

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

20 DE MAYO DE 2015

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinte días del mes de mayo del año dos mil quince, siendo las 10h45, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión, concejales: Sr. Jorge Albán, Abg. Eduardo Del Pozo y Abg. Sergio Garnica Ortiz, quien preside la sesión.

También se registra la presencia del concejal Carlos Páez.

Además, se anota la presencia de los siguientes funcionarios: Dr. Édison Yépez, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Arq. Jacobo Herdoíza, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda (E); Ing. Luis Jácome, funcionario de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; Ing. Juan Carlos Holguín, Secretario de Desarrollo Productivo y Competitividad; Dr. Diego Carrasco, funcionario de la Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad; Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Ing. Marcelo Narváez, funcionario de la Secretaría de Movilidad; Sra. Paz Guevara, funcionaria de la Secretaría General de Planificación; Ings. Jorge Ordoñez y Marco Manobanda, funcionarios de la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos; Abg. Karina Subía, Directora Ejecutiva de la Unidad Especial Regula Tu Barrio; Abgs. Pablo Melo y Luis Armas, Lic. María José Cruz y Arq. Edwin Semblantes, funcionarios de la Unidad Especial Regula Tu Barrio; Arq. Jorge Murillo, funcionario de la Administración Zonal Valle de Los Chillos; Lic. Carmen Idrovo y Dr. Álvaro Fiallos, funcionarios del despacho del concejal Sergio Garnica Ortiz; Arq. Gigliola Paroli, funcionaria del despacho del concejal Jorge Albán; Sra. Sofía Merino, funcionaria del despacho del concejal Eduardo Del Pozo; Ing. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del concejal Patricio Ubidia; e, Ing. Bladimir Ibarra, 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.

ORDEN DEL DÍA:

1. EXPEDIENTE COMISIÓN No. 2014-172621.

Solicitante: Comité Pro Mejoras del Barrio Ontaneda Alta 2.

Petición: Solicita el cambio de clasificación, uso de suelo y zonificación.

Informe técnico, legal y socio organizativo: Favorable.

Informe Mesa de Trabajo: Favorable.

Administración Zonal: Los Chillos.

Siendo las 10h47 ingresa en la sala de sesiones el concejal Patricio Ubidia.

Arq. Edwin Semblantes, funcionario de la Unidad Especial Regula Tu Barrio: Realiza la presentación correspondiente, la misma que se adjunta a la presente acta como anexo 1.

Una vez conocida la presentación, la Comisión de Uso de Suelo, con fundamento en los artículos 57, letra x) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización; 31 y 18 literal d) de la Ordenanza Metropolitana No. 0172, relativa al Régimen

Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito; y, 45 de la Ordenanza Metropolitana No. 003, que regula la conformación, funcionamiento y operación de las Comisiones del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, emite **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el Concejo Metropolitano asigne la clasificación de suelo urbano y la zonificación D3 (D203-80), lote mínimo de 200 m², sobre línea de fábrica, con uso principal (R2) Residencial de Mediana Densidad, a los lotes del Asentamiento Humano de Hecho y Consolidado denominado "Comité Pro Mejoras del Barrio Ontaneda Alta, Segunda Etapa", que se encuentran en la zona comprendida: por el Norte, desde la calle Manuel Rodríguez Pinto, y, por el Sur, hasta donde culminan las curvas de retorno de las calles sin nombre e inician las escaleras, específicamente, desde una línea recta que partiendo desde el punto donde intersecta el lindero Este del terreno con la curva de nivel No. 2815, llega hasta el punto donde hace tangente la primera curva de retorno con la escalera Este, punto desde el cual se proyectará otra línea recta hasta la intersección del lindero Oeste del terreno con la curva de nivel No. 2830; mientras que la porción de terreno restante que se encuentra desde las líneas antes indicadas hasta el lindero Sur del terreno deberán mantener la clasificación rural, el uso principal Recurso Natural Renovable, zonificación A4 (A5002-5), manteniéndose por lo demás las especificaciones técnicas constantes en el oficio No. 010-UERB-OC-SOLT-2014 de la "Unidad Especial Regula Tu Barrio" y el plano que consta a fojas 86 del Expediente Administrativo, debiendo suprimirse en lo posible los pasajes y calles sobre el área con zonificación RNR a fin de evitar la construcción de obras de mitigación para estabilizar los taludes y alentar la ocupación informal, de lo cual se encarga y responsabiliza a la Unidad Especial Regula Tu Barrio.

2. Conocimiento del proyecto de Ordenanza que establece los Estudios de Impacto en la Movilidad, versión codificada por el Concejal Carlos Páez Pérez, según oficio No. 135-CPP-2015 de 18 de mayo de 2015.

En virtud que no se encuentra presente el Secretario General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, ni su delegado, la Comisión **resuelve**: solicitar al funcionario en mención informe, los motivos de su inasistencia a la Comisión.

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Procede a dar lectura a la matriz que contiene las observaciones presentadas al proyecto de ordenanza, tanto por las Secretarías de Movilidad, y de Territorio, Hábitat y Vivienda, como por la Procuraduría Metropolitana, las cuales han sido acogidas por el proponente, concejal Carlos Páez. (La matriz se adjunta a la presente acta como anexo 2).

La Comisión aprueba el título de la Ordenanza y los artículos 1 y 2 del proyecto normativo.

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Propone que en el artículo 3, relativo al estudio de impacto en la movilidad, en el tercer inciso, se elimine la parte final que señala: *"aunque en situaciones espaciales, pueden extender su aplicación a desarrollos inmobiliarios ya existentes, con la finalidad de corregir los impactos generados"*; y, de igual manera, en la tercera disposición transitoria, se elimine la frase *"con la excepción de la socialización y participación ciudadana que deberá implementarse inmediatamente."*, ya que puede generar un carácter retroactivo a la Ordenanza.

Concejal Carlos Páez: Indica que sería retroactivo si se hubiese redactado con la palabra *"deben"*, ya que el término *"pueden"* da a la autoridad la posibilidad de que fruto de un análisis utilicen una herramienta que le permita atender una realidad específica, que cuando se aprobó el proyecto seguramente no existía; en tal virtud, considera que se debería mantener el texto.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que se puede buscar una redacción que combine los dos criterios, por lo que plantea que el texto podría ser *"en situaciones especiales, por requerimientos de movilidad la autoridad podrá establecer estudios de impactos ex post para proyectos ya existentes"*, de tal manera que la autoridad justificadamente establezca la necesidad de un estudio de impacto ex post.

Concejal Eduardo Del Pozo: Señala que plasmar en una norma la posibilidad de que se pueda, a criterio de una autoridad, revisar un proyecto que ya está finalizado, atentaría contra los derechos de los inversionistas, quienes en su momento realizaron estudios de impacto que se requerían, por lo que considera que se debería buscar una alternativa para solucionar los proyectos que actualmente estén generando complicaciones en la movilidad, ya que esta Ordenanza regirá para la aprobación de proyectos posteriores a su sanción.

Concejal Patricio Ubidia: Indica que se debe garantizar la seguridad jurídica del sector inversionista, pero no se debe olvidar que la ciudad puede tener algunas variaciones y, en ese sentido, se requiere hacer las valoraciones, por lo que propone que se plasmen en la ordenanza estas valoraciones, las cuales las podría realizar la Secretaría correspondiente.

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Propone que se solicite a la Procuraduría Metropolitana realice el análisis de los principios constitucionales aplicables al caso y la formulación de un texto alternativo en lo referente a la posible retroactividad de la normativa prevista en el proyecto.

Por otra parte, en el inciso 5, del artículo 3, relativo a la *"Habilitación del suelo"*, propone se elimine la frase *"susceptibles a transferencia de dominio"*, ya que se corre el riesgo de limitar a las que no requieren transferencia de dominio, sobre todo en el ámbito público.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que está de acuerdo con lo manifestado por el concejal Garnica, además, señala que hay otros proyectos que no necesariamente realizan particiones, como el caso de la propiedad horizontal, y que pueden requerir este tipo de intervenciones, por lo que sugiere se analice la forma de incluir en el proyecto los casos de propiedad horizontal.

La Comisión acoge la propuesta del concejal Garnica, por lo que se elimina la frase *"susceptibles a transferencia de dominio"* del inciso 5, del artículo 3 del proyecto normativo en referencia..

Siendo las 12h21 sale de la sala de sesiones el concejal Patricio Ubidia.

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Sugiere que en el artículo 4, sobre la autoridad competente de aprobación y seguimiento, se cambie el título del mismo por *"Autoridad competente de emisión de informes de viabilidad y seguimiento"*, a fin de que guarde coherencia con la competencia que tiene el Concejo Metropolitano dentro de la aprobación de este tipo de proyectos.

La Comisión acoge la sugerencia presentada por el Concejal Garnica, y modifica el título del artículo 4, a fin de que se denomine *"Autoridad competente de emisión de informes de viabilidad y seguimiento"*.

De igual manera, propone que en el artículo 5, sobre la autoridad competente de autorización, se cambie la palabra "otorgar" por "emitir", y se aumente "el informe para", de tal manera que el texto se establezca de la siguiente manera: "La instancia municipal a cargo de emitir el informe para la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilidadación de Suelo y Edificación...".

La Comisión acoge la propuesta presentada por el concejal Garnica, y modifica el texto del artículo 5 del proyecto, en su parte pertinente, por el siguiente: "La instancia municipal a cargo de emitir el informe para la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilidadación de Suelo y Edificación...".

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Consulta si hay alguna observación al artículo 6 del proyecto, relativo a la responsabilidad de negociación.

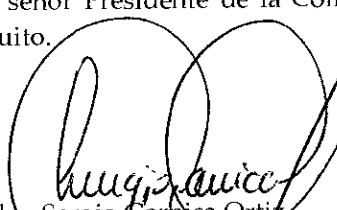
Concejal Jorge Albán: Indica que está de acuerdo con el sentido del texto, pero considera que no es un tema de negociación, ya que si es un requisito previo para desarrollar un proyecto, esto debe ser incorporado al mismo, es decir, en el estricto sentido es un tema de aprobación, no de negociación.

Concejal Sergio Garnica Ortiz, Presidente de la Comisión: Propone solicitar a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, conforme una mesa de trabajo en conjunto con las Secretarías de: Movilidad, y Desarrollo Productivo y Competitividad; y, Procuraduría Metropolitana, a fin de presentar un análisis sobre las observaciones presentada al proyecto de Ordenanza.

La Comisión acoge la propuesta presentada por el concejal Garnica, y **resuelve:** solicitar a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, conforme una mesa de trabajo en conjunto con las Secretarías de: Movilidad, y Desarrollo Productivo y Competitividad; y, Procuraduría Metropolitana, a fin de presentar un análisis sobre las observaciones presentada al proyecto de Ordenanza.

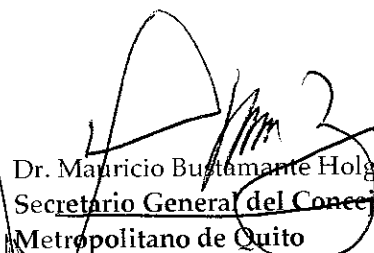
Siendo las 13h00 sale de la sala de sesiones el concejal Eduardo Del Pozo.

Siendo las 13h02, se suspende la sesión, por falta de quórum. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.


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

VLJ

Revisado por: Dr. A. Fiallos
Adj.: 19 hojas


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

ANEXO

1

2

**PROYECTO: REGULARIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO
HUMANO DE HECHO Y CONSOLIDADO
DENOMINADO:
COMITE PROMEJORAS DEL BARRIO
"ONTANEDA ALTA II ETAPA"**

N

COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA

UNIDAD ESPECIAL REGULA
TU BARRIO
SECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA



UBICACIÓN	
Parroquia:	CONOCOTO
Administración:	LOS CHILLOS
Municipal:	
	Vía Principal
	Acceso local

COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA



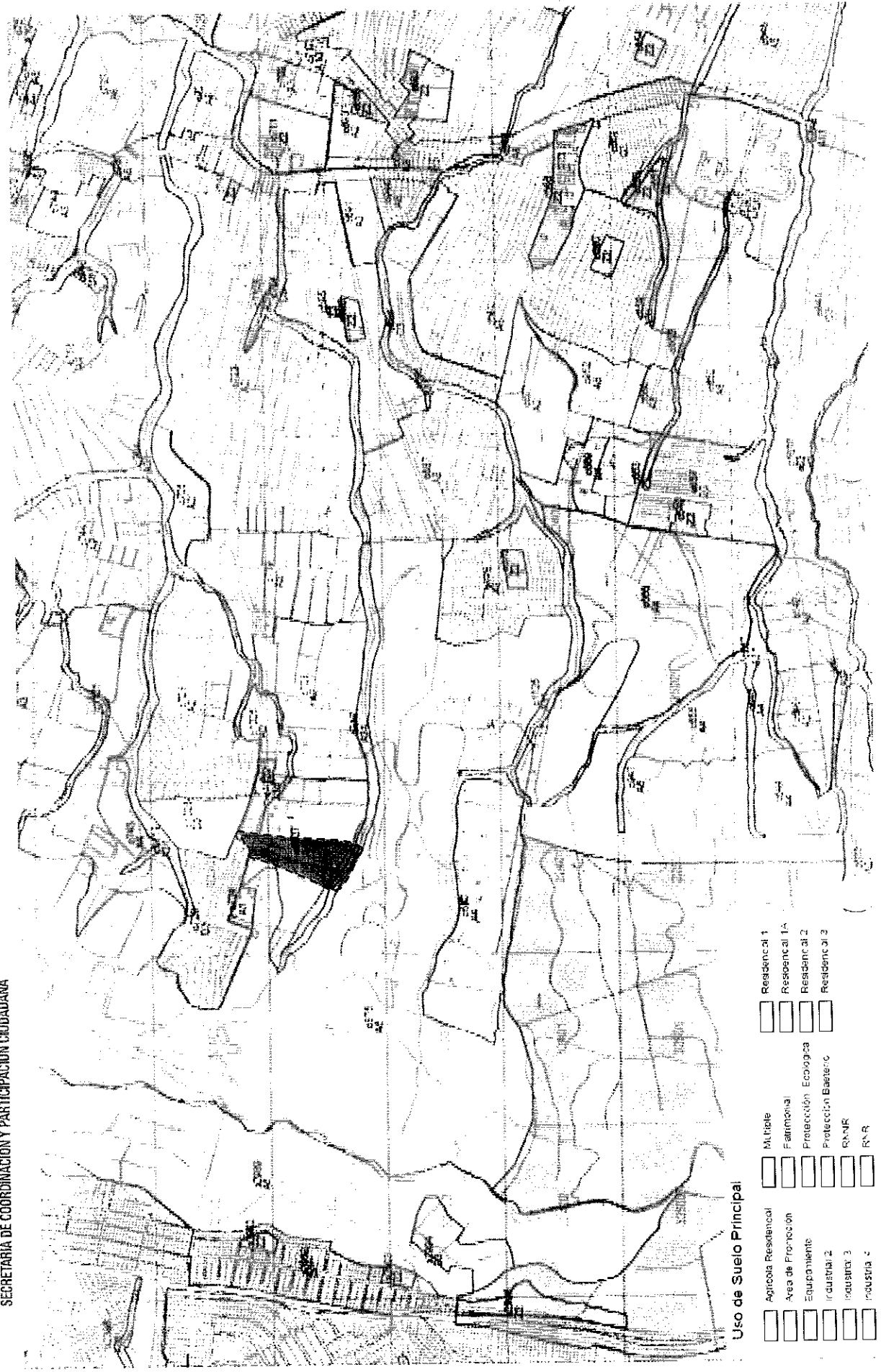
Escritura

UNIDAD ESPECIAL REGULA

TU BARRIO

SECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA



Uso de Suelo Principal

- | | | | | | |
|--------------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|----------------|
| <input type="checkbox"/> | Agricultura Residencial | <input type="checkbox"/> | Múltiple | <input type="checkbox"/> | Residencial 1 |
| <input type="checkbox"/> | Área de Protección | <input type="checkbox"/> | Patrimonial | <input type="checkbox"/> | Residencial 1A |
| <input type="checkbox"/> | Equipamiento | <input type="checkbox"/> | Protección Ecológica | <input type="checkbox"/> | Residencial 2 |
| <input type="checkbox"/> | Industrial 2 | <input type="checkbox"/> | Protección Bañero | <input type="checkbox"/> | Residencial 3 |
| <input type="checkbox"/> | Industrial 3 | <input type="checkbox"/> | RANR | <input type="checkbox"/> | |
| <input type="checkbox"/> | Industrial 4 | <input type="checkbox"/> | RVR | <input type="checkbox"/> | |

ANTECEDENTES

TIPO DE ORGANIZACIÓN:	COMITÉ PROMEJORAS
AÑOS DE ASENTAMIENTO:	14 AÑOS
Nº DE LOTES	41
POBLACIÓN BENEFICIARIA:	164 PERSONAS
TIPO DE PROPIEDAD:	DERECHOS Y ACCIONES
AREA ESCRITURA:	59,222,00m ²



DE
 CIÓN

UNIDAD ESPECIAL REGULA

TU BARRIO

SECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA

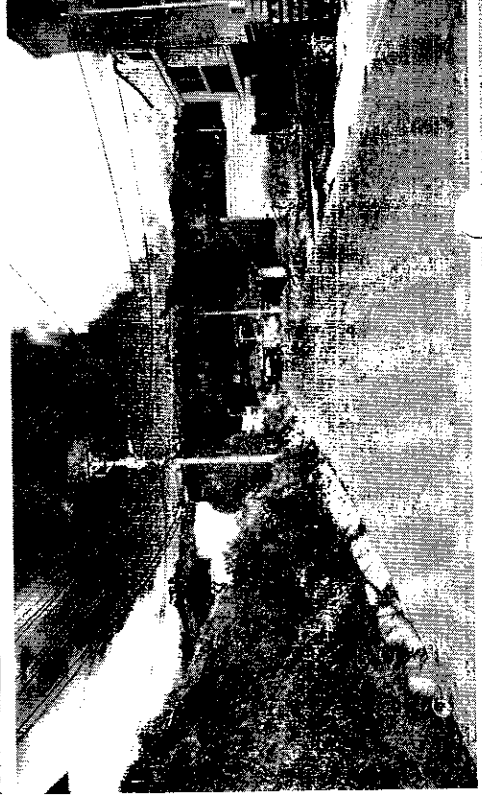
ZONIFICACIÓN ACTUAL

A4(A5002-5)



ZONIFICACIÓN PROPUESTA

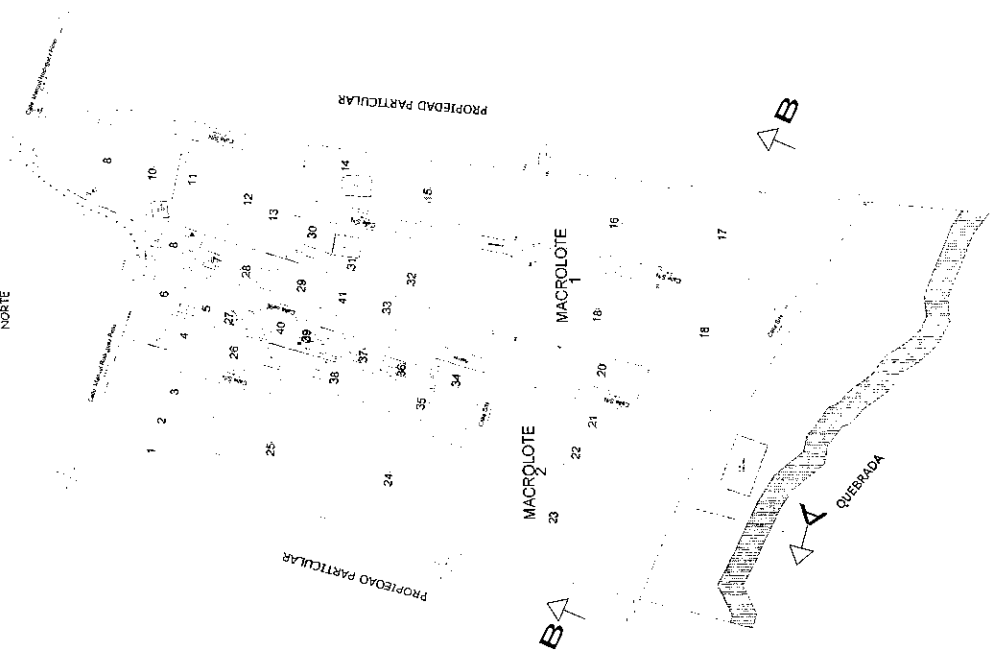
Zonificación:	D3(D203-80)
Lote mínimo:	200m ²
Forma de Ocupación del suelo:	(D) Continua Sobre Línea de Fabrica
Uso principal del suelo:	(R1) Residencia Baja Densidad
Número de Lotes:	41
Consolidación:	44.44%
Informe de riesgos	No.172- AT- DMGR-2014 12 de Noviembre del 2014
Obras Civiles Ejecutadas (vias):	
Calzadas	0.00%
Aceras	0.00
Bordillos	0.00
Obras de Infraestructura Existentes:	
Agua Potable	30%
Alcantarillado	30%
Energía eléctrica	30%



INFORME DE RIESGOS:	EPR N° 172-AT-DMGR-2014
CALIFICACIÓN:	RIESGO BAJO a ALTO MITIGABLE
<p>RECOMENDACIONES:</p> <p>Se puede regularizar todos los predios que se encuentran en el plano descrito desde la calle Manuel Rodríguez pinto Hacia inicio de las escalinatas proyectadas dentro del plano de levantamiento topográfico entregado por la UERB. Los otros terrenos colindantes hacia el este deben ser considerados como de protección ecológica para asegurar la estabilidad de la pendiente en el este sector.</p> <p>El espacio designado como franja de protección del área en estudio no debe ser utilizado para ningún tipo de construcción mas bien se debe arborizar con plantas del lugar bajo la dirección técnica y control del organismo competente.</p>	



CUADRO DE DATOS TECNICOS



CUADRO DE ÁREAS

Área útil de Lotes:	37.540,01m ²	66,006%
Área de Vías y Pasajes:	9.722,93m ²	17,096%
Área Verde y Comunal	7.385,81m ²	12,986%
Faja de Protección de Quebrada (Área verde Adicional).	2.224,56	3,912%
Área bruta del terreno (Área Total):	56.873,31m ²	100%

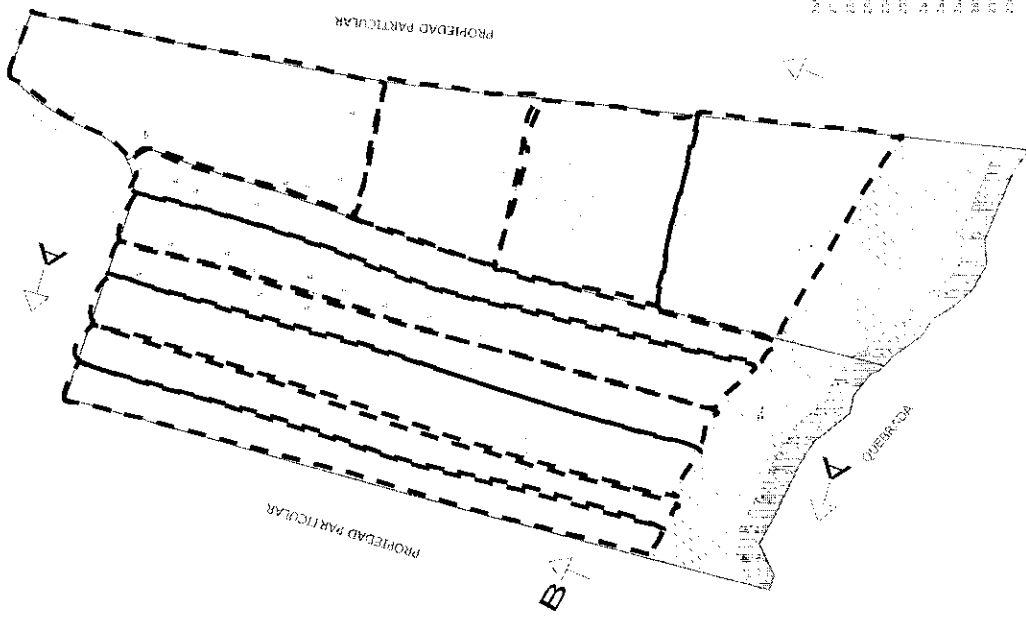
Área Verde y Comunal en relación al área útil de lotes	7.385,81m ²	19,67%
--	------------------------	--------

COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA

Zonificación: D3(D203-80)
Lote mínimo: 200m2
Forma de Ocupación del suelo: Línea de Fábrica
Uso Principal del Suelo: (R1) residencia baja densidad.

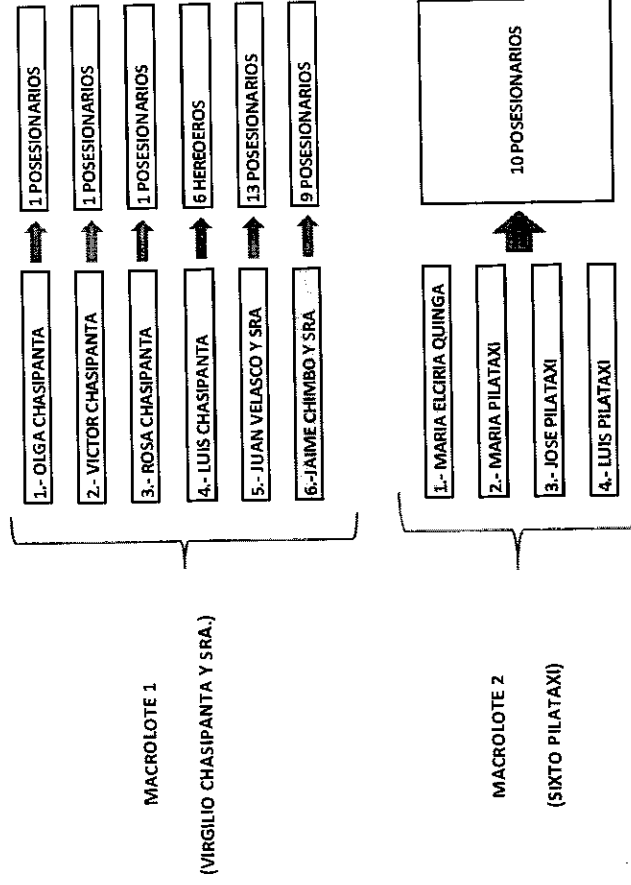
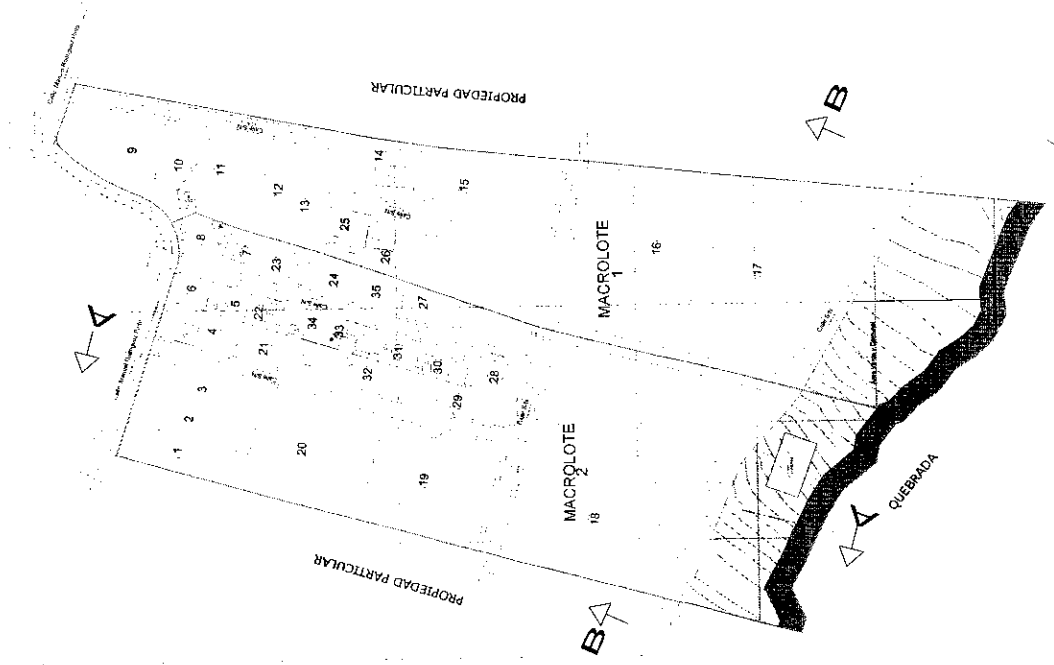
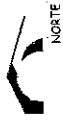
Zonificación: A4(A5002-5)
Lote mínimo: 5000 m2
Forma de Ocupación del Suelo: (A) aislada
**Uso Principal del Suelo: (RNR) Recurso Natural
 Renovable**

Zonificación: A2(A1002-35)
Lote mínimo: 1000 m2
Forma de Ocupación del Suelo: (A) aislada
**Uso Principal del Suelo: (AR) Agrícola
 Residencial**



COMITÉ PROMEJORAS DEL BARRIO ONTANEDA ALTA II ETAPA

UNIDAD ESPECIAL REGULA
TU BARRIO
SECRETARÍA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA



ANEXO

2

2

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>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".</p>	<p>ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD</p>	<p>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 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".</p>	<p>1ª. Obs. Procuraduría: al considerando sexto.</p>
<p>ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO DE MOVILIDAD</p>	<p>ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD</p>	<p>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</p>	<p>2ª. Obs. Procuraduría: al título de la Ordenanza.</p>
<p>Capítulo I Generalidades</p> <p>Artículo ... (1).- Objetivo: Establecer las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de los estudios de impacto de movilidad en el Régimen Administrativo del Suelo y sus correspondientes Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.</p>	<p>Capítulo I Generalidades</p> <p>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 a cargo</p>		<p>Se atiende observación de STHV realizada en Taller.</p>

Comentario [CBIMA]: Falta incorporar definición de vías principales (usada en el Art. 11)

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>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.</p>	<p>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 siguientes artículos, sean de propiedad pública o privada, conforme el nivel en que se clasifique cada uno de ellos.</p>	<p>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.</p>	<p>3º. Obs. Procuraduría. Para no reformular los Art. 3, 8, 9, 10 y 21.</p>
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 de movilidad.- es un documento técnico que contiene información relevante, sistemática y documentada, que permita evaluar cualitativa y cuantitativamente el efecto que produce sobre la movilidad general de su entorno un proyecto arquitectónico o urbanístico, con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la 	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Para las vías principales, ver el Anexo I "Clasificación de la Red Vial Operacional" de la Ordenanza No. 117 "De la reglamentación para la circulación de vehículos de transporte de carga y transporte de productos químicos peligrosos en el Distrito Metropolitano de Quito" (págs. 19 a 21).</p> <p>Se atiende Obs. 1) Marco Ponce (especificar si se va a cumplir EIM solo en proyectos nuevos o se va a exigir que se realicen modificaciones en proyectos existentes ...). Art. 11 y 12 y 13 hablan solo de proyectos. De acuerdo a estos, y a la definición de EIM del Art. 3, solo en situaciones especiales se aplica los EIM a situaciones ya existentes.</p>	<p>Se atiende Obs. 2) Marco</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>implementación de las correspondientes medidas de mitigación, que permitan recuperar o mejorar las condiciones preexistentes. La realización de estos estudios es responsabilidad de los propietarios o promotores de los respectivos proyectos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espacio público.- es 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 	<p>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 urbanísticos arquitectónicos 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de 	<p>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 urbanísticos arquitectónicos 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Ponce (medidas de mitigación a costa del proponente ...). Ver Art. 6): STHV es la autoridad responsable de negociación</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>definiciones específicas que constan en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación 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 edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico. 	<p>transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que constan en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación 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 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 sectorial o zonal, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos a su costa sobre la base de la negociación establecida con la autoridad competente. 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 frontistas; los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración; no admiten ek 	<p>reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que constan en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación 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 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 sectorial o zonal, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos a su costa sobre la base de la negociación establecida con la autoridad competente. 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 frontistas; los accesos y salidas se 	

VI, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
	<p>estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel; admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 iterurbano, interprovincial y urbano; excepcionalmente admiten accesos directos a predios frontistas 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. 	<p>realizan mediante carriles de aceleración y deceleración; no admiten estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel; admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 frontistas 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. 	
		<ul style="list-style-type: none"> • 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 aprobada el 24 de abril del 2004 (Ordenanza de reglamentación para la circulación de vehículos de carga y transporte de productos químicos peligrosos en el DMQ). 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Vías de red de servicio local.- Conformada por vías que igualmente 	

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p>	<p>V3: modificaciones a la Y2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STIIV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>Capítulo II Competencias</p> <p>Artículo ... (4).- Autoridad competente de aprobación y seguimiento: La autoridad competente para establecer las reglas técnicas específicas, revisar y aprobar los estudios de impacto de 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.</p>	<p>Capítulo II Competencias</p> <p>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.</p>	<p>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 predominantemente residencial, equipamiento educativo y de salud; Pendientes pronunciadas.</p>	
<p>Artículo ... (5).- Autoridad competente de autorización: La dependencia municipal a cargo de otorgar la Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación 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 de</p>	<p>Artículo 5.- Autoridad competente de autorización: La instancia municipal a cargo de otorgar la Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación 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 verificar que el estudio aprobado y que las medidas de mitigación requeridas por la instancia municipal</p>		

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <p>movilidad, antes de emitir la referida Licencia.</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p> <p>encargada de la gestión de la movilidad que se presenten contengan las observaciones realizadas al proyecto previo la emisión de la respectiva Licencia.</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>Artículo ... (6).- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de</p>	<p>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 negociación, 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.</p>		<p>Artículo agregado para aclarar las acciones indicadas en las medidas de mitigación (ver Art. 3, definiciones, Medidas de mitigación). Observ. de la STHV en Taller.</p> <p>Se atiende parcialmente Obs. 2) Marco Ponce (medidas de mitigación dentro del terreno particular para no afectar a terceros...). Ver Art. 6) y art. 9); STHV es la autoridad responsable de negociación; el propietario del proyecto es responsable de implementar las medidas de mitigación; el MDMQ debe articular compromisos entre las partes.</p> <p>Se atiende parcialmente Obs. 4) Marco Ponce: "... especificar procedimiento de expropiaciones en casos de expropiaciones a particulares por el emplazamiento de proyectos con EIM ..."</p>
<p>Artículo ... (6).- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de</p>	<p>Artículo 7.- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de</p>		

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>controlar la implementación de las medidas de mitigación aprobadas en el respectivo estudio de impacto de movilidad, sobre la base de los informes técnicos emitidos por la autoridad competente de aprobación y seguimiento. Mientras se expida el Título "De las Infraacciones 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.</p> <p>Capítulo III Alcance y clasificación de los estudios de impacto de movilidad</p>	<p>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 Infraacciones 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.</p> <p>Capítulo III Alcance, clasificación y responsabilidad en la ejecución de los estudios de impacto en la movilidad e implementación de las medidas de mitigación</p>		<p>Cambio en la redacción para precisar mejor el contenido del Capítulo ("... la responsabilidad en la ejecución...").</p>
<p>Artículo ... (7).- Alcance: Los estudios de impacto de movilidad no implican la modificación de los parámetros y criterios establecidos en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo 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, se requiera introducir modificaciones, éstas deberán incorporarse formal y obligatoriamente en los diseños de tales proyectos, antes de considerarlos para su autorización.</p>	<p>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, 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.</p>		<p>Cambio en la redacción para precisar mejor el alcance de los EIM. Observ. de la STHV en Taller.</p>
	<p>Artículo 9.- De la obligatoriedad de implementación de las medidas de mitigación: Es responsabilidad de los</p>		<p>Si estaba atendida "Obs. 3) M Ponce: enfatizar el cumplimiento de distancias específicas que debe existir entre edificaciones que tengan la misma actividad". Eso es parte de las RTAU.</p>
			<p>Artículo agregado para aclarar las responsabilidades de la implementación de las</p>

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>proprietarios o promotores públicos o privados de los proyectos urbanísticos arquitectónicos implementarán todas las medidas de mitigación que resultaran 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.</p>	<p>medidas de mitigación. Observ. de la STHV en Taller.</p> <p>Se atiende parcialmente Obs. 2) Marco Ponce (medidas de mitigación dentro del terreno particular para no afectar a terceros...). Ver Art. 6) y art. 9): STHV es la autoridad responsable de negociación; el propietario del proyecto es responsable de implementar las medidas de mitigación; el MDMQ debe articular compromisos entre las partes.</p>	<p>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</p>	<p>Artículo agregado para aclarar las responsabilidades de propietarios y promotores en la implementación de las medidas de mitigación. Observ. de la STHV en Taller.</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM dc 30/03/2015	Observaciones finales
<p>Artículo ... (8).- Clasificación: Los estudios de impacto de movilidad serán clasificados de acuerdo a los siguientes niveles:</p> <p>a) Nivel 1: 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 Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo pertinentes. En esta categoría caben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple de entre 25 y 50 lotes. - Proyectos de edificación para usos distintos al residencial de entre 500 y 1000 m² de construcción o que tengan hasta 50 estacionamientos. - Proyectos de edificación para uso residencial de entre 30 y 100 estacionamientos. <p>b) 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 locales (en las vías alledañas) 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</p>	<p>impulsados por entidades estatales de cualquier tipo.</p> <p>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, tamaño de la edificación y número de estacionamientos. De acuerdo a esto, se establecen los siguientes niveles:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar como número máximo hasta 100 plazas de estacionamiento, 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 exclusivo residencial de hasta 2500 m² de construcción o que tengan hasta 100 plazas de estacionamiento. 	<p>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, tamaño de la edificación y número de estacionamientos. De acuerdo a esto, se establecen los siguientes niveles:</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar como número máximo hasta 100 plazas de 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 exclusivo residencial de hasta 2500 m² de construcción o que tengan hasta 100 plazas de estacionamientos. 	<p>1) párrafo 1: precisión en la redacción de la STHV;</p> <p>2) literal a) segundo y tercer párrafo: ya están definidas las vías principales y locales en "Art. 3.- Definiciones ...";</p> <p>3) se relaja la obligatoriedad de EIM para proyectos no habitacionales que requieren menos de 100 estacionamientos y habitacionales de hasta 200 estacionamientos (obs de socializaciones CAE y STHV);</p> <p>4) No se acoge la obs. CAE (R Godoy) de que se norme estacionamientos + AFOROS (no existe ni BD con estándares de históricos de aforos; definición de tipos de aforos; sirven de poco los datos puntuales frente a variaciones de aforos interdiarias e interhorarias, etc.).</p> <p>5) en literal b) primer párrafo, se incorpora en el Art. 3.- Definiciones "Red vías locales" (en lugar de vías alledañas) y se cambia la redacción "vías de la red de servicio local ..." en lugar de</p>

Comentario [CJPA2]: No existe el término en las RTAU, se podría reemplazar por vías arteriales....

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>caben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple entre 50 y 150 lotes. - Proyectos de edificación para usos distintos al residencial de entre 1000 y 2000 m² de construcción o que tengan entre 50 y 150 estacionamientos. - Proyectos de edificación para uso residencial de más de 100 estacionamientos. 	<p>excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel I.</p> <p>- Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 200 plazas de estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel I.</p>	<p>excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel I.</p> <p>- Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 200 plazas de estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel I.</p>	<p>“... vías aledañas...”</p> <p>6) Se acoge Obs. STHV; último párrafo de Art. 17.- Criterios se incorpora como último párrafo de Art. 11.- Clasificación literal c) Nivel 2.</p> <p>7) 4ta. Obs. Procuraduría. Último párrafo literal b); donde decía “... de entre más de 200 plazas...” debe decir “... de más de 200 plazas...”</p> <p>8) 5ta. Obs. Procuraduría: plazas de estacionamiento ? o estacionamientos ? Donde dice “... plazas de estacionamiento...” debe decir “... estacionamientos...” Ver OM 172, párrafo V, Estacionamientos.</p> <p>9) 6ta. Obs. Procuraduría. último párrafo del Art. 1817 pasa a este Art. y se concluye el argumento.</p>
<p>c) Nivel 3: 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de urbanización de uso múltiple de más de 150 lotes. - Proyectos de edificación para usos distintos al residencial de más de 2000 m² de construcción o que tengan más de 150 estacionamientos. <p>Los proyectos de habilitación de suelo de subdivisión y de reestructuración parcelaria y</p>	<p>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 explícitos en las RTAU, tales como cambios en la gestión del tráfico local (en las vías aledañas), implementación de dispositivos de control de tránsito (Ej: semaforos) 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permitan proyectar entre 10 y 300 plazas 	<p>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 explícitos en las RTAU, tales como cambios en la gestión del tráfico local (en las vías de la red de servicio local vías aledañas), implementación de dispositivos de control de tránsito (Ej: semaforos) 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo 	<p>“... vías aledañas...”</p> <p>6) Se acoge Obs. STHV; último párrafo de Art. 17.- Criterios se incorpora como último párrafo de Art. 11.- Clasificación literal c) Nivel 2.</p> <p>7) 4ta. Obs. Procuraduría. Último párrafo literal b); donde decía “... de entre más de 200 plazas...” debe decir “... de más de 200 plazas...”</p> <p>8) 5ta. Obs. Procuraduría: plazas de estacionamiento ? o estacionamientos ? Donde dice “... plazas de estacionamiento...” debe decir “... estacionamientos...” Ver OM 172, párrafo V, Estacionamientos.</p> <p>9) 6ta. Obs. Procuraduría. último párrafo del Art. 1817 pasa a este Art. y se concluye el argumento.</p>

Comentario [CBIM3]: También habría que cambiar la redacción e incorporar en las definiciones (red de servicio local). “vías de la red de servicio local...” por “... vías aledañas...”

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>de urbanización de uso múltiple de menos de 25 lotes, así como los proyectos de edificación de menos de 500 m² de área de construcción o de 30 estacionamientos para uso residencial, no requerirán la presentación de estudios de impacto de movilidad, salvo los casos especiales constantes en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo para el ingreso vehicular a los estacionamientos.</p>	<p>de estacionamiento: excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial entre 2501 y 4000 m² de construcción o que tengan entre 101 y 300 plazas de estacionamiento. - Proyectos de edificación para uso residencial de más de 200 plazas de estacionamiento. <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar más de 300 plazas de estacionamiento. - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo 	<p>número de lotes permitan proyectar entre 101 y 300 plazas de estacionamiento; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial entre 2501 y 4000 m² de construcción o que tengan entre 101 y 300 plazas de estacionamientos. - Proyectos de edificación para uso residencial de más de 200 plazas de estacionamientos. <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar más de 300 plazas de 	

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporá Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>Artículo ... (9).- Casos especiales: En caso de que las características de interés social de los proyectos de habitación de suelo o de edificación, constituyan un óbice para que los propietarios o los promotores puedan financiar la realización de los estudios de impacto de movilidad, previo constatación y en base a un acuerdo formal, la secretaria 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.</p>	<p>residencial de más de 4000 m² de construcción o que tengan más de 300 estacionamientos.</p>	<p>- Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de más de 4000 m² de construcción o que tengan más de 300 estacionamientos.</p> <p>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 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.</p>	<p>Artículo modificado para atender Observ. de la STHV en Taller.</p>
<p>Artículo 12.- Proyectos Especiales: Todos los proyectos definidos por la secretaria 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 I.</p>			

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p> <p>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.</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p> <p>Se atiende Obs. Marco Ponce (especificar si se va a cumplir solo en proyectos nuevos o se va a exigir que se realicen modificaciones en proyectos existentes ...). Art. 11 y 12 y 13 hablan solo de proyectos. De acuerdo a estos, y a la definición de EIM del Art. 3, solo en situaciones especiales se aplica los EIM a situaciones ya existentes.</p>
<p>Capítulo IV Requisitos, contenidos básicos de los estudios de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación</p> <p>Artículo ... (10).- Presentación: Los estudios de impacto de 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 incorporación en el diseño y planificación del proyecto.</p>	<p>Capítulo IV Requisitos, contenidos básicos de los estudios de impacto en la movilidad y de las medidas de mitigación</p> <p>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.</p>		
<p>Artículo ... (11).- Realización de los estudios: Los estudios de impacto de 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</p>	<p>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 debidamente acreditados por el Sistema Nacional de Educación Superior, que hayan recibido instrucción específica en esta materia o acrediten experiencia de al menos</p>		

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>en la misma.</p> <p>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.</p>	<p>dos años en la misma.</p> <p>La autoridad competente de aprobación mantendrá un registro 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.</p>		
<p>Artículo ... (12).- Contenido básico de los estudios: Los estudios deben ser entregados en formato impreso (dos copias) y digital, conteniendo como mínimo los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> · 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 · Aforos del tráfico peatonal 	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> · 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 		<p>Se agregan elementos de contenido acogiendo Obs. Taller CAE.</p>

Observaciones finales	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014) + Obs STHV / SM	V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)
		<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014) + Obs STHV / SM</p> <ul style="list-style-type: none"> por la Municipalidad. Aloros 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. <p>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.</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> Presencia de equipamientos, tales como unidades educativas, servicios de salud, locales comerciales importantes, estacionamientos, etc. Descripción cualitativa y cuantitativa de los impactos en la movilidad Medidas de mitigación propuestas, diferenciándolas para la fase de construcción y la fase de utilización. <p>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.</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>planos; deberá ser establecido por la autoridad competente de la aprobación de los mismos, mediante la expedición de una Regla Técnica.</p> <p>Artículo 17.- Criterios para el diseño de las medidas de mitigación: Las medidas de mitigación deberán considerar los siguientes criterios en su diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 articulará compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores</p> <p>Las medidas de mitigación deberán considerar los siguientes criterios de jerarquía en su diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>planos; deberá ser establecido por la autoridad competente de la aprobación de los mismos, mediante la expedición de una Regla Técnica.</p> <p>Artículo 17.- Criterios para el diseño de las medidas de mitigación: Las medidas de mitigación deberán considerar los siguientes criterios en su diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 articulará compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores</p>	<p>Artículo 17.- Criterios para el diseño de las medidas de mitigación: Las medidas de mitigación deberán considerar los siguientes criterios en su diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Se atiende Obs. 5) Marco Ponce: "se debe exigir que se cumpla con la dimensión de la sección transversal correcta de la vía que colinda con el proyecto ..."</p> <p>Se atiende Obs. STHV al Art. 17.- Criterios ... (último párrafo). Ver último párrafo de Art. 11. vf de la OM.</p> <p>6ta. Obs. Procuraduría: concluir el argumento del último párrafo de este artículo (movido al final del Art. 11).</p>

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protección de ciclovías - Reducción de la presión por el mal estacionamiento temporal o de larga estancia en la vía pública <p>Reducción de colas de ingreso a los estacionamientos en la vía pública y de conflictos a la salida.</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p> <p>involuacrados, en términos monetarios o de cesión de suelo, así como las responsabilidades en la ejecución.....</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>Capítulo V Aprobación de los estudios de impacto de movilidad</p> <p>Artículo ... (14).- Plazos: La autoridad competente de aprobación deberá atender las solicitudes presentadas en un plazo no mayor a 30 días para los estudios correspondientes al Nivel 1; 60 días para los del Nivel 2; y, 90 días para los del Nivel 3. 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.</p> <p>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.</p> <p>En el caso de que las medidas de mitigación planteadas en los estudios de Nivel 3, 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.</p> <p>Artículo ... (15).- Socialización y participación ciudadana: En un plazo de 10</p>	<p>Capítulo V Aprobación de los estudios de impacto en la movilidad</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 19.- Socialización y participación ciudadana: Una vez que se considere que el</p>		<p>Se amplía el plazo para la autoridad que aprueba los EIM, atendiendo Obs. SM en talles STHV.</p>
<p>Artículo ... (15).- Socialización y participación ciudadana: En un plazo de 10</p>	<p>Atendiendo Obs. De SM y STHV, se retiran los plazos a</p>		

Comentario [CBIM4]: Se mueve este párrafo para que sea el último párrafo del Art. 11, literal c) Nivel 2 (y se concluye argumentación).

Comentario [CJPA5]: Concluir argumento esbozado por concejal Páez.

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <p>días desde la recepción de la solicitud de aprobación del estudio de impacto de tráfico, 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 recibir sus observaciones y sugerencias, que deberán ser incorporadas en el proceso de evaluación.</p> <p>Hasta siete días después de la realización de la reunión señalada, la autoridad competente mantendrá abiertos sus canales electrónicos y físicos de comunicación para recibir las opiniones de los vecinos sobre el proyecto.</p> <p>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.</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p> <p>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 recibir sus observaciones y sugerencias, que deberán ser incorporadas en el proceso de evaluación.</p> <p>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.</p> <p>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 recibir las opiniones de los vecinos sobre el proyecto.</p> <p>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.</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p> <p>la autoridad para: organizar y realizar la reunión de socialización (de 10 días); y, para mantener abiertos los canales de comunicación (hasta 7 días después). Estos se incluirán en la Regla Técnica que debe elaborar la SM.</p>
<p>Artículo ... (16).- Resolución: La autoridad competente emitirá antes del plazo establecido para cada nivel de estudio, una resolución formal en alguno de los siguientes sentidos:</p>	<p>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:</p>	<p>Artículo 20.- Resolución: La autoridad competente emitirá antes del plazo establecido para cada nivel de estudio, una resolución formal en alguno de los siguientes</p>	<p>Art. 20 - literal b): Redacción revisada.</p>

V1, previa a socialización C.AE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>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.</p> <p>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 el proyecto, para poder contar con planos definitivos y la Aprobación.</p> <p>c) Desaprobación del estudio de impacto ambiental, debido a 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.</p> <p>d) Desaprobación del estudio de impacto ambiental, 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.</p>	<p>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.</p> <p>b) Aprobación condicional del estudio de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación, incluyendo los planos provisionales. Se considera que no existan 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.</p> <p>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.</p> <p>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,</p>	<p>sentidos:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Devolución del estudio de impacto de movilidad; se dará debido a que el propietario o promotor no atendió los requerimientos de información</p>	

Comentario [JH6]: "revisar redacción".

Comentario [CBIM7]: Ok, redacción revisada.

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
	<p>siguen sin satisfacer las especificaciones técnicas requeridas por la instancia municipal pertinente.</p>	<p>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.</p>	
	<p>Artículo 21.- Peticiones: Las personas naturales o jurídicas que hayan sido partícipes 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.</p>		<p>CBIM. CP, está pendiente la Obs. Legal del despacho S. Garnica de que no procedería legalmente meter a los concejales en medio de un trámite administrativo de aprobación. 7°. Obs. Procuraduría: se debe desarrollar el "reglamento correspondiente" en un plazo e indicar eso en una disposición transitoria.</p>
<p>Artículo ... (17).- Vigencia de la aprobación: La aprobación de un estudio de impacto de movilidad estará vigente mientras la Licencia Metropolitana Urbanística de Habitación de Suelo y Edificación se mantenga en esa condición.</p>	<p>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</p>		<p>Se atiende Obs. de STHV en Taller.</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>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.</p>	<p>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.</p>		
<p>Disposiciones Generales</p> <p>Primera.- La secretaria a cargo de los temas de movilidad incorporará dentro de sus funciones, la generación de guías metodológicas para la realización de estudios de impacto de 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 conteos y aforos de tráfico vehicular y peatonal.</p>	<p>Disposiciones Generales</p> <p>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.</p>		
<p>Segunda.- La secretaria a cargo de los temas de movilidad mantendrá en su sitio Web una base de datos actualizada sobre los estudios de impacto de movilidad que contenga como</p>	<p>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 Habitación 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.</p>		<p>Se agrega Obs. / Disposición General del Taller STHV, para clarificar las competencias entre secretarías.</p>
<p>Segunda.- La secretaria a cargo de los temas de movilidad mantendrá en su sitio Web una base de datos actualizada sobre los estudios de impacto de movilidad que contenga como</p>	<p>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</p>		<p>CBIM. CP: Para mantener coherencia con el texto propuesto para la OM de Participación.</p>

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>mínimo: (i) nombre del proyecto; (ii) localización y dirección exacta; (iii) resumen ejecutivo del estudio de impacto de movilidad; (iv) resolución al respecto.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>Tercera.- A partir de la fecha de vigencia de la presente Ordenanza, quedan derogadas todas las disposiciones de menor jerarquía relativas a esta temática.</p>	<p>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.</p>		
Disposiciones Transitorias			
<p>Primera.- En un plazo de 30 días desde la vigencia de esta Ordenanza, la secretaria a cargo de los temas de 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.</p>	<p>Disposiciones Transitorias</p> <p>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 peticiones a las resoluciones de la autoridad competente sobre los estudios de impacto en la movilidad.</p>		<p>CBIM. CP: Este reglamento debería ser realizado por la STHV en coordinación con la SM.</p>
	<p>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.</p>		<p>CBIM. CP: Ok, ídem que el anterior. Texto propuesto en los talleres del CAE y STHV.</p>
<p>Segunda.- Los estudios de impacto de movilidad ingresados antes de la fecha de vigencia de esta Ordenanza o la 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</p>	<p>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</p>		

V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)	V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015	Observaciones finales
<p>excepción de la socialización y participación ciudadana que deberá implementarse inmediatamente.</p> <p>Tercera.- En un plazo de seis meses desde la vigencia de esta Ordenanza, la secretaría a cargo de los temas de movilidad, en coordinación con universidades locales, deberá organizar un primer curso de educación continua para la realización de estudios de impacto de movilidad.</p>	<p>excepción de la socialización y participación ciudadana que deberá implementarse inmediatamente.</p> <p>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.</p>		