

Señor Doctor
Sergio Garnica
Concejal Metropolitano
En su despacho.-

SG
11 MAY 2016

1125

De mi consideración:

En contestación a su oficio No. 314-SGO-CMQ-2016 recibido en esta Secretaría el 09 de abril de 2016, mediante el cual solicita se remita a su despacho el expediente del proyecto de Ordenanza que establece las disposiciones y lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, junto con los aportes que haya realizado la ciudadanía a través de los medios electrónicos previstos por la Municipalidad; al respecto informo a usted lo siguiente:

En atención a su oficio No. 201-SGO-CMQ-2016 de 07 de abril de 2016, en el que solicitó la publicación del proyecto de Ordenanza que establece las disposiciones y lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito; el martes 12 de abril de 2016 se procedió a realizar la publicación en el portal web institucional, en donde se indicó que las observaciones que existan al texto de la propuesta se receptorán en la Secretaría General del Concejo Metropolitano. Al respecto, informo a usted que no se han recibido observaciones por parte de la ciudadanía al proyecto de Ordenanza.

Por lo expuesto, remito a usted el expediente del proyecto de Ordenanza que establece las disposiciones y lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, con la finalidad de que la Comisión de Uso de Suelo, que acertadamente preside, acuerde un texto definitivo y se disponga la emisión de los informes técnicos y legal que corresponda.

Atentamente,

Abg. María Elisa Holmes Roldós

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

(2014-172566)

(2016-062291)

IMP

Copia: Ing. Carlos Páez, Concejal Metropolitano

Linea



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Sergio Garnica Ortiz
CONCEJAL

Quito, 5 de mayo de 2016
Oficio No. 314-SGO-CMQ-2016

Abogada
María Elisa Holmes Roldós
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO
Presente

De mi consideración:

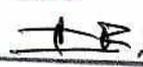
Mediante oficio No. 201 del 7 de abril de 2016, solicité a usted proceda a la publicación del Proyecto de Ordenanza que Establece las Disposiciones y Lineamientos que Deberán Observarse para la Presentación y Aprobación de los Estudios de Impacto en la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, presentado por el Concejal Carlos Páez, razón por la cual, atento lo prevenido en el Art. 227 de la Constitución de la República, mucho agradeceré se digne remitir el expediente en mención a esta Presidencia junto con los aportes que haya realizado la ciudadanía así como los textos definitivos, que serán emitidos según lo dispuesto en el literal c) del Art. 13 de la Resolución de Concejo Metropolitano No. C-074 de 8 de marzo de 2016 y el oficio circular No. 006 de fecha 22 de marzo de 2016, suscrito por su persona, para lo cual y de considerarlo usted pertinente debería consultarse con el autor del proyecto normativo.

Atentamente,


Sergio Garnica Ortiz
Concejal Metropolitano

c.c.: Concejal Carlos Páez

Elaborado por: Sandra Baldeón
Supervisado por: Dr. A. Fiallos

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: _____ 09 MAY 2016 FIRMA RECEPCIÓN: 
QUITO	ALCALDÍA NÚMERO DE HOJA: <u>a. 20. h.</u>



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Sergio Garnica Ortiz

CONCEJAL

SECRETARÍA CONCEJALIA	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
QUITO	08 ABR 2016 15:00
ALCALDÍA	NÚMERO DE FOLIO: -21

Quito, 7 de abril de 2016
Oficio No. 201-SGO-CMQ-2016

Abogada
María Elisa Holmes
SECRETARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO
Presente.-

SECRETARÍA CONCEJALIA	RECIBIDO: <i>Carla...</i>
	FECHA: 08.04.16
	HORA: 15:14
CARLOS PÁEZ PÉREZ CONCEJAL	FIRMA: <i>[Firma]</i>

De mi consideración:

Por medio del presente tengo a bien dirigirme a usted en mi calidad de Presidente de la Comisión de Uso de Suelo del Distrito Metropolitano de Quito con el objeto de comunicarle que el Ingeniero Carlos Páez, presentó un proyecto de Ordenanza que Establece las Disposiciones y Lineamientos que Deberán Observarse para la Presentación y Aprobación de los Estudios de Impacto en la Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, mismo que fue conocido en el seno de la Comisión en sesión de 18 de mayo de 2015, luego de cual se dispuso la realización de una sesión extraordinaria de la referida Comisión, misma que tuvo lugar el 20 de mayo de 2015 en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano con la concurrencia del Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, Secretario de Movilidad, Secretario de Coordinación Territorial y Secretario de Planificación General o sus delegados.

Posteriormente y para fortalecer el proceso normativo antes indicado, la Comisión de Uso de Suelo dispuso la conformación de una Mesa de Trabajo entre los Secretarios antes indicados a fin de que emitan un informe conjunto sobre el Proyecto Normativo en estudios, misma que habría tenido lugar según se desprende del oficio STHV-DMGT-3180 de 6 de julio de 2015.

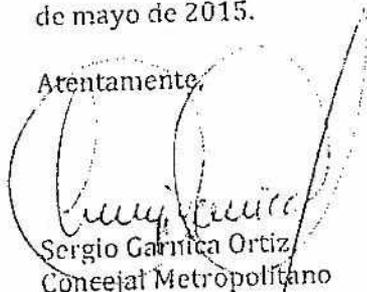
Mediante Resolución No. C-074 de 8 de marzo de 2016, el Concejo Metropolitano expidió la Resolución sobre el Desarrollo y Organización de las sesiones y los debates, el ejercicio de la facultad de fiscalización, la coordinación entre el Concejo y el Ejecutivo del Distrito Metropolitano de Quito y el Código de Ética de los integrantes del Concejo Metropolitano, cuyo Art. 13 regula el procedimiento para el tratamiento de ordenanzas que fueren puestas en conocimientos de los órganos pertinentes del Concejo Metropolitano.

Venezuela y Chile, Palacio Municipal 2do. Piso.
Correo electrónico: Sergio.garnica@quito.gob.ec

Tel.: 3952300
Jorge Albán Gómez
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Recibido 21/6
68

Con estos antecedentes y atento a lo dispuesto en el Art. 61 de la Constitución de la República y Art. 13 de la Resolución No. C-074 de 8 de marzo de 2016, expedida por el Concejo Metropolitano, mucho agradeceré se digne dar cumplimiento de lo dispuesto en el segundo inciso del literal b) ibídem, publicando el proyecto de Ordenanza actualizado por el señor Concejal Carlos Páez mediante oficio No. 135-CPP-2015 de 18 de mayo de 2015.

Atentamente,



Sergio Garnica Ortiz
Concejal Metropolitano

c.c.: Ing. Carlos Páez, Concejal Metropolitano
Sr. Jorge Albán, Concejal Metropolitano

Elaborado por: Sandra Ballester
Supervisado por: Th. A. Escobar



Carlos Páez Pérez

CONCEJAL

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Comisión



38 y
Territorio
0040

2014-172566

Oficio No. 135-CPP-2015
Quito, 18 de mayo del 2015

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

De mi consideración:

En atención a la convocatoria realizada por la Comisión de Uso de Suelo para conocer el proyecto de Ordenanza que establece los Estudios de Impacto en la Movilidad, adjunto sírvase encontrar la siguiente información:

- La última versión del proyecto de Ordenanza que, a criterio del proponente, recoge todas las observaciones realizadas por las secretarías de Movilidad y de Territorio Hábitat y Vivienda, por Procuraduría Metropolitana, así como de colegios profesionales, academia y especialistas del ramo, recogidas en distintos eventos de socialización.
- La matriz que recoge artículo por artículo los cambios realizados con respecto a la primera versión conocida por la Comisión y las observaciones del caso.
- El Anexo 1 de la Ordenanza No. 117 "De reglamentación para la circulación de vehículos de carga y transporte de productos químicos peligrosos en el DMQ"

Aprovecho la oportunidad para reconocer el interés y el aporte realizado por todos los actores externos e internos referidos, para enriquecer "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", contenidas en el presente proyecto de Ordenanza.

Atentamente,

Carlos Páez Pérez
Concejal Metropolitano

Adj. Lo indicado

- cc. Concejal Eduardo del Pozo, Comisión de Uso de Suelo
Concejal Patricio Ubidia, Comisión de Uso de Suelo
Concejal Jorge Albán, Comisión de Uso de Suelo
Concejal Marco Ponce, Comisión de Uso de Suelo
Mauricio Bustamante, Secretario General Concejo Metropolitano

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	HORA: 13:40
18 MAY 2015	
QUITO ALCALDÍA	FIRMA RECEPCION:
NÚMERO DE HOJA:	

64
72

37
TRINIDAD Y
SISTE.

ANEXO- 1 DE LA ORDENANZA No. 117

Este Anexo complementa la descripción conceptual de la "Clasificación de la Red Vial Según la Función Operacional" que forma parte del artículo 5 de la Ordenanza de "Reglamentación para la Circulación de Vehículos de Transporte de Carga y Transporte de Productos y Productos Peligrosos en el DMQ".

1.-Especificación de Red Vial de la ciudad de Quito según la Función Operacional:

Red de paso.- Conformada por las vías de ingreso y salida de las áreas urbanas, las vías perimetrales de las áreas urbanas consolidadas y aquellas que las enlacen sin afectar significativamente al tránsito urbano interno.

Su función consiste en permitir que los vehículos que transportan grandes cargas de hasta 48 ton, que estén de paso, tengan accesibilidad hasta los principales sectores industriales y centros de acopio.

Sobre esta red pueden movilizarse todos los vehículos de carga, toda vez que sus características estructurales y geométricas lo permitan. Sin embargo, su circulación estará regulada según los siguientes horarios:

- CL: sin restricción.
- CM: de 20h30 a 06h30.
de 09h30 a 15h30.
- CP: de 20h30 a 06h30.

En Quito, las vías que conforman esta red son:

- Panamericana Norte, en sentido Norte - Sur hasta la Av. Eloy Alfaro.
- Av. Eloy Alfaro en el tramo desde la Panamericana Norte, hasta Av. Simón Bolívar.
- Av. Simón Bolívar.
- Av. Diego de Vásquez, desde la Panamericana Norte hasta la Av. Mariscal Sucre.
- Av. Mariscal Sucre, desde la Av. Diego de Vásquez hasta el Viaducto 24 de Mayo.
- Av. Mariscal Sucre, desde el Viaducto 24 de Mayo hasta la Av. Morán Valverde.
- Acceso El Inca, ingreso desde Zambiza hasta la Av. Eloy Alfaro.
- Autopista Manuel Córdova Galarza, hasta la Av. Mariscal Sucre.
- Autopista General Rumiñahui, hasta El Trébol (Av. Oriental-Av. Pichincha).
- Av. Oriental (antigua), desde la Autopista General Rumiñahui (Trébol) hasta la Av. Cumandá.
- Av. Cumandá - Viaducto 24 de Mayo, desde la Av. Oriental (antigua) hasta la Av. Mariscal Sucre.
- Panamericana Sur, desde la Av. Morán Valverde hacia el Sur.

Complementando la red indicada, se establecen las siguientes especificaciones:

- Hasta tanto se habilite la extensión Norte de la Av. Simón Bolívar en construcción, se permitirá la circulación de los vehículos CP en el tramo Av. Eloy Alfaro, desde la Panamericana Norte hasta la Av. Simón Bolívar, en los siguientes horarios:

- CP: de 09h30 a 15h30
de 20h30 a 06h30.

63

- Av. Mariscal Sucre y su extensión por la Av. Diego de Vásquez, desde la Av. Galo Plaza hasta la Av. Mariana de Jesús:

CP: de 09h30 a 15h30
de 20h30 a 06h30.

- Av. Mariscal Sucre, en el tramo Av. Mariana de Jesús hasta el viaducto de la Av. 24 de Mayo (para evitar el tráfico de vehículos CP en los túneles en hora pico):

CP: de 09h30 a 12h00
de 14h00 a 15h30
de 20h30 a 06h30.

No habrá restricción horaria para los vehículos CP en los siguientes tramos viales:

- Av. Simón Bolívar en el tramo: Av. Oswaldo Guayasamín y la Av. Pedro V. Maldonado.
- Av. Pedro V. Maldonado desde Av. Morán Valverde, hasta la calle Ayapamba, y Pujilí, y ésta hasta la Av. Tte. Hugo Ortiz (ingreso al Mercado Mayorista).
- Av. Morán Valverde, desde la Av. Simón Bolívar hasta la Av. Mariscal Sucre.

Red de accesos.- Conformada por las vías que permiten la circulación hacia los diferentes sectores de la ciudad, desde las v perimetrales, hacia los sectores industriales y centros de acopio.

Su función consiste en permitir que los vehículos que transportan cargas medianas (hasta 18 ton), puedan servir a la demanda que se genera en las áreas consolidadas.

La circulación estará regulada según los siguientes horarios:

CL: sin restricción.
CM: de 20h30 a 06h30
de 09h30 a 15h30.
CP: de 20h30 a 06h30.

En Quito, las vías que conforman esta red son, entre otras:

- Av. Diego de Vásquez, desde la Av. Mariscal Sucre hasta la Av. de la Prensa.
- Av. de la Prensa, desde la Av. Diego de Vásquez y la Av. 10 de Agosto.
- Av. Real Audiencia.
- Av. de la Prensa, desde la Av. Mariscal Sucre y la Av. Diego de Vásquez.
- Calles Clemente Yerovi - República Dominicana.
- Av. John F. Kennedy.
- Av. Del Maestro.
- Av. Tufiño.
- Av. Fernández Salvador.
- Av. Carlos Y.
- Av. La Florida.
- Av. Brasil.
- Eje: Av. Galo Plaza - Av. 10 de Agosto, desde la Av. Eloy Alfaro hasta la calle Caldas.
- Av. Eloy Alfaro, desde la Av. Simón Bolívar hasta la Av. 10 de Agosto.
- Av. 6 de Diciembre, desde la Av. 10 de Agosto hasta la Av. Tarqui.
- Calle Isaac Albeniz.

36
10213704
SEIS.

- Av. El Inca, desde la Av. Eloy Alfaro hasta la Av. 10 de Agosto.
- Av. El Inca, desde la Av. Eloy Alfaro hasta la Av. 6 de Diciembre.
- Av. Gaspar de Villarroel.
- Av. De los Shyris.
- Av. Amazonas, desde la Av. de la Prensa hasta la Av. Orellana.
- Av. América, desde la Av. 10 de Agosto hasta la Pérez Guerrero.
- Av. Naciones Unidas.
- Av. República/Calle Noboa.
- Av. Atahualpa.
- Av. Mariana de Jesús, desde la Av. Mariscal Sucre hasta la Av. Amazonas.
- Av. Francisco de Orellana.
- Calle Noboa.
- Av. La Coruña, desde la calle Noboa hasta la Av. Ladrón de Guevara.
- Av. Ladrón de Guevara.
- Av. 12 de Octubre, desde la Av. Colón hasta la Av. Tarqui.
- Eje Av. Pérez Guerrero - Av. Patria - Av. Queseras del Medio/Av. Ladrón de Guevara.
- Av. Universitaria.
- Calle Marchena.
- Eje Av. América - Calle Luis. Vargas Torres, desde la Av. Universitaria hasta la calle.
- Calle Versailles, entre calle Marchena y Av. Pérez Guerrero.
- Av. Oriental (antigua).
- Av. Pichincha.
- Av. Napo.
- Av. Juan Bautista Aguirre.
- Av. Ana Paredes de Alfaro (vía a Conocoto).
- Av. Rodrigo de Chávez.
- Av. Maldonado desde la Av. Rodrigo de Chávez hasta la Av. Morán Valverde.
- Av. Alonso de Angulo.
- Av. Tnte. Hugo Ortiz.
- Av. Cardenal de la Torre.
- Av. Ajaví.
- Calle Ayapamba.
- Escalón 2.

Complementando la red indicada, se establecen las si especificaciones

- Eje: Av. Galo Plaza - Av. 10 de Agosto, hasta El Labrador.
 - Av. Maldonado, desde la Av. Ayapamba hasta la Av. Teodoro Gómez.
- En los siguientes s horarios:

CP: de 09h30 a 15h30
de 20h30 a 06h30.

Red de servicio local.- Conformada por vías que igualmente permiten la accesibilidad hacia los diferentes sectores de la ciudad, pero que por sus características residenciales y/o geométricas, obligan a la restricción total de la circulación de los vehículos de CP. 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 tendrá restricción expresa, salvo las que se generen por las propias características físicas y funcionales de las vías, tales como:

- Sección de la vía,
- Uso predominante residencial, de equipamiento educativo y de salud.
- Pendientes pronunciadas.

En todo caso la EMSAT establecerá la señalización de tránsito reglamentaria correspondiente.

2.- Especificaciones de la red vial en el resto del DMQ:

Para la aplicación de la presente ordenanza en las parroquias fuera de área urbana de Quito, así como en la áreas suburbanas y rurales del MDQ, la EMSAT determinará las condiciones y características específicas para conceder la autorización de circulación de los vehículos de transporte pesado y productos y/o sustancias peligrosas

RAZON.- Siento por tal, que el presente anexo corresponde a la Ordenanza No. 117.-
Lo certifico.- Quito, 21 de abril del 2004.

f.) Dr. Enrique Arboleda Espinel, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, encargado.

Es fiel copia del original.- Lo certifico. f.) Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.- Quito, a 4 de junio del 2004.

35
 TRÉVISA
 CINCO

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</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 administrador 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>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>Que, el artículo ... (6) de la Ordenanza Metropolitana No. 156, que establece el Régimen Administrativo del Suelo en lo referente a las Licencias Metropolitanas Urbanísticas (LMU), sancionada el 16 de diciembre del 2011, señala que "3. El hecho de que un administrador 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>Observaciones finales</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 exigidos 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>	

79 61

<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>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>3ª. 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>	<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>	<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>	<p>Para las vías principales, ver el Anexo 1 "Clasificación de la Red Vial Operacional" de la Ordenanza No. 117 "De 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>
<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento urbano.- 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento urbano.- 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 urbanos arquitectónicos con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento urbano.- 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 urbanos arquitectónicos con la finalidad de 	<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>

34
 1º y 2º y
 Celso

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>Ponce (medidas de mitigación a costa del proponente ...). Ver Art. 6): STHV es la autoridad responsable de negociación</p>	<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 reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de 	<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 urbanizaciones, subdivisiones y reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de 	<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>VI, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <p>definiciones específicas que consten en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación.- es el acto administrativo mediante el cual el Distrito Metropolitano de Quito autoriza a su titular el ejercicio de su derecho preexistente a habilitar el suelo o a edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico. 	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p> <p>transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que consten en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación.- es el acto administrativo mediante el cual el Distrito Metropolitano de Quito autoriza a su titular el ejercicio de su derecho preexistente a habilitar el suelo o a edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico. Medidas de mitigación.- son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad 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 frentistas; los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración; no admiten ek 	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p> <p>reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que consten en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación.- es el acto administrativo mediante el cual el Distrito Metropolitano de Quito autoriza a su titular el ejercicio de su derecho preexistente a habilitar el suelo o a edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico. Medidas de mitigación.- son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad 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 frentistas; los accesos y salidas se 	<p>Observaciones finales</p>
---	---	--	-------------------------------------

33
 20/03/15
 47 CES.

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>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 frentistas mediante vías laterales de servicio; no admiten estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel y a nivel en caso excepcional. 	<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 frentistas mediante vías laterales de servicio; no admiten estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel y a nivel en caso excepcional. • Vías Principales.- Todas las vías que son parte de la Red de Paso y de la Red de Accesos, indicadas en el Anexo I 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). • 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 / S/M)</p>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporá Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>Capítulo II Competencias</p>	<p>Capítulo II Competencias</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 predominante residencial. de equipamiento educativo y de salud; Pendientes pronunciadas.</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>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>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>		

32
 T. Ponce
 T. OS

Observaciones finales		V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorpora 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>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>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>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>movilidad, antes de emitir la referida Licencia.</p>
			<p>Artículo 7.- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de</p>	<p>Artículo ... (6).- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de</p>

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <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 Infracciones y Sanciones" dentro del Régimen Administrativo del Ejercicio de las Potestades Sancionatorias en el Distrito Metropolitano de Quito, las infracciones y sanciones en esta materia, serán las contempladas en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</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 Infracciones y Sanciones" dentro del Régimen Administrativo del Ejercicio de las Potestades Sancionatorias en el Distrito Metropolitano de Quito, las infracciones y sanciones en esta materia, serán las contempladas en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.</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 III</p> <p>Alcance y clasificación de los estudios de impacto de movilidad</p>	<p>Capítulo III</p> <p>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 ("... 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 arquitectónicos y urbanísticos; sin embargo, si fruto de la evaluación de los impactos y de la definición de las correspondientes medidas de mitigación, se requiera introducir 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>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 9.- De la obligatoriedad de implementación de las medidas de mitigación: Es responsabilidad de los</p>		<p>Artículo agregado para aclarar las responsabilidades de la implementación de las</p>

31
Tercera y
una

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>propietarios o promotores públicos o privados de los proyectos urbanísticos arquitectónicos implementar todas las medidas de mitigación que resultaren necesarias producto del estudio. El Municipio deberá articular compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores involucrados, en términos monetarios o de cesión de suelo, así como las responsabilidades en la ejecución.</p>	<p>= Artículo 6.</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 habitación 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>Debería eliminar/ debería auditar la responsabilidad de los gastos de ejecución. de medidos.</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>

<p>VI, 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>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 habitación 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 habitación 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 habitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad deban ser resueltos con medidas de mitigación que impliquen cambios locales (en las vías aledañas) en la gestión del tráfico, implementación de dispositivos de control de tránsito o reformas geométricas menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas. En esta categoría</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 habitación 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 habitación 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 habitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar como número máximo hasta <u>100</u> 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 <u>100</u> 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 habitación 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 habitación 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 habitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar como número máximo hasta <u>100</u> 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 <u>100</u> 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 de 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 aledañas) y se cambia la redacción "vías de la red de servicio local ..." en lugar 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, 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>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>excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 1. <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 explicitados en las RTAU, tales como cambios en la gestión del tráfico local (en las vías aledañas), implementación de dispositivos de control de tránsito (Ej: semáforos) o reformas geométricas viales menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permitan proyectar entre 101 y 300 plazas 	<p>excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.</p> <p>Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 300 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.</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 explicitados 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: semáforos) o reformas geométricas viales menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:</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>

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <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>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</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>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SDM de 30/03/2015</p> <p>número de lotes permitan proyectar entre 101 ¹⁵¹ y 300 plazas de estacionamientos; 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 	<p>Observaciones finales</p>
--	--	--	------------------------------

29
 Uru... y
 M... ..

Observaciones finales	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SdM de 30/03/2015</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</p>	<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>
<p>estacionamientos. Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de más de 4000 m² de construcción o que tengan más de 300 estacionamientos. 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>residencial de más de 4000 m² de construcción o que tengan más de 300 estacionamientos.</p>	<p>Artículo 12.- Proyectos Especiales: Todos los proyectos definidos por la secretaría responsable de los temas de suelo, hábitat y vivienda como "proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales, además de equipamientos y comercios calificados como especiales" deberán presentar obligatoriamente estudios de impacto en la movilidad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Nivel I.</p>	<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 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.</p>
<p>Artículo modificado para atender Observ. de la STHV en Taller.</p>			

BR 55

<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>Capítulo IV Requisitos, contenidos básicos de los estudios de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación</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>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>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>		

28
 5/19/15
 OCHO

Observaciones finales	V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporá 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)
Se agregan elementos de contenido acogiendo Obs. Taller CAE.		<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 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>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 curso 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>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>Presencia de equipamientos, tales como unidades educativas, servicios de salud, locales comerciales importantes, estacionamientos, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>	<p>por la Municipalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Aforos del tráfico peatonal. · Presencia de equipamientos, tales como unidades educativas, servicios de salud, locales comerciales importantes, estacionamientos, etc. · Determinación de la generación de tráfico asociada al proyecto. <ul style="list-style-type: none"> - 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>		

27
 July 29
 2015

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 ... (13).- Medidas de mitigación: Las medidas de mitigación son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad vecinal o zonal, que deben ser implementadas por los propietarios o promotores de tales proyectos en sus propios predios y a sus propios costos.</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 más integrales y abarcativas que las derivadas de los estudios de impacto de movilidad para un proyecto específico, el Municipio deberá articular compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores</p>	<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>

153

<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>involucrados, 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, Incorpora 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 periodos 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>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 periodos 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>Se amplía el plazo para la autoridad que aprueba los EIM, atendiendo Obs. SM en talles STHV.</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>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 ... (15).- Socialización y participación ciudadana: En un plazo de 10</p>	<p>Artículo 19.- Socialización y participación ciudadana: Una vez que se considere que el</p>		<p>Atendiendo Obs. De SM y STHV, se retiran los plazos a</p>

26
 viernes 9
 5:15

<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, Incorpora 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 sentidos:</p>	<p>Art. 20.- literal b): Redacción revisada.</p>

10/52

<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>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 de que los impactos negativos son de tal magnitud que las medidas de mitigación no pueden reducirlos hasta niveles aceptables. En este caso, el propietario o promotor del proyecto podrá realizar modificaciones sustanciales en el proyecto e ingresar la solicitud, como un trámite nuevo.</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 urbanos 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>	

25
Veinte y
cinco

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>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>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>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. 7ª. 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>

9/51

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p>	<p>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</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>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SDM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
<p>Disposiciones Generales</p> <p>Primera.- La secretaría 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 estimación de la generación de viajes y conteos y aforos e 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>Se agrega Obs. / Disposición General del Taller STHV, para clarificar las competencias entre secretarías.</p>
<p>Segunda.- La secretaría 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>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>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>

24
 WEINER
 Y CAES BZO

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>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>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 secretaría 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>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.- 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>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>		

20

<p>V1, previa a socialización CAE (25/07/2014)</p> <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>V2, remitida a C. Suelo (25/09/2014 + Obs STHV / SM)</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>	<p>V3: modificaciones a la V2 Para C. Suelo, Incorporará Obs. STHV y SDM de 30/03/2015</p>	<p>Observaciones finales</p>
--	---	---	-------------------------------------

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

23
veinte
y tres.

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

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

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

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

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

Esta concepción de construir ciudad desde la participación privada, con una visión más del interés común, así como también el reconocimiento de que la inversión privada no puede circunscribirse solo a un edificio, sino que debe involucrar el entorno en el que se asienta, es básico para ir resolviendo colectivamente los grandes problemas de movili-

dad que aquejan a la ciudad. De hecho, así se lo plantea en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT).

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

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

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

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

ORDENANZA METROPOLITANA No.

22
veinte
y dos

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Vistos el Informe No. ... de del 2015, expedido por la Comisión de Uso de Suelo y

CONSIDERANDO

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

de la vialidad urbana; y, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre. El artículo 85 del COOTAD hace lo propio con respecto a las competencias exclusivas de los CAD de los distritos metropolitanos.

- Que,** el artículo ... (6) de la Ordenanza Metropolitana No. 156, que establece el Régimen Administrativo del Suelo en lo referente a las Licencias Metropolitanas Urbanísticas (LMU), sancionada el 16 de diciembre del 2011, señala que *“3. El hecho de que un administrado realice la intervención autorizada con la LMU no convalida el incumplimiento de otras obligaciones previstas en el ordenamiento jurídico nacional o metropolitano, o su deber general de garantizar la seguridad de las personas, los bienes o el ambiente en el ejercicio de su actuación”*.
- Que,** entre los objetivos específicos de la gestión territorial, establecidos en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito, expedido mediante Ordenanza Metropolitana No. 171, sancionada el 30 de diciembre del 2011, consta *“promover, incentivar y direccionar el uso y la ocupación del suelo urbano con criterio de sustentabilidad ambiental, social y económica”,* a través de la *“generación de instrumentos de gestión territorial y de suelo para intensificar el uso en el suelo urbano, asumiendo aportes para espacio público, vías y equipamiento”* y la *“asignación de derechos y deberes para cada tratamiento en cuanto reparto de cargas y beneficios entre propietarios del suelo y el DMQ y entre propietarios”*.
- Que,** el artículo ... (17) de la Ordenanza Metropolitana No. 172 que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 30 de diciembre del 2011, señala que *“5. Los propietarios del suelo planificarán las obras de habilitación o edificación de construcciones en el marco de las normas contenidas en los instrumentos de planificación metropolitana, como requisito para obtener la correspondiente licencia metropolitana urbanística”*.
- Que,** el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 432, reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 172, antes citada, sancionada el 20 de septiembre del 2013, establece el cambio del artículo ... (3), en el sentido de facultar a la instancia responsable del territorio, hábitat y vivienda *“resolverá fundamentadamente los asuntos de habilitación de suelo y edificación que se presenten en la aplicación de los diferentes instrumentos de planificación y Reglas Técnicas vigentes, que por circunstancias técnicas no puedan sujetarse a ellas”*
- Que,** en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo establecidas como anexo de la precitada Ordenanza Metropolitana No. 172, específicamente en aquellas orientadas a la edificación o aprovechamiento urbanístico, se señala que para verificar la adecuación de la construcción e implementación de estacionamientos en cierto tipo de edificaciones, especialmente aquellas con estacionamientos de alta capacidad y rotación, se requiere la presentación de estudios de impacto de tráfico, que deben ser aprobados por la autoridad competente.
- Que,** el artículo.26 de la Ordenanza Metropolitana No.172 de Régimen de Suelo sancionada el 30 de diciembre de 2011; establece en el segundo inciso que los proyectos urbanísticos arquitectónicos especiales se desarrollarán en concertación con el MDMQ y podrán contar con determinaciones de ocupación y edificabili-

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

21
veinte
y uno

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

EXPIDE LA SIGUIENTE

ORDENANZA METROPOLITANA QUE ESTABLECE LAS DISPOSICIONES Y LINEAMIENTOS QUE DEBERÁN OBSERVARSE PARA LA PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Capítulo I Generalidades

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

Artículo 2.- Ámbito de aplicación: La presente Ordenanza es de observancia general y obligatoria en el ámbito del Distrito Metropolitano de Quito, para todos aquellos proyectos de habilitación de suelo o de edificaciones especificados en los artículos 11 y 12 de la presente Ordenanza, sean de propiedad pública o privada, conforme el nivel indicado en el artículo 11.

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

- Aprovechamiento urbanístico.- es la capacidad de edificación de un predio, condicionado por la reglamentación metropolitana y determinada por la zonificación de uso y ocupación de suelo, asignado en el sector en que éste se encuentre.
- Edificación.- es toda obra de construcción a realizarse en suelo urbano o rural, para permitir un uso o destino determinado.
- Estudio de impacto en la movilidad.- es un documento técnico que contiene información relevante, sistemática y documentada, que permita evaluar cualitativa y cuantitativamente el efecto que produciría sobre la movilidad general en el entorno

de proyectos urbanísticos arquitectónicos con la finalidad de identificar, diseñar y planificar la implementación de las correspondientes medidas de mitigación, 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.

- Espacio público.- el espacio público constituye el sistema en el que se relacionan e integran las áreas, zonas y equipamientos del DMQ y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales, sean de dominio público o de dominio privado, además de sistemas colectivos de soporte, que constituye el escenario de la interacción social cotidiana y en cuyo contexto los ciudadanos ejercen su derecho a la ciudad. Sus elementos constitutivos y complementarios son los definidos en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.
- Habilitación del suelo.- es el proceso técnico de división del territorio, para lograr a través de la acción material y de manera ordenada, la adecuación de los espacios para la localización de asentamientos humanos y sus actividades. Se habilita el suelo a través de urbanizaciones, subdivisiones y reestructuraciones parcelarias, de las que resulten lotes o solares susceptibles de transferencia de dominio, conforme las definiciones específicas que consten en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.
- Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación.- es el acto administrativo mediante el cual el Distrito Metropolitano de Quito autoriza a su titular el ejercicio de su derecho preexistente a habilitar el suelo o a edificar. Su régimen administrativo de otorgamiento y aplicación se encuentra regulado en el Régimen de Licenciamiento Metropolitano Urbanístico.
- Medidas de mitigación.- son acciones diseñadas para reducir o eliminar los impactos negativos que los proyectos arquitectónicos o urbanísticos generan sobre la movilidad 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 frentistas; los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración; no admiten el estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel; admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales.
- Vías semi-expresas.- son vías con control parcial de accesos, sus características son: permiten el desarrollo de altas velocidades vehiculares y es soporte del tráfico de paso de larga y mediana distancia con características menores a las expresas; separan el tráfico de paso del tráfico local; permiten una velocidad de operación de hasta 70 km/h; admiten a circulación de transporte interurbano, interprovincial y urbano; excepcionalmente admiten accesos directos a predios frentistas mediante vías latera-

20
Verifica

les de servicio; no admiten estacionamiento lateral; las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel y a nivel en caso excepcional.

- Vías Principales.- Todas las vías que son parte de la Red de Paso y de la Red de Accesos, indicadas en el Anexo 1 de la Ordenanza No. 117 "De reglamentación para la circulación de vehículos de carga y transporte de productos químicos peligrosos en el DMQ" aprobada el 24 de abril del 2004.
- Vías de red de servicio local.- Conformada por vías que igualmente permiten la accesibilidad hacia los diferentes sectores de la ciudad, pero que por sus características residenciales y/o geométricas, obligan a la restricción total de la circulación de los vehículos de Carga Pesada. Su función consiste en permitir que los vehículos que transportan cargas livianas y medianas puedan servir a la demanda que se genera en las áreas consolidadas, cuya circulación no tiene restricción expresa, salvo las que se generen por las propias características físicas y funcionales de las vías, tales como: Sección de la vía; Uso predominante residencial, de equipamiento educativo y de salud; Pendientes pronunciadas.

Capítulo II Competencias

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

Artículo 5.- Autoridad competente de autorización: La instancia municipal a cargo de otorgar la Licencia Metropolitana Urbanística de Habilitación de Suelo y Edificación, será la secretaría a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda o las administraciones zonales, según sea el caso, y serán responsables de verificar que el estudio aprobado y que las medidas de mitigación requeridas por la instancia municipal encargada de la gestión de la movilidad que se presenten contengan las observaciones realizadas al proyecto previo la emisión de la respectiva Licencia.

Artículo 6.- Responsabilidad de Negociación: La instancia municipal a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda, en coordinación con la instancia municipal encargada de la gestión de la movilidad, serán los entes responsables del proceso de 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.

Artículo 7.- Autoridad competente de control: La dependencia municipal de control de construcciones será la encargada de controlar la implementación de las medidas de mitigación aprobadas en el respectivo estudio de impacto en la movilidad, sobre la base de los informes técnicos emitidos por la autoridad competente de aprobación y seguimiento. Mientras se expida el Título "De las Infracciones y Sanciones" dentro del Régimen Administrativo del Ejercicio de las Potestades Sancionatorias en el Distrito Metropolitano de Quito, las infracciones y sanciones en esta materia, serán las contempladas en la ordenanza que establece el Régimen Administrativo del Suelo.

Capítulo III

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

Artículo 8.- Alcance: Los estudios de impacto en la movilidad no implican la modificación de los parámetros y criterios establecidos en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo (RTAU) y su aprobación no implica la aprobación de los proyectos urbanísticos arquitectónicos; sin embargo, si fruto de la evaluación de los impactos y de la definición de las correspondientes medidas de mitigación, se requiera introducir correcciones, modificaciones o incorporaciones a los proyectos arquitectónicos o urbanísticos, éstas deberán incorporarse formal y obligatoriamente en los diseños de tales proyectos, antes de considerarlos para su autorización.

Artículo 9.- De la obligatoriedad de implementación de las medidas de mitigación: Es responsabilidad de los propietarios o promotores públicos o privados de los proyectos urbanísticos arquitectónicos implementar todas las medidas de mitigación que resultaren necesarias producto del estudio. El Municipio deberá articular compromisos formales entre las partes para poder ejecutarlas, dejando en claro el nivel de participación de cada uno de los actores involucrados, en términos monetarios o de cesión de suelo, así como las responsabilidades en la ejecución.

Artículo 10.- Responsabilidad en la ejecución: En términos generales, la realización de los estudios de impacto en la movilidad es responsabilidad de los propietarios o promotores públicos o privados de los respectivos proyectos urbanísticos arquitectónicos. En caso de que las características de interés social de los proyectos de habilitación de suelo o de edificación, constituyan un óbice económico para que los propietarios o los promotores puedan financiar la realización de los estudios de impacto de movilidad, previo constatación de esa dificultad y en base a un acuerdo formal, la secretaría a cargo de los temas de movilidad podrá realizarlos a su propio peculio, cumpliendo con los requisitos técnicos establecidos en esta Ordenanza y en las Reglas Técnicas aplicables. En esta última consideración no podrán incluirse a proyectos impulsados por entidades estatales de cualquier tipo.

Artículo 11.- Clasificación: Desde el punto de vista de la obligatoriedad de los estudios de impacto en la movilidad, los proyectos de habilitación de suelo o edificación se clasificarán en función de los siguientes criterios: uso del suelo, tamaño de la edificación y número de estacionamientos. De acuerdo a esto, se establecen los siguientes niveles:

- a) Nivel 0: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad puedan ser resueltos a través del cumplimiento cabal de las RTAU pertinentes y consecuentemente, no requieren de la aprobación de un estudio de impacto en la movilidad por parte la municipalidad. En esta categoría caben:
 - Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar como número máximo hasta 100 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 estacionamientos; excepto

aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.

- Proyectos de edificación para uso residencial de hasta 200 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 1.

b) Nivel 1: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad deban ser resueltos con medidas de mitigación que impliquen diseños especiales relativos a la movilidad en el proyecto que no estén explicitados en las RTAU, tales como cambios en la gestión del tráfico local (en las vías aledañas), implementación de dispositivos de control de tránsito (Ej: semáforos) o reformas geométricas viales menores estimadas en menos de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:

- Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permitan proyectar entre 101 y 300 estacionamientos; excepto aquellos que tengan accesos en vías expresas o semiexpresas o vías principales, en cuyo caso se los considerará de Nivel 2.
- Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial entre 2501 y 4000 m² de construcción o que tengan entre 101 y 300 estacionamientos.
- Proyectos de edificación para uso residencial de más de 200 estacionamientos.

c) Nivel 2: correspondientes a proyectos de habilitación de suelo o edificación cuyos impactos negativos sobre la movilidad deban ser resueltos con medidas de mitigación que impliquen cambios sectoriales o zonales en la gestión del tráfico, mediante la implementación de dispositivos de control de tránsito o intervenciones infraestructurales estimadas en más de 100 remuneraciones básicas unificadas, por lo que requieren de un estudio de impacto en la movilidad a ser aprobado por la instancia municipal correspondiente. En esta categoría caben:

- Proyectos de habilitación de suelo de uso múltiple cuyo número de lotes permita proyectar más de 300 estacionamientos.
- Proyectos de edificación para usos distintos al exclusivo residencial de más de 4000 m² de construcción o que tengan más de 300 estacionamientos.

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

Artículo 12.- Proyectos Especiales: Todos los proyectos definidos por la secretaría responsable de los temas de suelo, hábitat y vivienda como "proyectos urbanísticos ar-

arquitectónicos especiales, además de equipamientos y comercios calificados como especiales” deberán presentar obligatoriamente estudios de impacto en la movilidad, de acuerdo a los requerimientos establecidos en el Nivel 1.

Artículo 13.- Facultad de determinación: La instancia a cargo de los temas de suelo, hábitat y vivienda tendrá en todo momento la capacidad de determinar la categorización de los proyectos, más allá de lo previsto en este Capítulo, considerando condiciones específicas de los mismos o del sitio en el cual serán implementados, que así lo ameriten. La resolución correspondiente deberá ser fundamentada y de conocimiento público.

Capítulo IV

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

Artículo 14.- Presentación: Los estudios de impacto en la movilidad deberán ser presentados ante la autoridad competente, mediante solicitud con firma conjunta del propietario o representante legal del proyecto, debidamente acreditado, y el profesional a cargo de su realización; en la cual se declare explícitamente que se conocen las medidas de mitigación propuestas y que, en caso de ser aprobadas, se compromete a su diseño y planificación definitivas, así como a su implementación bajo el costo acordado.

Artículo 15.- Realización de los estudios: Los estudios de impacto en la movilidad deberán ser realizados por profesionales de tercer nivel con formación en el ámbito de la movilidad debidamente acreditados por el Sistema Nacional de Educación Superior, que hayan recibido instrucción específica en esta materia o acrediten experiencia de al menos dos años en la misma.

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

Artículo 16.- Contenido básico de los estudios: Los estudios deben ser entregados en formato impreso (dos copias) y digital, conteniendo como mínimo los siguientes elementos:

- Resumen ejecutivo.
- Memoria descriptiva del proyecto, incluyendo planos arquitectónicos básicos, implantaciones locales o zonales, según sea el caso.
- Análisis de las condiciones de la movilidad en el entorno sectorial o zonal, según sea el caso, que contenga:
 - Definición del área de influencia, según las características del proyecto.
 - Características geométricas, de señalización y de estacionamientos del sistema vial en el área de influencia.
 - Aforos del tráfico vehicular en horas punta y horas valle, identificando la presencia de servicios de transporte público y ciclovías existentes o planificadas por la Municipalidad.
 - Aforos del tráfico peatonal.

10
dieciocho

- Presencia de equipamientos, tales como unidades educativas, servicios de salud, locales comerciales importantes, estacionamientos, etc.
- Determinación de la generación de tráfico asociada al proyecto.
- Descripción cualitativa y cuantitativa de los impactos en la movilidad, considerando la jerarquía vial; accesibilidad, seguridad vial y tránsito según la siguiente prelación: peatones, bicicletas, transporte público y autos particulares. En todos los casos se priorizará la atención de segmentos poblacionales de niños y niñas, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.
- Medidas de mitigación propuestas, diferenciándolas para la fase de construcción y la fase de utilización.

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

El nivel de detalle de la información y del diseño de las medidas de mitigación para cada nivel de estudio, incluyendo la escala de los planos, deberá ser establecido por la autoridad competente de la aprobación de los mismos, mediante la expedición de una Regla Técnica.

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

- Acceso seguro de peatones al espacio público y de cruce de calles, especialmente de aquellos con necesidades especiales.
- Calidad estética en la configuración de las soluciones
- Protección de paradas y carriles del transporte público.
- Protección de ciclovías.
- Reducción de la presión por el indebido estacionamiento temporal o de larga estancia en la vía pública.
- Reducción de colas de ingreso a los estacionamientos en la vía pública y de conflictos a la salida.
- Tratamiento de las intersecciones involucradas en el área de influencia directa del proyecto.
- Cumplimiento de las RTAU vigentes en el dimensionamiento de vías y obras, según el caso.

Capítulo V

Aprobación de los estudios de impacto en la movilidad

Artículo 18.- Plazos: La autoridad competente de aprobación deberá atender las solicitudes presentadas en un plazo no mayor a 60 días para los estudios correspondientes al Nivel 1; y, 90 días para los del Nivel 2. Estos plazos se computarán solo en los días atribuibles a la administración municipal; es decir, descontando los períodos de tiempo que el solicitante tarde en responder a los requerimientos de información aclaratoria o complementaria, formalmente enviados por parte de la autoridad.

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

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

Artículo 19.- Socialización y participación ciudadana: Una vez que se considere que el estudio de impacto en la movilidad es viable, la autoridad competente, en coordinación con la Administración Zonal correspondiente, organizará una reunión de socialización del proyecto, del estudio y de las medidas de mitigación a la comunidad vecina, a fin de receptar sus observaciones y sugerencias, que deberán ser incorporadas en el proceso de evaluación.

En caso de que el proyecto requiera una licencia ambiental con socialización, se procurará que la reunión de socialización del estudio de impacto en la movilidad se programe conjuntamente con la socialización del estudio ambiental, a fin de evitar duplicidad de esfuerzos.

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

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

Artículo 20.- Resolución: La autoridad competente emitirá antes del plazo establecido para cada nivel de estudio, una resolución formal en alguno de los siguientes sentidos:

- a) Aprobación del estudio de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación, incluyendo los planos definitivos. En este caso se considera que no existen deficiencias técnicas y se cuenta con la información al nivel de detalle requerido.
- b) Aprobación condicional del estudio de impacto de movilidad y de las medidas de mitigación, incluyendo los planos provisionales. Se considera que no existen deficiencias técnicas y la información para definir totalmente las medidas requiere ser complementada conforme avanza el diseño del proyecto, para poder contar con planos definitivos y la aprobación sin condiciones.
- c) Negación del estudio de impacto de movilidad, debido a que los impactos negativos son de tal magnitud que las medidas de mitigación no puedan reducirlos hasta niveles aceptables. En este caso, el propietario o promotor del proyecto podrá realizar modificaciones sustanciales al proyecto e ingresar la solicitud, como un trámite nuevo.

- 17
revisión
- d) Devolución del estudio de impacto de movilidad; se dará debido a que el propietario o promotor no atendió los requerimientos de información para los proyectos urbanísticos arquitectónicos dentro de los plazos establecidos o que habiéndolo hecho, siguen sin satisfacer las especificaciones técnicas requeridas por la instancia municipal pertinente.

Artículo 21.- Peticiones: Las personas naturales o jurídicas que hayan sido participes del proceso de socialización del proyecto y que se sientan afectadas por el mismo, y no estén de acuerdo con las decisiones de la autoridad competente en la materia de esta Ordenanza, podrán pedir la revisión de las medidas de mitigación de forma justificada, formal y razonadamente ante la comisión permanente del Concejo encargada de los temas de usos y ocupación del suelo, la cual deberá convocar a una sesión especial extraordinaria, en un plazo de 30 días, a partir de la resolución sobre el estudio para tratar específicamente esta petición en comisión general, de acuerdo con el reglamento correspondiente. Sobre la base de esta petición, la comisión permanente emitirá recomendaciones para que sean analizadas e incorporadas o rechazadas razonadamente, en una nueva resolución por parte de la autoridad competente de aprobación y seguimiento.

Artículo 22.- Vigencia de la aprobación: La aprobación de un estudio de impacto de movilidad estará vigente mientras no haya sido modificada o reformada la normativa relacionada con el tema, salvo en el caso de que no se hayan cumplido los plazos establecidos para el inicio y culminación del proceso constructivo. Si el proyecto, luego de haber obtenido la aprobación del estudio de impacto a la movilidad y sus medidas de mitigación, fuese modificado y/o ampliado, el estudio referido deberá ser también actualizado de acuerdo a las nuevas condiciones, siempre y cuando se haya incrementado el número de estacionamientos y modificado los accesos y salidas vehiculares, siendo necesario efectuar un nuevo proceso de aprobación considerando el proyecto integral.

Disposiciones Generales

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

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

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

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

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

Disposiciones Transitorias

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

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

Tercera.- Los estudios de impacto de movilidad ingresados antes de la fecha de vigencia de esta Ordenanza con su Regla Técnica, serán evaluados de acuerdo a los criterios que se venían manteniendo al interior de la entidad municipal a cargo de los mismos, conforme sea aplicable; con la excepción de la socialización y participación ciudadana que deberá implementarse inmediatamente.

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

Comisión

SECRETARÍA GENERAL DISTRITO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 15415
QUITO ALCALDÍA	23 MAR 2015 FIRMA RECEPCION: KATY NÚMERO DE HOJA: 12



Expediente No. 498-2015

2014-172566

19 MAR 2015

Doctor
Mauricio Bustamante Holguín
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
Presente

De mi consideración:

De conformidad con la Resolución A004 de 12 de febrero de 2015 y delegación efectuada por el Procurador del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante memorando No. 02 de 26 de febrero de 2015, quien suscribe es competente, en calidad de Subprocurador Metropolitano (e) para emitir el siguiente criterio legal:

I. ANTECEDENTE:

Mediante Oficio No. SG 0338 de 18 de febrero de 2015, usted solicita se emita criterio legal sobre el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece los Estudios de Impacto en la Movilidad, presentado por el señor concejal Carlos Páez Pérez.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE ORDENANZA:

Establecer las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

III. INFORME TÉCNICO:

Mediante Oficio No. 0504 de 06 de febrero de 2015, el arquitecto Alberto Rosero, Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda remite el informe técnico que contiene las observaciones elaboradas de manera conjunta entre la Secretaría referida y la Secretaría de Movilidad.

IV. BASE LEGAL

Constitución de la República:

"Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

[...]

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

[...]

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

[...]

b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;

[...]

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;[...].”

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. [...].”

V. ANÁLISIS Y CRITERIO LEGAL

Examinado el texto del proyecto de Ordenanza, Procuraduría Metropolitana emite criterio legal favorable para que se continúe con el trámite de aprobación en razón de que la propuesta es constitucional y legalmente viable y se encuentra dentro de las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito como gobierno autónomo descentralizado, con las siguientes recomendaciones que nos permitimos exponer:

1. En el considerando sexto, se cambiará la frase “10 de noviembre” por “16 de diciembre”.
2. El título del proyecto de ordenanza se referirá a su objetivo, esto es “Ordenanza Metropolitana que establece las disposiciones y los lineamientos que deberán observarse para la presentación y aprobación de estudios de impacto en la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito”.



PROCURADURÍA
METROPOLITANA

3. Los artículos 3, 8, 9, 10 y 21 deberán ser reformulados tomando en cuenta el artículo 2 del ámbito de aplicación de la ordenanza. Esto, porque los artículos referidos se refieren a aprobación de proyectos urbanísticos arquitectónicos, los mismos que se encuentran regulados específicamente en el artículo 13.
4. En el artículo 11, letra b), se deberá establecer el parámetro para los proyectos de edificación para uso residencial, en razón de en el proyecto sol se dice “entre más de 200 plazas de estacionamiento.”
5. Se determinará si en el texto de la ordenanza se utiliza la palabra “estacionamiento” o “plaza de estacionamiento”.
6. En el último inciso del artículo 18 se deberá concluir el argumento.
7. La Comisión de Uso de Suelo determinará la procedencia del reglamento establecido en el artículo 22, por ser un tema que tiene relación con su funcionamiento y actividad.
8. En la Primera Disposición Transitoria se sustituirá la frase “Comisión de Suelo” por “Comisión de Uso de Suelo”; y, se deberá realizar una revisión integral del texto para corregir errores tipográficos que se han deslizado en el proyecto de ordenanza presentado.

Atentamente,

Dr. Edison Yépez Vinueza
SUBPROCURADOR METROPOLITANO (e)

Adj. expediente completo

**INFORME TÉCNICO
DEL PROYECTO DE ORDENANZA QUE ESTABLECE
LOS ESTUDIOS DE IMPACTO EN LA MOVILIDAD****1. ANTECEDENTES:**

La Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda es la entidad municipal encargada de receptor propuestas de promotores públicos y privados para la implantación de proyectos de habilitación de suelo o de edificaciones.

Los conflictos más evidentes producto de nuevos desarrollos urbanos se producen en los sistemas de movilidad, medio ambiente, espacio público, sociales, socioeconómicos, entre otros.

La STHV en conjunto con la Secretaría de Movilidad, realizan la revisión de dichos desarrollos urbanos para generar medidas de mitigación en los usos de suelo en los que la legislación municipal nos permite.

Resolución STHV-RT No.008-2013 (Reglamento que fija los parámetros objetivos para la aprobación técnica de los proyectos urbanísticos arquitectónicos); en donde en el "Art... (7) señala a los Actores de los Proyectos Especiales, parágrafo 5. *De Mesa Técnica: es una instancia técnica conformada por representantes de las entidades competentes, tales como la STHV, la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Ambiente; la EPMOP y otras entidades que de acuerdo a la especificidad del proyecto especial sea necesario incorporar. Las decisiones adoptadas por la mesa técnica tienen un carácter resolutivo*".....; en donde de manera técnica las respectivas entidades municipales validan las propuestas de mitigación de los promotores o propietarios proponentes.

2. REGULACIÓN VIGENTE:

Ordenanza Metropolitana No.156 que establece el "Régimen administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito: De las Licencias Urbanísticas."; Anexo 04 (requisitos para la autorización de la ejecución de las intervenciones constructivas mayores), capítulo I, numeral 3.

3. JUSTIFICACIÓN:

Los rápidos cambios que soporta el MDMQ en ámbitos de desarrollo urbano son evidenciados en el crecimiento edilicio, en la demanda del viario, sistemas de producción, crecimiento de población, movimientos migratorios internos, entre otros; los cuales han generado patrones de comportamiento de diferente índole en los enunciados antes descritos.

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

Este no es un problema nuevo en otras ciudades, de hecho, para contrarrestar esos efectos no deseados y no convertir al nuevo desarrollo en un vecino indeseable para quienes viven, trabajan o circulan por sus inmediaciones, la gestión pública ha desarrollado un instrumento específico denominado estudio de impacto vial o estudio de impacto de tráfico, o en la "Medida de mitigación de la movilidad más amplia que se ha ido configurando en Quito, que busca en

esencia identificar los impactos negativos y sobretodo, incorporar al proyecto medidas de mitigación que reduzcan o eliminen esos impactos. De hecho, de la investigación realizada para construir esta propuesta, se desprende que esta herramienta ha estado vigente en Chile desde 1992 y desde inicios de este siglo al menos en Venezuela, México y Perú, sin mencionar claro a varias ciudades estadounidenses.

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

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

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

Esta concepción de construir ciudad desde la participación privada, con una visión más del interés común, así como también el reconocimiento de que la inversión privada no puede circunscribirse solo a un edificio, sino que debe involucrar el entorno en el que se asienta, es básico para ir resolviendo colectivamente los grandes problemas de movilidad que aquejan a la ciudad. De hecho, así se lo plantea en el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT).

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

A partir de lo cual se establece que para entender los derechos y deberes asociados al suelo, "la

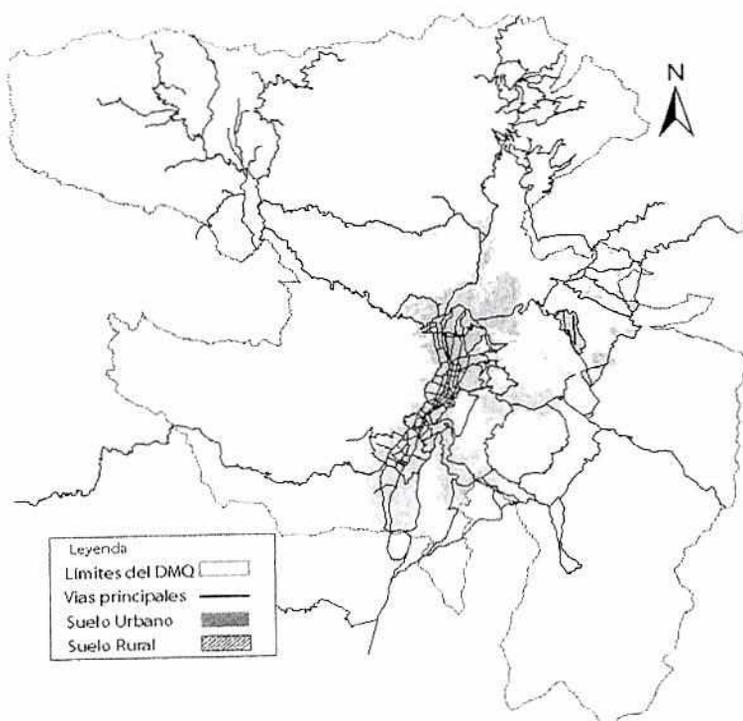
política de suelo del DMQ, en función de la competencia exclusiva otorgada por la Constitución Política (sic) y el COOTAD de planificar y controlar el uso y ocupación del suelo en el cantón, estará dirigida a hacer valer la función social y ambiental del suelo, y la prevalencia del bien común sobre el interés particular" (pág. 77).

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

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

3. ÁREA DE INFLUENCIA O ACTUACIÓN:

Se circunscribe al territorio del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

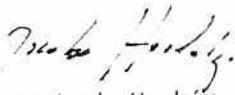


2. OBJETIVO GENERAL:

Mitigar los impactos negativos producidos en la movilidad por los efectos del desarrollo urbano y particularmente de proyectos inmobiliarios en los diferentes sectores del MDMQ, incorporando medidas de mitigación al sistema de movilidad existente y su posible área de influencia, mediante acciones y compromisos que serán traducidos en obras, que serán asumidas por el promotor o propietario del proyecto, para garantizar adecuadas condiciones de movilidad, accesibilidad y desarrollo urbano en el entorno al proyecto.

2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Consolidar y mejorar las redes viales y el sistema de transporte en el área de influencia directa de proyectos inmobiliarios, en función de estudios de impacto a la movilidad y bajo un marco de concertación con los promotores públicos o privados.
- Mejorar las condiciones de las vías y sus elementos (calzadas y carriles, aceras, parterres, vegetación y elementos adicionales como curvas de retornos, giros o elementos) que faciliten una ordenada gestión de la movilidad en las zonas en donde se implantan los PUAES y proyectos calificados como especiales.
- Definir una adecuada relación de las estructuras viarias y la asignación de usos del suelo.
- Generar un marco técnico y normativo para regular los estudios de impacto a la movilidad y concertar las acciones de mitigación derivadas de dichos estudios, a cargo de los promotores.



Arq. Jacobo Herdoíza
 Director Metropolitano de Políticas de
 Planeamiento del Suelo

	Nombres	Fecha	Firma/Sumilla
Revisado por:	Arq. Jacobo Herdoíza	04.02.2015	
Elaborado por:	Arq. Cristina Paredes	04.02.2015	