



Carlos Páez Pérez
CONCEJAL
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2018-183994

2018-042298

2014-172566

Mano de Carlos Páez Pérez
Mano de Sergio Garnica
Mano de Diego Cevallos Salgado

Oficio No. 559-CPP-2018
Quito, 03 de diciembre 2018

Abogado
Sergio Garnica
Concejal Metropolitano
Presidente de la Comisión de Uso de Suelo
Presente

De mi consideración:

Adjunto a la presente encontrará la última versión del proyecto de "Ordenanza Metropolitana que establece las disposiciones y lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito".

Vale indicar que este proyecto recoge las observaciones formuladas por los concejales en el curso del primer debate, remitidas mediante Oficio de Secretaría General No. 2057 de 05 de julio 2018, las realizadas por la Mesa de Trabajo de la Comisión de Uso de Suelo realizada el 15 agosto 2018, así como las remitidas por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda mediante Oficio STHV-5098 de 11 de octubre 2018.

Con estos antecedentes, me permito solicitar que en la próxima sesión de la Comisión de Uso de Suelo se coloque en el orden del día el conocimiento y procesamiento de las observaciones de primer debate de este proyecto de Ordenanza.

Seguro de su atención favorable, aprovecho la oportunidad para saludarle.

Atentamente,

Carlos Páez Pérez

Carlos Páez Pérez
Concejal Metropolitano

adjunto lo indicado

cc. Abg. Diego Cevallos Salgado
Secretario General, Concejo Metropolitano de Quito

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **03 DIC 2018** Hora **10:56**

Nº. HOJAS **UNA**

Recibido por: *[Firma]*

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 privada no puede circunscribirse solo a un edificio, sino que debe involucrar el entorno en el que se asienta, es básico para ir resolviendo colectivamente los grandes problemas de movilidad

que aquejan a la ciudad. De hecho, así se lo plantea en el Plan Metropolitano 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 de 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 desarrollo urbano 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 al 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 metropolitana para los estudios de impacto de movilidad.

ORDENANZA METROPOLITANA No.

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos el Informe No. ... de del 2015, expedido por la Comisión de Uso 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 16 de diciembre 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, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito, expedido mediante Ordenanza Metropolitana No. 041, sancionada el 22 de febrero del 2015, “incorpora la movilidad como elemento articulador entre el desarrollo y territorio”; el diagnóstico del eje territorial reconoce que “*la presente estructura urbana, de un alto grado de fragmentación territorial, ha favorecido una cultura del vehículo particular que no permite incentivar otros medios de transporte, y ha sido la causa principal de los problemas vehiculares en el DMQ*”.

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 16 de la Ordenanza Metropolitana No. 210, reformativa de las Ordenanzas Metropolitanas No. 172 y No. 432, sancionada el 12 de abril del 2018, que cambia el artículo ... (3), establece que “*Todos los asuntos relativos a habilitación de suelo y edificación que se presenten con ocasión de la aplicación de los diferentes instrumentos de planificación, así como las consultas aclaratorias sobre la aplicación de los mismos serán resueltos fundamentadamente por la entidad responsable del territorio, hábitat y vivienda.*”

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.

Que, el artículo.26 de la Ordenanza Metropolitana No.172 de Régimen de Suelo sancionada el 30 de diciembre de 2011; establece en el segundo inciso que los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales “*se desarrollarán en concertación con el MDMQ y podrán contar con determinaciones de ocupación y edificabilidad dife-*

rentes a las establecidas en el PUOS, siempre que constituyan aportes urbanísticos, que mejoren las contribuciones de áreas verdes y espacios públicos, la imagen urbana y el paisaje, y contribuyan al mantenimiento de las áreas naturales.”

Que, el art. ... (1) de la Ordenanza Metropolitana No. 194, que establece el régimen jurídico del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, sancionada el 13 de marzo 2012, establece que dicho sistema permite “...*al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.*”

Que, el art. ... (3) de la Ordenanza Metropolitana No. 194, reformado por la Ordenanza Metropolitana No. 060 que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares - Quito Cables, sancionada el 07 de marzo 2015, establece que el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros se organiza en cuatro subsistemas: Metro de Quito; Metrobús-Q; Transporte Convencional; y, Quito Cables.

Que, la Disposición transitoria octava de Ordenanza Metropolitana No.170 que regula el Sistema de Estacionamientos, sancionada el 22 de junio de 2017, establece que “*Dentro del plazo de ciento ochenta días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda deberá presentar los criterios y disposiciones reformativas a las Normas de Arquitectura y Urbanismo consideradas como anexo del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, en los que se contemple como lineamiento de política pública la eliminación de los requerimientos mínimos y la fijación de topes máximos de estacionamientos tanto en las antiguas edificaciones como en los nuevos desarrollos, dependiendo de su uso.*”

Que, el artículo 27 de la Ordenanza Metropolitana No.194 que prioriza, regula, facilita y promueve la bicicleta y la caminata como modos de transporte sostenibles en el Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 22 de diciembre de 2017, establece en el tercer inciso que “*Las normas técnicas de arquitectura y urbanismo deberán contemplar en su reglamentación la obligación de implementación de espacios de estacionamiento para bicicletas en predios privados, conforme a la normativa vigente.*”

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 LAS DISPOSICIONES Y LINEAMIENTOS QUE DEBERÁN OBSERVARSE PARA LA PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE

ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

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 de proyectos urbanos y arquitectónicos y propender a su sustentabilidad, a través de la aplicación de medidas de mitigación y/o compensación a cargo del promotor.

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 de suelo o de edificaciones especificados en los artículos 11 y 12 de la presente Ordenanza, sean de propiedad pública o privada, conforme el nivel indicado en el artículo 11.

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 en el entorno de proyectos urbanísticos arquitectónicos con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la implementación de las correspondientes medidas de mitigación y/o compensación, 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 urbanísticos arquitectónicos que están por implementarse, aunque en situaciones especiales, debidamente justificadas por la autoridad competente, 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, además de sistemas colectivos de soporte, 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 a habilitar, edificar o, a utilizar o aprovechar el espacio público. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico.
- **Medidas de mitigación y/o compensación.**- son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad sectorial o zonal, durante la fase de construcción o durante la fase de utilización, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos a su costa sobre la base de la decisión de la Mesa Técnica Multisectorial establecida con la autoridad competente.

Las medidas de compensación comprometidas fuera del predio de ejecución del proyecto, podrán ser ejecutadas en el marco de convenios específicos con la autoridad metropolitana correspondiente.

- **Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTTP).**- constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, por gestión directa o delegada, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro de su territorio.

El SMTTP se organiza en tres subsistemas: Metro de Quito, MetrobúsQ y Transporte Convencional.

- **Metro de Quito.**- Subsistema del SMTTP constituido por los elementos y/o componentes vinculados a las líneas del metro que, de conformidad con los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.
- **Metrobús-Q.**- Subsistema del SMTTP en corredores viales exclusivos (bus rapid transit -BRT), constituido por los elementos y/o componentes vinculados con los corredores troncales y alimentadores que, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema, se hayan implementado o se llegaren a implementar.

- Transporte Convencional.- Subsistema de transporte colectivo en rutas y frecuencias, con sus elementos y/o componentes, definidos en los instrumentos de planificación expedidos por el Administrador o Administradora del Sistema.
- Areas servidas por el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTPP).- Areas del Distrito Metropolitano de Quito ubicadas en el área de influencia directa del SMTPP, definidas en el Mapa correspondiente adjunto a la presente Ordenanza y actualizado periódicamente por la autoridad metropolitana rectora en los ámbitos de territorio, hábitat y vivienda.
- Vías expresas.-son vías de circulación sin interferencias laterales y accesos controlados, sus características son: soporte al tráfico de paso de larga y mediana distancia; separan el tráfico de paso del tráfico local; permiten una velocidad de operación hasta de 80km/h; no permiten accesos directos a lotes frentistas; los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración; no admiten el estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel; admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales.
- Vías semi-expresas.- son vías con control parcial de accesos, sus características son: permiten el desarrollo de altas velocidades vehiculares y es soporte del tráfico de paso de larga y mediana distancia con características menores a las expresas; separan el tráfico de paso del tráfico local; permiten una velocidad de operación de hasta 70 km/h; admiten a circulación de transporte interurbano, interprovincial y urbano; excepcionalmente admiten accesos directos a predios frentistas mediante vías laterales de servicio; no admiten estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel y a nivel en caso excepcional.
- Vías Principales.- Todas las vías que son parte de la Red de Paso y de la Red de Accesos, indicadas en el Anexo 1 de la Ordenanza No. 117 “De reglamentación para la circulación de vehículos de carga y transporte de productos químicos peligrosos en el DMQ” aprobada el 24 de abril del 2004.
- Vías de red de servicio local.- Conformada por vías que igualmente permiten la accesibilidad hacia los diferentes sectores de la ciudad, pero que por sus características residenciales y/o geométricas, obligan a la restricción total de la circulación de los vehículos de Carga Pesada. Su función consiste en permitir que los vehículos que transportan cargas livianas y medianas puedan servir a la demanda que se genera en las áreas consolidadas, cuya circulación no tiene restricción expresa, salvo las que se generen por las propias características físicas y funcionales de las vías, tales como: Sección de la vía; Uso predominante residencial, de equipamiento educativo y de salud; Pendientes pronunciadas.
- **Informe de cumplimiento de medidas de mitigación y/o compensación:** Proceso sistemático, objetivo y documentado, realizado o encargado por la autoridad metropolitana de movilidad, para evaluar el grado de cumplimiento de las medidas de mitigación y/o compensación del estudio de impacto en la movilidad, EIM, y de la normativa metropolitana y nacional de movilidad aplicable, con el fin de determinar medidas correctivas o acciones para el cumplimiento de los objetivos del EIM.

- **Conformidad (C):** Calificación dada a las actividades, procedimientos, procesos, instalaciones, prácticas o mecanismos de registro que se han realizado o se encuentran dentro de las medidas de mitigación del EIM aprobado, y de la normativa metropolitana y nacional de movilidad aplicable.
- **No Conformidad (NC):** Calificación dada a las actividades, procedimientos, procesos, instalaciones, prácticas o mecanismos de registro que no se han realizado o no se encuentran dentro de las medidas de mitigación del EIM aprobado, y de la normativa metropolitana y nacional de movilidad aplicable.
- **No Conformidad Menor (nc -):** Calificación que implica una falta leve frente a las medidas de mitigación del EIM aprobado, y de la normativa metropolitana y nacional de movilidad aplicable, dentro de los siguientes criterios:
 - Fácil corrección o remediación.
 - Rápida corrección o remediación.
 - Bajo costo de corrección o remediación; evento de magnitud pequeña, extensión puntual.
 - Poco riesgo e impactos menores.
- **No Conformidad Mayor (NC+):** Calificación que implica una falta grave frente a las medidas de mitigación del EIM aprobado, y de la normativa metropolitana y nacional de movilidad aplicable; también pueden deberse a repeticiones periódicas de no conformidades menores. Los criterios de calificación son los siguientes:
 - Corrección o remediación difícil.
 - Corrección o remediación que requiere mayor tiempo y recursos.
 - El evento es de magnitud moderada a grande.
 - Los accidentes potenciales pueden ser graves o fatales.
 - Evidente despreocupación, falta de recursos o negligencia en la corrección de un problema menor.
- **No Aplica:** Se da esta calificación cuando se ha citado medidas de mitigación del EIM aprobado que no tienen relación con la actividad que se realiza, y su aplicabilidad es innecesaria.
-

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 emitir informes técnicos sobre 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 instancia municipal a cargo de otorgar la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación, será la secretaría a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda o las administraciones zonales, según sea el caso, y serán responsables de informar a las Entidades Colaboradoras que el estudio aprobado y que las medidas de mitigación requeridas por la instancia

municipal encargada de la gestión de la movilidad que se presenten contengan las observaciones realizadas al proyecto previo la emisión de la respectiva Licencia.

Artículo 6.- Responsabilidad de Negociación: La instancia municipal a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda, en coordinación con la instancia municipal encargada de la gestión de la movilidad, serán los entes responsables del proceso de análisis, mediante el cual se establezcan los alcances de las obras de mitigación a cargo del promotor así como otros aspectos requeridos para la ejecución de dichos trabajos a su coste.

Capítulo III

Alcance, clasificación y responsabilidad en la ejecución de los estudios de impacto en la movilidad e implementación de las medidas de mitigación

Artículo 8.- 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 urbanísticos arquitectónicos; sin embargo, si fruto de la evaluación de los impactos y de la definición de las correspondientes medidas de mitigación y/o compensación, 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 9.- De la obligatoriedad de implementación de las medidas de mitigación: Es responsabilidad de los propietarios o promotores públicos o privados de los proyectos urbanísticos arquitectónicos implementar todas las medidas de mitigación que resultaren necesarias producto del estudio. 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.

Artículo 10.- Responsabilidad en la ejecución: En términos generales, la realización de los estudios de impacto en la movilidad es responsabilidad de los propietarios o promotores públicos o privados de los respectivos proyectos urbanísticos arquitectónicos. 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 11.- 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; ubicación dentro o fuera de las áreas servidas por el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros (SMTTP); y, número de estacionamientos. De acuerdo a esto, y como se indica en la Tabla 1, 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 la aprobación de un estudio de impacto en la movilidad por parte la municipalidad. En esta categoría caben:

- Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivamente residencial, que estén dentro del área de influencia directa del SMTTP, que tengan hasta 150 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
- Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivamente residencial, que estén fuera del área de influencia directa del SMTTP, que tengan hasta 200 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
- Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 200 estacionamientos, que estén dentro del área de influencia directa del SMTTP; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.
- Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 250 estacionamientos, que estén fuera del área de influencia directa del SMTTP; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías 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, tales como cambios en la gestión del tráfico local (en las vías aledañas), implementación de dispositivos de control de tránsito (Ej: semáforos) o reformas geométricas viales menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:

- Proyectos de edificación o habilitación de suelo distintos al exclusivo residencial, que estén dentro del área de influencia directa del SMTTP, que tengan entre 151 y 300 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
- Proyectos de habilitación de suelo distintos al exclusivo residencial, , que estén fuera del área de influencia directa del SMTTP, que tengan entre 201 y 300 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
- Proyectos de edificación para uso exclusivamente residencial, que estén dentro del área de influencia directa del SMTTP, de más de 200 estacionamientos y hasta 300 estacionamientos.
- Proyectos de edificación o habilitación de suelo para uso exclusivamente residencial, que estén fuera del área de influencia directa del SMTTP, de más de 250 estacionamientos y hasta 300 estacionamientos.

- 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 sectoriales o zonales en la gestión del tráfico, mediante la implementación de dispositivos de control de tránsito o intervenciones infraestructurales estimadas en más de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:

- Proyectos de edificación o de habilitación de suelo que tengan más de 300 estacionamientos.

En el caso que el desarrollo urbano, vial o del espacio público impulsado por el Municipio, o que la existencia de otras iniciativas impulsadas por propietarios o promotores públicos o privados distintos definan la necesidad técnica de intervenciones integrales y diferentes que las derivadas de los estudios de impacto de movilidad para un proyecto específico, el Municipio articulará 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.

Tabla 1. Nivel de los Estudio de Impacto de Movilidad

Nivel	Uso de suelo diferente a exclusivamente residencial		Uso de suelo exclusivamente residencial	
	Dentro SMTP	Fuera SMTP	Dentro SMTP	Fuera SMTP
0	> 5 <= 150	> 5 <= 200	> 5 <= 200	> 5 <= 250
1	> 150 <= 300	> 200 <= 300	> 200 <= 300	> 250 <= 300
2	> 300	> 300	> 300	> 300

Los proyectos con accesos en vías expresas, semiexpresas o vías principales, requerirán estudios de impacto de la movilidad del nivel inmediato superior.

Artículo 12.- Proyectos Especiales: Todos los proyectos definidos por la secretaría responsable de los temas de suelo, hábitat y vivienda como “proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, además de equipamientos y comercios calificados como especiales” deberán presentar obligatoriamente estudios de impacto en la movilidad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Nivel 1.

Artículo 13.- Facultad de determinación: La instancia 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 14.- 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 a su diseño y planificación definitivas, así como a su implementación bajo el costo acordado.

Artículo 15.- Realización de los estudios: Los estudios de impacto en la movilidad deberán ser realizados por profesionales de tercer nivel con formación en el ámbito de la movilidad o similares 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 referencial de acceso público de los profesionales que hayan presentado estudios 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 16.- 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 sectorial 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 vial; accesibilidad, seguridad vial y tránsito según la siguiente prelación: peatones, bicicletas, transporte público y autos particulares. En todos los casos se priorizará la atención de segmentos poblacionales de 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 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 autoridad competente de la aprobación de los mismos, mediante la expedición de una Regla Técnica.

Artículo 17.- Criterios para el diseño de las medidas de mitigación: Las medidas de mitigación y/o compensación deberán considerar los siguientes criterios en su diseño:

- Acceso seguro de peatones al espacio público y de cruce de calles, especialmente de aquellos con necesidades especiales.
- Calidad estética en la configuración de las soluciones
- Protección de paradas y carriles del transporte público.
- Protección de ciclovías.
- Reducción de la presión por el indebido 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.
- Tratamiento de las intersecciones involucradas en el área de influencia directa del proyecto.
- Cumplimiento de las RTAU vigentes en el dimensionamiento de vías y obras, según el caso.

Capítulo V

Aprobación de los estudios de impacto en la movilidad

Artículo 18.- 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 19.- Socialización y participación ciudadana: Una vez que se considere que el estudio de impacto en la movilidad es viable, la autoridad competente, en coordinación con la Administración Zonal correspondiente, organizará una reunión de socialización del proyecto, del estudio y de las medidas de mitigación a la comunidad vecina, a fin de receptor sus observaciones y sugerencias, no vinculante, que deberán ser incorporadas en el proceso de evaluación.

En caso de que el proyecto requiera una licencia ambiental con socialización, 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.

En el plazo que consta en la regla técnica a partir de la realización de la reunión señalada, la autoridad competente mantendrá abiertos sus canales electrónicos y físicos de comunicación para receptar las opiniones de los vecinos sobre el proyecto.

Una vez emitida la resolución respecto a la viabilidad del 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 20.- 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 de las medidas de mitigación, incluyendo los planos definitivos. En este caso se considera que no existen deficiencias técnicas y se cuenta con la información al nivel de detalle requerido.
- b) Aprobación condicional del estudio de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación, incluyendo los planos provisionales. Se considera que no existen deficiencias técnicas y la información para definir totalmente las medidas requiere ser complementada conforme avanza el diseño del proyecto, para poder contar con planos definitivos y la aprobación sin condiciones.
- c) Negación del estudio de impacto de movilidad, debido a que los impactos negativos son de tal magnitud que las medidas de mitigación no puedan reducirlos hasta niveles aceptables. En este caso, el propietario o promotor del proyecto podrá realizar modificaciones sustanciales al proyecto e ingresar la solicitud, como un trámite nuevo.
- d) Devolución del estudio de impacto de movilidad; se dará debido a que el propietario o promotor no atendió los requerimientos de información para los proyectos urbanísticos arquitectónicos dentro de los plazos establecidos o que habiéndolo hecho, siguen sin satisfacer las especificaciones técnicas requeridas por la instancia municipal pertinente.

Artículo 21.- Peticiones: Las personas naturales o jurídicas que hayan sido participes del proceso de socialización del proyecto y que se sientan afectadas por el mismo, y no estén de acuerdo con las decisiones de la autoridad competente en la materia de esta Ordenanza, podrán pedir la revisión de las medidas de mitigación de forma 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, a partir de la resolución sobre el estudio para tratar específicamente esta petición en comisión general, de acuerdo con el reglamento correspondiente. Sobre la base de esta petición, 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 22.- Vigencia de la aprobación: La aprobación de un estudio de impacto de movilidad estará vigente mientras no haya sido modificada o reformada la normativa relacionada con el tema, salvo en el caso de que no se hayan cumplido los plazos establecidos para el inicio y culminación del proceso constructivo. Si el proyecto, luego de haber obtenido la aprobación del estudio de impacto a la movilidad y sus medidas de mitigación, fuese modificado y/o ampliado, el estudio referido deberá ser también actualizado de acuerdo a las nuevas condiciones, siempre y cuando se haya incrementado el número de estacionamientos y modificado los accesos y salidas vehiculares, 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 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 de 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.

Adicionalmente, dicha entidad mantendrá el acceso público a todos los estudios aprobados.

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

Disposiciones Transitorias

Primera xxx.- De las infracciones y sanciones

Mientras se expida el Título "De las Infracciones y Sanciones", dentro del Régimen Administrativo del Ejercicio de las Potestades Sancionadoras en el Distrito Metropolitano de Quito, las infracciones y sanciones en materia de territorio, hábitat y vivienda (habilitación y edificación), se sujetará al siguiente régimen.

A.- Clasificación de las infracciones

Infracciones administrativas muy graves.- Los que, requiriendo un EIM, ejecuten obras o subdividan lotes sin disponer de la licencia o autorización metropolitana correspondiente.

Infracciones administrativas graves.- Los que, disponiendo de un EIM aprobado y con las autorizaciones metropolitanas de construcción, ejecuten obras o medidas con un cumplimiento calificado como No Conformidad Mayor de las medidas de mitigación y/o compensación aprobadas.

Infracciones administrativas leves.- Los que, disponiendo de un EIM aprobado y con las autorizaciones metropolitanas de construcción, ejecuten obras o medidas con un cumplimiento calificado como No Conformidad Menor de las medidas de mitigación y/o compensación aprobadas.

B.- Sanciones.-

Para las infracciones calificadas como muy graves, graves o leves, se aplicarán las multas más altas y las medidas cautelares dispuestas para las infracciones en materia de habilitación y edificación, calificadas como muy graves, graves o leves, respectivamente, en la ordenanza vigente de régimen de suelo.

C.- Autoridad de control.-

Las sanciones a las infracciones de la presente Ordenanza serán establecidas por la autoridad metropolitana de control, de acuerdo con la gravedad de las mismas, quien actuará de oficio, por petición razonada y sustentada de un órgano administrativo del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o por denuncia razonada y sustentada de cualquier persona.

El procedimiento sancionador será el establecido por la autoridad metropolitana de control, e incluirá el informe o documentos técnicos de la autoridad metropolitana de movilidad.

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

Tercera.- 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.

Cuarta.- 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.

Quinta.- 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, promoverá un primer curso de educación continua para la realización de estudios de impacto en la movilidad.

Disposiciones Reformatorias

En la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el régimen administrativo del suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, Anexo Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo RT-AU, Definiciones, inciso “Certificado de Conformidad de Habitabilidad:”, agréguese al final el siguiente texto:

“En edificaciones o construcciones que requieran obligatoriamente la ejecución de un Estudio de Impacto en la Movilidad, la implementación del plan de mitigación y/o compensación será también requisito previo a la expedición del Certificado de Conformidad de Habitabilidad.”