, con la finalidad de corregir los impactos generados.

Definición medidas de mitigación (art. 3)

- Son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad vecinal o zonal, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos en sus propios predios y a sus propios costos

Competencias (arts. 4 al 6)

- Aprobación y seguimiento:
Secretaría de Movilidad
- Autorización (LMU):
Secretaría de Territorio, Hábitat y
Vivienda
- Control:
Agencia Metropolitana de Control en
base a informes de la secretaría de
Movilidad

Responsabilidad en la ejecución (art. 8)

- La realización de los EIM es responsabilidad de los propietarios o promotores de los respectivos proyectos arquitectónicos o urbanísticos.
- En caso de que las características de interés social de los proyectos de habilitación de suelo o de edificación, constituyan un óbice económico para que los propietarios o los promotores puedan financiar la realización de los EIM, previo constatación de esa dificultad y en base a un acuerdo formal, la secretaría a cargo de los temas de movilidad podrá realizarlos a su propio peculio. En esta última consideración no podrán incluirse a proyectos impulsados por entidades estatales de cualquier tipo.

Clasificación de EIM (arts. 9 al 11)

- Criterios
 - Uso del suelo
 - Habilitación de suelo: número de lotes
 - Edificación no residencial: tamaño construcción y número de estacionamientos
 - Edificación residencial: número de estacionamientos
- Categorías
 - Nivel 0: no requieren EIM
 - Nivel 1: medidas de mitigación de hasta 100 RMU
 - Nivel 2: medidas de mitigación mayores a 100 RMU proyectos urbano arquitectónicos especiales

Requisitos y contenidos EIM (arts. 12 al 15)

- Presentación: responsable del proyecto y responsable del estudio (profesional acreditado)
- Contenido
 - Resumen ejecutivo
 - Descripción del proyecto
 - Análisis condiciones de movilidad existente
 - Descripción cuantitativa y cualitativa de impactos
 - Medidas de mitigación
- Detalle y características de las medidas de mitigación (jerarquía del diseño: espacio peatonal, movilidad no motorizada y transporte público)

Aprobación EIM (arts. 16 al 20)

- Plazos: de 60 a 90 días dependiendo del nivel
- Socialización y participación ciudadana
 - Plazos
 - Mecanismos
 - Reunión
 - Comunicación electrónica y física
 - Información y retroalimentación
- Resolución y vigencia
 - Aprobación
 - Aprobación Condicional
 - Desaprobación
- Apelaciones

Disposiciones generales

- Generales
 - SM: producción de guías metodológicas
 - STHV: incorporación EIM para LMU
 - SM: base de datos sobre EIM
- Transitorias
 - STHV + SM: emisión de regla técnica (60 días)
 - SM: continuidad de trámites ya ingresados
 - SM: capacitación profesional con universidades (6 meses)



RMH

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Debido al impulso de la industria inmobiliaria en el Distrito Metropolitano de Quito, cada vez es más frecuente enfrentarse con grandes desarrollos arquitectónicos y urbanísticos que, más allá de los obvios beneficios directos que acarrea para el crecimiento de la ciudad y su economía, generan también impactos indeseables sobre las condiciones generales de movilidad, tanto durante su etapa de construcción, por la obstaculización de vías y veredas con equipo y materiales, cuanto en su utilización, por el incremento de viajes y demanda de estacionamiento.

Este no es un problema nuevo en otras ciudades, de hecho, para contrarrestar esos efectos no deseados y no convertir al nuevo desarrollo en un vecino indeseable para quienes viven, trabajan o circulan por sus inmediaciones, la gestión pública ha desarrollado un instrumento específico denominado estudio de impacto vial o estudio de impacto de tráfico, o en la movilidad para atender la visión más amplia que se ha ido configurando en Quito, que busca en esencia identificar los impactos negativos y sobretodo, incorporar al proyecto medidas de mitigación que reduzcan o eliminen esos impactos. De hecho, de la investigación realizada para construir esta propuesta, se desprende que esta herramienta ha estado vigente en Chile desde 1992 y desde inicios de este siglo al menos en Venezuela, México y Perú, sin mencionar claro a varias ciudades estadounidenses.

La ejecución de esta herramienta ha generado incluso varios documentos técnicos que las evalúan y que orientan su ejecución, tales como “*Best Practices for Traffic Impact Studies*” publicado por el Departamento de Transporte de Oregon, EEUU (CH2M Hill, 2006) o más cercano a nuestro medio “Legislación sobre impacto vial: una necesidad urgente e inevitable” (Santa María, 2009) y “Evaluación de la experiencia obtenida en los estudios de Impacto Vial y propuesta para su ejecución e implementación” (Quintero y otros, 2008).

En Quito, la exigencia de estos estudios, denominados como de tráfico, consta en el Anexo “Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo” de la Ordenanza No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo, vigente desde inicios del 2012, aunque se lo hace de manera muy marginal, sin darle la debida importancia como un instrumento para gestionar adecuadamente esta situación cada vez más presente. Pese a ello, en los últimos años, tanto el personal técnico de la Secretaría de Movilidad, cuanto los propios promotores de proyectos arquitectónicos y urbanísticos, han ido familiarizándose con la herramienta y se han obtenido varios resultados positivos y algunas experiencias locales, que han permitido calibrar en su lógica y procedimientos.

Pero quizás más importante, la utilización de esta herramienta ha sido muy útil para justamente resolver esos impactos no deseados de los proyectos y posibilitar que los desarrolladores inmobiliarios participen también en la mitigación de los mismos, en algunos casos incluso con obras de infraestructura de significativa envergadura, tales como intercambiadores de tráfico en la Av. Interoceánica o modificaciones y ampliaciones del sistema vial en el sector del redondel del Ciclista.

Esta concepción de construir ciudad desde la participación privada, con una visión más del interés común, así como también el reconocimiento de que la inversión pública no puede circunscribirse solo a un edificio, sino que debe involucrar el entorno en el que se

1
RHH

asienta, es básico para ir resolviendo comunitariamente los grandes problemas de movilidad que aquejan a la ciudad. De hecho, así se lo plantea en el Plan de Ordenamiento Territorial (PMOT).

Dentro de la definición de los instrumentos y procedimientos de gestión para el ordenamiento territorial, el PMOT, señala entre los problemas en la gestión territorial la *“carencia de un marco de gestión territorial y de suelo en la política pública municipal y falta de claridad sobre los derechos y deberes asociados al suelo, su clasificación y la norma asignada. Por tanto predomina la noción de que los costos del urbanismo deben ser asumidos por la colectividad sin participación pública en los beneficios privados generados por las actuaciones públicas sobre el territorio (normativa, obras), poco impacto de las fuentes de financiamiento del desarrollo urbano (contribución por mejoras, participación en la plusvalía) y para la producción de suelo público (reparto de cargas y beneficios, redistribución parcelaria), previstas por la ley nacional y local”* (pág. 75).

A partir de lo cual se establece que para entender los derechos y deberes asociados al suelo, *“la política de suelo del DMQ, en función de la competencia exclusiva otorgada por la Constitución Política (sic) y el COOTAD de planificar y controlar el uso y ocupación del suelo en el cantón, estará dirigida a hacer valer la función social y ambiental del suelo, y la prevalencia del bien común sobre el interés particular”* (pág. 77).

Bajo estas consideraciones, el PMOT define las estrategias de gestión territorial, entre las que se incluyen la *“generación de instrumentos de gestión territorial y de suelo para intensificar el uso en el suelo urbano, asumiendo aportes para espacio público, vías y equipamiento”* y la *“asignación de derechos y deberes para cada tratamiento en cuanto reparto de cargas y beneficios entre propietarios del suelo y el DMQ y entre propietarios”*, en ambos casos con el objetivo específico de *“promover, incentivar y direccionar el uso y la ocupación del suelo urbano con criterio de sustentabilidad ambiental, social y económica”* (pág. 81).

Por lo expuesto, con la finalidad de formalizar una práctica ya vigente en Quito, a fin de optimizar su ejecución, pero fundamentalmente sus resultados, se plantea la siguiente Ordenanza para los estudios de impacto de movilidad.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos el Informe No. ... de del 2014, expedido por la Comisión de Suelo y

CONSIDERANDO

- Que,** el artículo 31 de la Constitución de la República del Ecuador (CRE) establece que *“las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía”*.
- Que,** los artículos 35 y 36 de la CRE establecen la obligatoriedad del Estado de brindar atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado a las personas y grupos de atención prioritaria y adultas y adultos mayores.
- Que,** el artículo 264 de la CRE determina que entre las competencias exclusivas de los gobiernos municipales están *“2. Ejercer el control sobre el suelo y ocupación del suelo en el cantón”; “3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana”; y, “6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*. Estas competencias son también asignadas a los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, según lo dispuesto en el artículo 266 de la misma Constitución.
- Que,** el artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) señala que son funciones de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) municipales, entre otras, las siguientes: *“a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”; c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales”; m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización”; y, “o) Regular y controlar las construcciones en la circunscripción cantonal, con especial atención a las normas de control y prevención de riesgos y desastres”*. Estas funciones les son asignadas a los GAD de los distritos metropolitanos, en el artículo 84 del mismo COOTAD.
- Que,** el artículo 55 del COOTAD ratifica el concepto constitucional de las competencias exclusivas de los GAD municipales sobre el ordenamiento territorial; el control del uso y ocupación del suelo; la planificación, construcción y mantenimiento de la vialidad urbana; y, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre. El artículo 85 del COOTAD hace lo propio con respecto a las competencias exclusivas de los CAD de los distritos metropolitanos.

- Que,** el artículo ... (6) de la Ordenanza Metropolitana No. 156, que establece el Régimen Administrativo del Suelo en lo referente a las Licencias Metropolitanas Urbanísticas (LMU), sancionada el 10 de noviembre del 2011, señala que “3. *El hecho de que un administrado realice la intervención autorizada con la LMU no convalida el incumplimiento de otras obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional o metropolitano, o su deber general de garantizar la seguridad de las personas, los bienes o el ambiente en el ejercicio de su actuación*”.
- Que,** entre los objetivos específicos de la gestión territorial, establecidos en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito, expedido mediante Ordenanza Metropolitana No. 171, sancionada el 30 de diciembre del 2011, consta “*promover, incentivar y direccionar el uso y la ocupación del suelo urbano con criterio de sustentabilidad ambiental, social y económica*”, a través de la “*generación de instrumentos de gestión territorial y de suelo para intensificar el uso en el suelo urbano, asumiendo aportes para espacio público, vías y equipamiento*” y la “*asignación de derechos y deberes para cada tratamiento en cuanto reparto de cargas y beneficios entre propietarios del suelo y el DMQ y entre propietarios*”.
- Que,** el artículo ... (17) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 30 de diciembre del 2011, señala que “5. *Los propietarios del suelo planificarán las obras de habilitación o edificación de construcciones en el marco de las normas contenidas en los instrumentos de planificación metropolitana, como requisito para obtener la correspondiente licencia metropolitana urbanística*”.
- Que,** el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 432, reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 172, antes citada, sancionada el 20 de septiembre del 2013, establece el cambio del artículo ... (3), en el sentido de facultar que la secretaria responsable del territorio, hábitat y vivienda “*resolverá fundamentadamente los asuntos de habilitación de suelo y edificación que se presenten en la aplicación de los diferentes instrumentos de planificación y Reglas Técnicas vigentes, que por circunstancias técnicas no puedan sujetarse a ellas*”
- Que,** en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo establecidas como anexo de la precitada Ordenanza Metropolitana No. 172, específicamente en aquellas orientadas a la edificación o aprovechamiento urbanístico, se señala que para verificar la adecuación de la construcción e implementación de estacionamientos en cierto tipo de edificaciones, especialmente aquellas con estacionamientos de alta capacidad y rotación, se requiere la presentación de estudios de impacto de tráfico, que deben ser aprobados por la autoridad competente.

En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en los artículos 7, 57 literal a) y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito

EXPIDE LA SIGUIENTE

ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Capítulo I Generalidades

Artículo ... (1).- Objetivo: Establecer las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de los estudios de impacto de tráfico, o en su concepción más amplia, en la movilidad, exigidos en el Régimen Administrativo del Suelo y sus correspondientes Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (RTAU), a fin de eliminar o minimizar los impactos negativos derivados del desarrollo urbano y arquitectónico y propender a su sustentabilidad, a través de la aplicación de medidas de mitigación.

Artículo ... (2).- Ámbito de aplicación: La presente Ordenanza es de observancia general y obligatoria en el ámbito del Distrito Metropolitano de Quito, para todos aquellos proyectos de habilitación del suelo o de edificaciones especificados en los siguientes artículos, sean de propiedad pública o privada, conforme el nivel en que se clasifique cada uno de ellos.

Artículo ... (3).- Definiciones: La definición de los términos utilizados en la presente Ordenanza será en términos generales la misma que se señala en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo, más algunas otras que se señalan a continuación:

- Aprovechamiento urbanístico.- es la capacidad de edificación de un predio, condicionado por la reglamentación metropolitana y determinada por la zonificación de uso y ocupación de suelo, asignado en el sector en que éste se encuentre.
- Edificación.- es toda obra de construcción a realizarse en suelo urbano o rural, para permitir un uso o destino determinado.
- Estudio de impacto en la movilidad.- es un documento técnico que contiene información relevante, sistemática y documentada, que permita evaluar cualitativa y cuantitativamente el efecto que produciría sobre la movilidad general de su entorno un proyecto arquitectónico o urbanístico, con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la implementación de las correspondientes medidas de mitigación, que permitan reducir o eliminar los impactos negativos que se estimen y recuperar o mejorar las condiciones preexistentes. Estos estudios son parte del proceso de planificación de los proyectos arquitectónicos o urbanísticos que están por implementarse, aunque en situaciones especiales, pueden extender su aplicación a desarrollos inmobiliarios ya existentes, con la finalidad de corregir los impactos generados.
- Espacio público.- el espacio público constituye el sistema en el que se relacionan e integran las áreas, zonas y equipamientos del DMQ y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, sean de dominio público o de dominio privado, que constituye el escenario de la interacción social cotidiana y en cuyo contexto los ciudadanos ejercen su derecho a la ciudad. Sus elementos constitutivos y

complementarios son los definidos en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.

- **Habilitación del suelo.-** es el proceso técnico de división del territorio, para lograr a través de la acción material y de manera ordenada, la adecuación de los espacios para la localización de asentamientos humanos y sus actividades. Se habilita el suelo a través de urbanizaciones, subdivisiones y reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que consten en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.
- **Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación.-** es el acto administrativo mediante el cual el Distrito Metropolitano de Quito autoriza a su titular el ejercicio de su derecho preexistente a habilitar el suelo o a edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico.
- **Medidas de mitigación.-** son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad vecinal o zonal, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos en sus propios predios y a sus propios costos.

Capítulo II Competencias

Artículo ... (4).- Autoridad competente de aprobación y seguimiento: La autoridad competente para establecer las reglas técnicas específicas, revisar y aprobar los estudios de impacto en la movilidad y dar seguimiento a la adecuada implementación técnica de las medidas de mitigación aprobadas, será la secretaría responsable de los temas de movilidad en el Municipio.

Artículo ... (5).- Autoridad competente de autorización: La dependencia municipal a cargo de otorgar la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación, sea la secretaría a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda o las administraciones zonales, según sea el caso, serán responsables de verificar el cumplimiento del requisito de contar con la aprobación de los estudios de impacto en la movilidad, antes de emitir la referida Licencia.

Artículo ... (6).- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de controlar la implementación de las medidas de mitigación aprobadas en el respectivo estudio de impacto en la movilidad, sobre la base de los informes técnicos emitidos por la autoridad competente de aprobación y seguimiento. Mientras se expida el Título "De las Infracciones y Sanciones" dentro del Régimen Administrativo del Ejercicio de las Potestades Sancionatorias en el Distrito Metropolitano de Quito, las infracciones y sanciones en esta materia, serán las contempladas en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.

Capítulo III

Alcance, responsabilidad en la ejecución y clasificación de los estudios de impacto en la movilidad

Artículo ... (7).- Alcance: Los estudios de impacto en la movilidad no implican la modificación de los parámetros y criterios establecidos en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (RTAU) y su aprobación no implica la aprobación de los proyectos arquitectónicos y urbanísticos; sin embargo, si fruto de la evaluación de los impactos y de la definición de las correspondientes medidas de mitigación, se requiera introducir correcciones, modificaciones o incorporaciones a los proyectos arquitectónicos o urbanísticos, éstas deberán incorporarse formal y obligatoriamente en los diseños de tales proyectos, antes de considerarlos para su autorización.

Artículo ... (8).- Responsabilidad en la ejecución: En términos generales, la realización de los estudios de impacto en la movilidad es responsabilidad de los propietarios o promotores de los respectivos proyectos arquitectónicos o urbanísticos. En caso de que las características de interés social de los proyectos de habilitación de suelo o de edificación, constituyan un óbice económico para que los propietarios o los promotores puedan financiar la realización de los estudios de impacto de movilidad, previo constatación de esa dificultad y en base a un acuerdo formal, la secretaría a cargo de los temas de movilidad podrá realizarlos a su propio peculio, cumpliendo con los requisitos técnicos establecidos en esta Ordenanza y en las Reglas Técnicas aplicables. En esta última consideración no podrán incluirse a proyectos impulsados por entidades estatales de cualquier tipo.

Artículo ... (9).- Clasificación: Desde el punto de vista de la obligatoriedad de los estudios de impacto en la movilidad, los proyectos de habilitación de suelo o edificación se clasificarán en función de los siguientes criterios: uso del suelo, número de lotes, tamaño de la edificación y número de estacionamientos. De acuerdo a esto, se establecen los siguientes niveles:

- a) Nivel 0: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad puedan ser resueltos a través del cumplimiento cabal de las RTAU pertinentes y consecuentemente, no requieren de un estudio de impacto en la movilidad. En esta categoría caben:
 - Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple de hasta 50 lotes; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
 - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de hasta 1000 m² de construcción o que tengan hasta 50 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
 - Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 100 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
- b) Nivel 1: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad deban ser resueltos con medidas de mitigación que impliquen diseños especiales relativos a la movilidad en el proyecto que no estén explicitados en las RTAU, cambios locales (en las vías aledañas) en la gestión del tráfico, implementación de dispositivos de control de

tránsito o reformas geométricas menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas. En esta categoría caben:

- Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple entre 51 y 200 lotes excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
 - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de entre 1000 y 2000 m² de construcción o que tengan entre 51 y 200 estacionamientos excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
 - Proyectos de edificación para uso residencial de más de 100 estacionamientos excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o calles principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
- c) Nivel 2: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad deban ser resueltos con medidas de mitigación que impliquen cambios zonales en la gestión del tráfico, implementación de dispositivos de control de tránsito o intervenciones infraestructurales estimadas en más de 100 remuneraciones básicas unificadas. En esta categoría caben:
- Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple de más de 200 lotes.
 - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de más de 2000 m² de construcción o que tengan más de 200 estacionamientos.

Artículo ... (10).- Proyectos especiales: Todos los proyectos definidos por la secretaría responsable de los temas de suelo, hábitat y vivienda como “proyectos urbano arquitectónicos especiales” deberán presentar obligatoriamente estudios de impacto en la movilidad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Nivel 2.

Artículo ... (11).- Facultad de determinación: La secretaría a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda tendrá en todo momento la capacidad de determinar la categorización de los proyectos, más allá de lo previsto en este Capítulo, considerando condiciones específicas de los mismos o del sitio en el cual serán implementados, que así lo ameriten. La resolución correspondiente deberá ser fundamentada y de conocimiento público.

Capítulo IV

Requisitos, contenidos básicos de los estudios de impacto en la movilidad y de las medidas de mitigación

Artículo ... (12).- Presentación: Los estudios de impacto en la movilidad deberán ser presentados ante la autoridad competente, mediante solicitud con firma conjunta del propietario o representante legal del proyecto, debidamente acreditado, y el profesional a cargo de su realización; en la cual se declare explícitamente que se conocen las medidas de mitigación propuestas y que, en caso de ser aprobadas, se compromete su diseño y planificación definitivas, así como a su implementación bajo su costo.

Artículo ... (13).- Realización de los estudios: Los estudios de impacto en la movilidad deberán ser realizados por profesionales de la arquitectura o la ingeniería civil, debidamente acreditados por el Sistema Nacional de Educación Superior, que hayan recibido instrucción específica en esta materia o acrediten experiencia de al menos dos años en la misma.

La autoridad competente de aprobación mantendrá un registro de acceso público de los profesionales que hayan presentado estudios hasta esta fecha y promoverá la inclusión de esta formación específica en las universidades de la ciudad y el país, a través de cursos regulares incorporados al pensum de las carreras o como cursos de formación continua.

Artículo ... (14).- Contenido básico de los estudios: Los estudios deben ser entregados en formato impreso (dos copias) y digital, conteniendo como mínimo los siguientes elementos:

- Resumen ejecutivo.
- Memoria descriptiva del proyecto, incluyendo planos arquitectónicos básicos, implantaciones locales o zonales, según sea el caso.
- Análisis de las condiciones de la movilidad en el entorno local o zonal, según sea el caso, que contenga:
 - Definición del área de influencia, según las características del proyecto.
 - Características geométricas, de señalización y de estacionamientos del sistema vial en el área de influencia.
 - Aforos del tráfico vehicular en horas punta y horas valle, identificando la presencia de servicios de transporte público y ciclovías existentes o planificadas por la Municipalidad.
 - Aforos del tráfico peatonal.
 - Presencia de equipamientos, tales como unidades educativas, servicios de salud, locales comerciales importantes, estacionamientos, etc.
 - Determinación de la generación de tráfico asociada al proyecto.
- Descripción cualitativa y cuantitativa de los impactos en la movilidad, considerando la jerarquía de accesibilidad, seguridad vial y tránsito siguiente: peatones, bicicletas, transporte público y autos particulares. En todos los casos deben priorizarse la atención de segmentos poblacionales de atención prioritaria como niños y niñas, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.
- Medidas de mitigación propuestas, diferenciándolas para la fase de construcción y la fase de utilización.

La secretaría responsable de los temas de movilidad procurará generar información de acceso público que pueda servir de base para determinar las condiciones existentes o planificadas de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, a partir de mediciones o investigaciones propias o a través de la sistematización de la generada por estos estudios, una vez que hayan sido aprobados.

El nivel de detalle de la información y del diseño de las medidas de mitigación para cada nivel de estudio, incluyendo la escala de los planos, deberá ser establecido por la au-

toridad competente de la aprobación de los mismos, mediante la expedición de una Regla Técnica.

Artículo ... (15).- Criterios para el diseño de las medidas de mitigación: Las medidas de mitigación deberán considerar los siguientes criterios de jerarquía en su diseño:

- Acceso seguro de peatones al espacio público y de cruce de calles, especialmente de aquellos con necesidades especiales.
- Protección de paradas y carriles del transporte público.
- Protección de ciclovías.
- Reducción de la presión por el mal estacionamiento temporal o de larga estancia en la vía pública.
- Reducción de colas de ingreso a los estacionamientos en la vía pública y de conflictos a la salida.
- Mantenimiento, afectación aceptable o mejoramiento del nivel de servicio de las intersecciones involucradas en la influencia del proyecto.

En caso de que el desarrollo urbano, vial o del espacio público impulsado por el Municipio o de que la existencia de otras iniciativas impulsadas por propietarios o promotores públicos o privados distintos, definan la necesidad técnica de intervenciones más integrales y abarcativas que las derivadas de los estudios de impacto de movilidad para un proyecto específico, el Municipio deberá articular compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores involucrados, en términos monetarios o de cesión de suelo, así como las responsabilidades en la ejecución.

Capítulo V

Aprobación de los estudios de impacto en la movilidad

Artículo ... (16).- Plazos: La autoridad competente de aprobación deberá atender las solicitudes presentadas en un plazo no mayor a 60 días para los estudios correspondientes al Nivel 1; y, 90 días para los del Nivel 2. Estos plazos se computarán solo en los días atribuibles a la administración municipal; es decir, descontando los períodos de tiempo que el solicitante tarde en responder a los requerimientos de información aclaratoria o complementaria, formalmente enviados por parte de la autoridad.

En caso de que el solicitante demore de manera injustificada más de 60 días en atender los requerimientos de la autoridad, se procederá a expedir la resolución que declara rechazada la solicitud presentada.

En el caso de que las medidas de mitigación planteadas en los estudios de Nivel 2, requieran de análisis técnicos o económicos de mayor profundidad a lo que permite el plazo de 90 días, la autoridad competente podrá definir una ampliación del plazo.

Artículo ... (17).- Socialización y participación ciudadana: En un plazo de 10 días desde la recepción de la solicitud de aprobación del estudio de impacto en la movilidad, la autoridad competente, en coordinación con la Administración Zonal correspondiente, organizará una reunión de socialización del proyecto, el estudio y las medidas de mitigación a la comunidad vecina, a fin de receptor sus observaciones y sugerencias, que deberán ser incorporadas en el proceso de evaluación. En caso de que el proyecto haya

debido realizar un estudio de impacto ambiental, se procurará que la reunión de socialización del estudio de impacto en la movilidad se programe conjuntamente con la socialización del estudio ambiental, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos.

Hasta siete días después de la realización de la reunión señalada, la autoridad competente mantendrá abiertos sus canales electrónicos y físicos de comunicación para receptor las opiniones de los vecinos sobre el proyecto.

Una vez emitida la resolución respecto al estudio de impacto de movilidad, la autoridad competente deberá informar sobre la misma a los participantes en el proceso de socialización, sea que hayan asistido a la reunión o hayan remitido sus observaciones. Junto con la resolución, el informe deberá contener una explicación del tratamiento dado a las observaciones recogidas en este proceso.

Artículo ... (18).- Resolución: La autoridad competente emitirá antes del plazo establecido para cada nivel de estudio, una resolución formal en alguno de los siguientes sentidos:

- a) Aprobación del estudio de impacto de movilidad y las medidas de mitigación, incluyendo los planos definitivos; en caso de que no existan deficiencias técnicas y se cuente con la información al nivel de detalle requerido.
- b) Aprobación Condicional del estudio de impacto de movilidad y las medidas de mitigación, incluyendo los planos provisionales; en caso de que no existan deficiencias técnicas y la información para definir totalmente las medidas requiera ser complementada conforme avance de diseño del proyecto, para poder contar con planos definitivos y la Aprobación.
- c) Desaprobación del estudio de impacto de movilidad, debido de que los impactos negativos son de tal magnitud que las medidas de mitigación no pueden reducirlos hasta niveles aceptables. En este caso, el propietario o promotor del proyecto podrá realizar modificaciones sustanciales en el proyecto e ingresar la solicitud, como un trámite nuevo.
- d) Desaprobación del estudio de impacto de movilidad, debido a que no se atendieron los requerimientos de información dentro de los plazos establecidos o que habiéndolo hecho, siguen sin satisfacer las especificaciones técnicas requeridas.

Artículo ... (19).- Apelaciones: En caso de que los vecinos que se sientan afectados por el proyecto no estén de acuerdo con las decisiones de la autoridad competente en la materia de esta Ordenanza, podrán apelarlas justificada, formal y razonadamente ante la comisión permanente del Concejo encargada de los temas de usos y ocupación del suelo, la cual deberá convocar a una sesión especial extraordinaria, en un plazo de 30 días, para tratar específicamente esta apelación en comisión general, de acuerdo con el reglamento correspondiente. Sobre la base de esta apelación, la comisión permanente emitirá recomendaciones para que sean analizadas e incorporadas o rechazadas razonadamente, en una nueva resolución por parte de la autoridad competente de aprobación y seguimiento.

Artículo... (20).- Vigencia de la aprobación: La aprobación de un estudio de impacto de movilidad estará vigente mientras la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación se mantenga en esa condición. Si el proyecto, luego de haber obtenido la aprobación del estudio de impacto a la movilidad y sus medidas de mitigación, fuese modificado, el estudio referido deberá ser también actualizado de acuerdo a las nuevas condiciones, siendo necesario efectuar un nuevo proceso de aprobación considerando el proyecto integral.

Disposiciones Generales

Primera.- La entidad municipal rectora en el ámbito de la movilidad incorporará dentro de sus funciones, la generación de guías metodológicas para la realización de estudios de impacto en la movilidad en general y para herramientas específicas que se utilizan en la evaluación de los impactos y la definición de las medidas de mitigación, tales como estimación de la generación de viajes y conteos y aforos e tráfico vehicular y peatonal.

Segunda.- La entidad municipal rectora en los ámbitos de territorio, hábitat y vivienda, será la encargada de incorporar dentro de los requisitos para el otorgamiento de la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación, para los proyectos que corresponda, la resolución de aprobación de los estudios de impacto en la movilidad, procurando que los tiempos previstos para la aprobación de los estudios se enmarquen dentro de los actualmente vigentes para el otorgamiento de la Licencia, de tal manera de reducir al máximo posible las demoras por razones administrativas.

Tercera.- La entidad municipal rectora en el ámbito de la movilidad mantendrá en su sitio Web una base de datos actualizada sobre los estudios de impacto de movilidad que contenga como mínimo: (i) nombre del proyecto; (ii) localización y dirección exacta; (iii) resumen ejecutivo del estudio de impacto de movilidad; (iv) resolución al respecto; y, (v) nombre del profesional responsable del estudio.

Cuarta.- A partir de la fecha de vigencia de la presente Ordenanza, quedan derogadas todas las disposiciones de menor jerarquía relativas a esta temática.

Disposiciones Transitorias

Primera.- En un plazo de 60 días desde la vigencia de esta Ordenanza, la Comisión de Suelo propondrá al pleno del Concejo el reglamento específico para tratar las apelaciones a las resoluciones de la autoridad competente sobre los estudios de impacto en la movilidad

Segunda.- En un plazo de 60 días desde la vigencia de esta Ordenanza, la entidad municipal rectora en los ámbitos de territorio, hábitat y vivienda, en coordinación con la entidad municipal rectora en el ámbito de la movilidad, emitirá la Regla Técnica con el contenido de los estudios de impacto de movilidad para cada nivel y, de considerarlo necesario, para cada tipo de proyecto específico.

Tercera.- Los estudios de impacto de movilidad ingresados antes de la fecha de vigencia de esta Ordenanza con su Regla Técnica, serán evaluados de acuerdo a los criterios que se venían manteniendo al interior de la entidad municipal a cargo de los mismos,

conforme sea aplicable; con la excepción de la socialización y participación ciudadana que deberá implementarse inmediatamente.

Cuarta.- En un plazo de seis meses desde la vigencia de esta Ordenanza, la entidad municipal rectora en el ámbito de la movilidad, en coordinación con universidades locales, deberá organizar un primer curso de educación continua para la realización de estudios de impacto en la movilidad.