

Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad
Informe Técnico No. SM-DMPPM-0155-2021

“PERTINENCIA DEL REQUERIMIENTO DE UN ESTUDIO DE IMPACTOS A LA CIRCULACIÓN DEL TRAFICO Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN PARA EL PROYECTO: CENTRO COMERCIAL LA MAGDALENA”

Secretaría de Movilidad
24.08.2021

1. Antecedentes

- El 17 de julio de 2021, la empresa Coral Hipermercados Cia. Ltda., promotora del proyecto "Centro Comercial La Magdalena", por medio de su representante legal el señor Willam Alexander Vélez Vanegas, solicitó por primera ocasión a esta Secretaría la revisión y de ser el caso la aprobación del Estudio de Impacto a la Circulación del Tráfico y Medidas de Mitigación del proyecto "CENTRO COMERCIAL LA MAGDALENA".
- Con Oficio No. SM-2021-1824 de 6 de agosto de 2021 esta Secretaría, solicitó a las entidades municipales competentes que dentro del ámbito de sus competencias se informe respecto de los Informes Técnicos emitidos para el proyecto "Centro Comercial La Magdalena", contemplando los siguientes:
 1. Informe de Áreas Históricas
 2. Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
 3. Informe de los Proyectos ECO-EFICIENTES-ZUAE
 4. Oficio Nro. GADDMQ-AZEA-DGT-UOP-2019-0166-0 y su Informe de Obras Públicas adjuntos de fecha 11 de diciembre del 2019 (responsable Arq. Mario Enrique Esparza Morocho)
- Mediante Oficio Nro. STHV-DMGT-2021-3193-O de 17 de agosto de 2021, suscrito por el ingeniero Darío Vidal Gudiño Carvajal, Director Metropolitano de Gestión Territorial, se da respuesta al requerimiento mencionado en el párrafo anterior y pone en conocimiento de esta Secretaría los siguientes informes favorables emitidos por esta dependencia:
 1. Arquitectónico: STHV-DMGT-AH-A-2021-054
 2. Estructural: STHV-DMGT-AH-E-2021-014
 3. Eléctrico: STHV-DMGT-AH-IE-2021-015
 4. Hidrosanitario: STHV-DMGT-AH-IS-2021-014,

En el mismo oficio, respecto al informe de impacto de tráfico se concluye en lo siguiente:

“(...). Por todo lo expuesto y con base a la normativa legal invocada, el proyecto arquitectónico denominado “Centro Comercial La Magdalena”, es una edificación para uso comercial y de servicios, ya que cuenta con usos (oficinas y comercios) en su propuesta de diseño, no requería presentar “Estudio de impacto a la circulación de tráfico a las vías aledañas y propuesta de mitigación de dichos impactos aprobados por la Secretaría de Movilidad” en vista de que el proyecto presentado a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda establece que los ingresos y salidas vehiculares se realizarán por la vía local “CALLE FRANCISCO BARBA”; por lo que la STHV emitió el informe favorable respectivo para que continúe el proceso de aprobación en la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio.”

2. Normativa Vigente

- Tomado del CODIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. Ordenanza Municipal 1. Registro Oficial Edición Especial 902 de 7 de mayo de 2019.

ANEXO ÚNICO –REGLAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

1.2.1. SISTEMA VIAL URBANO (P.3)

VIAS COLECTORAS.- enlazan las vías arteriales y las vías locales. Estas vías deben observar las siguientes características:

- Articulan sectores Urbanos
- Permiten una velocidad de operación de hasta 50 km/h
- Permiten la circulación de transporte colectivo
- Permiten el tráfico pesado mediante regulaciones
- Permiten el acceso a predios frentistas
- Pueden permitir el estacionamiento lateral
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control

2. EDIFICACIÓN Y APROVECHAMIENTO URBANÍSTICO

2.2. ESTACIONAMIENTOS (P.62)

Para vehículos motorizados:

El ingreso vehicular no podrá ser ubicado en las esquinas, ni realizarse a través de plazas, plazuelas, parques, parterres ni pretilas e intersecciones y se lo hará siempre desde una vía pública vehicular. En caso de que el predio tenga frente a dos o más vías, el ingreso vehicular se planificará por la vía de menor jerarquía, salvo la presentación previa de estudios de tráfico, diferencia de niveles entre el predio y las vías u otras condiciones especiales de los predios que justifiquen técnicamente lo contrario, los cuales serán aprobados por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), en los siguientes casos:

- Proyectos en general cuyo acceso/salida se plantee por una vía expresa;
- Proyectos de uso comercial y oficinas con 50 o más plazas de estacionamiento y proyectos de uso residencial con 100 o más plazas, que se ubiquen junto a vías arteriales y colectoras principales.
- Proyectos de equipamiento de cobertura sectorial, zonal, de ciudad o metropolitano, de acuerdo con la categorización establecida en esta Ordenanza. (...)

- Tomado de la RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA No. A017. Año 2017. ANEXOS TÉCNICOS ORDENANZA 156, LICENCIAS METROPOLITANAS Y URBANÍSTICAS.

ANEXO 4 – 4.2 REQUISITOS PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE CONFORMIDAD PREVIA A LA APROBACIÓN DE PLANOS ARQUITECTÓNICOS DE PROYECTOS NUEVOS

En proyectos de vivienda o de usos mixtos que se vayan a implantar en lotes con accesos a través de vías colectoras rurales y urbanas, y de mayor jerarquía que requieran 200 o más estacionamientos se anexará:

[Entre otros requerimientos] El estudio de impacto a la circulación de tráfico a las vías aledañas y propuesta de mitigación de dichos impactos aprobados por la Secretaría de Movilidad.

3. Análisis

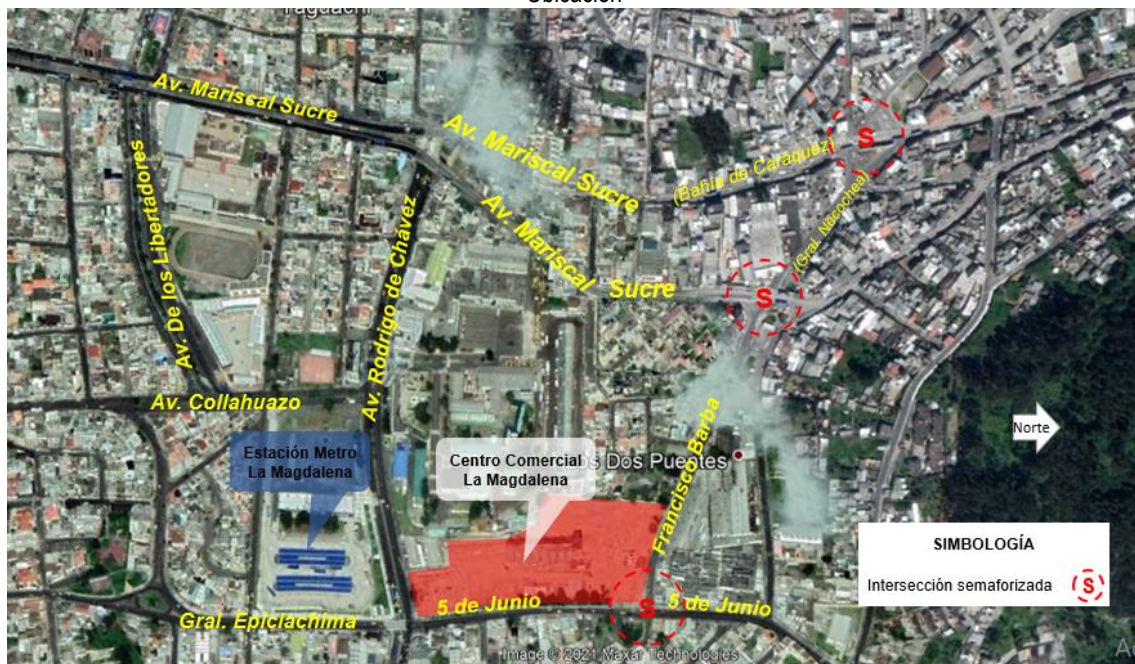
3.1 Generalidades del Proyecto

El Centro Comercial “La Magdalena” se ha planificado en el predio No. 3697430 de propiedad de CORALHIPERMERCADOS CIA.LTDA., el cual tiene un área de 24.742,07 m² (según IRM), superficie que lo cataloga dentro de los Proyectos Urbanos Especiales con superficie superior a 10.000 m².

El predio en mención cuenta con acceso a tres vías: Av. Rodrigo de Chávez, 5 de Junio y Francisco Barba; y se ubica frente el lado norte de la Estación Multimodal de Transporte Público “La Magdalena”, tal como se puede observar en la Figura No. 1.

Sus accesos vehiculares han sido ubicados hacia la calle Francisco Barba y su acceso peatonal principal hacia la Av. Rodrigo de Chávez.

Figura No.1
Ubicación



El primer estudio ingresado para el Proyecto en mención, realiza el análisis para un área útil de 13.649,76 m² con 448 unidades de estacionamiento proyectados, de acuerdo a la norma vigente se estima que de acuerdo al área útil indicada este equipamiento comercial requeriría alrededor de 682 plazas de estacionamiento y han sido contempladas únicamente 448 unidades, 232 plazas menos de lo que indica la norma, como se muestra en la tabla No.1 de referencia.

Tabla No. 1
Referente para numero estacionamientos

Área útil (m2)	Estacionamientos (unidades)		
	1 cada/20m2 estimado	Proyectados (según estudio)	Déficit
13649,76	682	448	232

Fuente: SM

Referencia: Requerimiento mínimo de estacionamientos para vehículos livianos por usos. Cuadro No. 7. Ordenanza 0172 Régimen administrativo del suelo.

COMERCIAL Y DE SERVICIOS			
Normas Generales (1)			
Unidades de comercios menores a 50 m2; y/o sumados hasta 50m2.	No requiere		
Comercios desde 51 hasta 300 m2.	1 cada 50 m2 de AU		
Comercios desde 301 hasta 900 m2.	1 cada 40 m2 de AU		Un módulo de estacionamiento para vehículos menores.
Comercios desde 901 hasta 1 500 m2.	1 cada 30 m2 de AU	(8) 60 % para uso público	Un módulo de estacionamiento para vehículos menores.
Comercios mayores a 1500 m2	1 cada 20 m2 de AU	(8) 60 % para uso público	5% del área del lote para carga y descarga. Cinco módulos de estacionamientos para vehículos menores.
Oficinas en general	1 cada 50 m2 de AU	1 cada 200 m2 de AU	Un módulo de estacionamiento para vehículos menores.

De lo indicado, es preciso mencionar que dentro de un radio de 2 km alrededor del predio en mención se ubican dos equipamientos comerciales de características semejantes al proyectado; hacia el sur Centro Comercial Atahualpa y hacia el sur oriente Centro Comercial El Recreo.

Aún que, los equipamientos mencionados difieren con el equipamiento nuevo en escala, es pertinente mencionar que en fechas especiales como: día de la madre, el padre, navidad y feriados en general; la circulación del tráfico vehicular se ve afectada en las vías colindantes a estos predios, debido a la atracción de viajes generada por este tipo de equipamientos.

Las filas de vehículos en los ingresos vehiculares y los tiempos de espera se evidencian, ya que, las largas filas llegan a ocupar espacio en carriles de vía pública interrumpiendo la normal circulación vehicular del sector.

Ante lo mencionado, y contemplando las condiciones físicas actuales de las vías aledañas a este nuevo proyecto (Av. Mariscal Sucre, 5 de Junio y Rodrigo de Chávez), se puede aseverar que la capacidad física de estas no soportaría la presencia de filas de vehículos en los exteriores del equipamiento producidas por una oferta reducida de estacionamientos.

Por lo indicado, es pertinente recomendar que el equipamiento proyectado cumpla al menos con el mínimo de estacionamientos requeridos según normativa vigente, y que para un análisis de reducción del número de plazas de estacionamiento se solicite un

estudio de mercado que establezca con claridad el porcentaje de población que se verá beneficiada y atraída por la oferta de servicios que brindará este equipamiento.

3.2 Criterio expuesto por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Último párrafo del Oficio Nro. STHV-DMGT-2021-3193-O de 17 de agosto de 2021, suscrito por el ingeniero Darío Vidal Gudiño Carvajal, Director Metropolitano de Gestión Territorial, cita lo siguiente:

“(...). Por todo lo expuesto y con base a la normativa legal invocada, el proyecto arquitectónico denominado “Centro Comercial La Magdalena”, es una edificación para uso comercial y de servicios, ya que cuenta con usos (oficinas y comercios) en su propuesta de diseño, no requería presentar “Estudio de impacto a la circulación de tráfico a las vías aledañas y propuesta de mitigación de dichos impactos aprobados por la Secretaría de Movilidad” en vista de que el proyecto presentado a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda establece que los ingresos y salidas vehiculares se realizarán por la vía local “CALLE FRANCISCO BARBA”; por lo que la STHV emitió el informe favorable respectivo para que continúe el proceso de aprobación en la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio.”.

Para el presente análisis se ha enfatizado el párrafo pertinente a la accesibilidad del proyecto, subrayándolo; ya que en este se ha considerado a la calle Francisco Barba como una vía local.

3.2.1 Características Físicas de la calle Francisco Barba

A continuación la tabla No. 2 describe las características físicas de la vía en mención:

Tabla No. 2
Calle Francisco Barba

Longitud de vía: 805 m
Ancho total de vía: 14.00 m
Ancho de aceras: dos de 2.00 m a cada lado
Ancho de calzada: de 9.00 a 10.00 m
Sentido de vía: bidireccional en sentido este-oeste y viceversa.
Capa de rodadura: Asfalto en estado regular
Señalización: en malas condiciones



3.2.2 Características Funcionales de la calle Francisco Barba

- La calle Francisco Barba es una vía de aproximadamente 800 metros de longitud, la cual conecta transversalmente desde el occidente hacia el oriente una vía Arterial con una colectora, como: la Av. Mariscal Sucre con la calle 5 de Junio respectivamente; dos importantes ejes longitudinales de la ciudad que permiten la conectividad entre el sur - norte y el sur con el Centro Histórico de Quito.

- La velocidad máxima de circulación vehicular permitida sobre esta vía es de 50 km/h y permite la circulación de dos rutas de transporte público.
- Permite la accesibilidad hacia los conjuntos residenciales y viviendas a nivel, y eventualmente se evidencia la presencia de estacionamiento lateral, como se puede observar en la figura No. 2.
- Tres de sus intersecciones permiten cruces mediante dispositivos semaforicos a nivel, estos son: Av. Mariscal Sucre sentido norte-sur (Bahía de Caráquez) y Fco. Barba; Av. Mariscal Sucre sentido sur-norte (Gral. Necochea) y Fco. Barba; y Fco. Barba y 5 de Junio.

Figura No.2
Reestructuración de Rutas de Transporte Público



Fuente: SM

De lo expuesto y en concordancia con la normativa municipal vigente a la que hace referencia el presente documento, la calle Francisco Barba, de acuerdo a sus características físicas y funcionales es una vía Colectora en el sector de los 2 Puentes, parroquia La Magdalena.

4. Conclusiones y recomendaciones:

Por lo expuesto en el presente documento y de acuerdo a la norma vigente citada, se determina que la calle Francisco Barba, es una vía colectora.

Por tal razón, y considerando que el “Centro Comercial La Magdalena” colinda con tres vías colectoras, este requiere de la aprobación de un estudio de Impactos a la Circulación del Tráfico, cuyas Medidas de Mitigación deberán garantizar la disminución de los posibles impactos que serán generados por el equipamiento sobre las vías públicas circundantes; la Av. Mariscal Sucre, 5 de Junio y Av. Rodrigo de Chávez.

Dentro del mismo contexto, es pertinente solicitar y recomendar que este tipo de nuevos equipamientos comerciales que oferta sus servicios de forma sectorial, zonal y barrial, generando un importante impacto en el tráfico vehicular de las vías aledañas a los mismos, no sean considerados dentro de análisis de reducción de número de estacionamientos requeridos por norma, sin que antes se analice el estudio de mercado que determine la población real y proyectada que se verá beneficiada y atraída por estos equipamientos.

Las conclusiones y recomendaciones emitidas en el presente informe, consideran la potencial réplica de esta propuesta urbana en otras zonas del Distrito, por lo que es necesario sean consideradas para futuros pronunciamientos.

Elaborado por: Erika Morales Ortega.

Revisado por: María Alexandra Ocaña Aldaz.

Para: Guillermo Abad Zamora.