

## EL M. I. CONCEJO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

- a) A través de la Disposición Transitoria Primera de la Tercera Reforma de la “*Ordenanza que Regula la Creación y Funcionamiento de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.*”, se estableció que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil ejercerá de manera directa la competencia de planificación de la vialidad urbana, a través de la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones (DUMCE) o la que haga sus veces; esta disposición brinda la oportunidad de mejora de los procesos y prestación de servicios públicos en el ámbito vial, con una planificación desde una óptica integral.
- b) Considerando que las actividades o productos de la vialidad urbana para la movilidad son los análisis viales y peatonales de los proyectos urbanísticos y arquitectónicos, resulta necesario incluir en la presente ordenanza los requisitos y procedimientos a seguir para la aprobación del estudio de impacto vial, análisis de accesibilidad vehicular y peatonal y análisis vial por fraccionamiento que contemplen apertura e implementación de vía, estudios que serán exigibles para todos los proyectos de construcción de edificaciones planeados sobre el sistema de conectividad vial cantonal contemplado en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Guayaquil, vigente, así como en los corredores viales de transporte público.
- c) Adicionalmente, esta Ordenanza permite la implementación de normativa en la que a más de regular los requisitos y procedimientos para la aprobación del estudio de impacto vial, se establezca la percepción de cobro para este trámite en particular, lo cual representa una recaudación de valores a favor del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil y a su vez permitirá la continuidad de servicios a favor de la ciudadanía y continuidad de obras y servicios de calidad de conformidad con la visión estratégica del Sr. Alcalde en cuanto a la planificación territorial.

### CONSIDERANDO:

**Que**, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución de la República, los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, que en concordancia con lo establecido en su artículo 240, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

- Que**, de conformidad con el numeral 6 del artículo 264 de nuestra Carta Magna y en atención a lo dispuesto por el artículo 55 letras f) y c) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), que en sus partes pertinentes establecen que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tienen competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, asimismo tendrán la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener la vialidad urbana;
- Que**, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución;
- Que**, mediante Resolución No. 0009-CNC-2014 de fecha 12 de diciembre de 2014 del Consejo Nacional de Competencias, se expidió la regulación para el ejercicio de la competencia para planificar, construir y mantener la vialidad a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, estableciendo las facultades de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión de la red vial cantonal urbana de acuerdo a lo establecido en el Capítulo II, Sección III de la antedicha Resolución;
- Que**, de conformidad con lo establecido en el numeral 1, artículo 20 de la Resolución No. 0009-CNC-2014, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales deberán controlar el cumplimiento de normas, contratos y especificaciones técnicas vigentes en estudios técnicos y obras de infraestructura vial cantonal urbana;
- Que**, en la Edición Especial del Registro Oficial No. 200 del 30 de octubre de 2014, se publicó la “Ordenanza que Regula el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial en el Cantón Guayaquil y que Aprueba el Plan de Movilidad”, como la expresión de la visión sistémica de la política de movilidad del Gobierno Municipal para el cantón bajo su jurisdicción;
- Que**, el artículo 5, numeral 9 de la antes mencionada Ordenanza señala expresamente como uno de los principios rectores de la movilidad urbana: el “Mantenimiento de un permanente equilibrio entre el modelo de desarrollo urbano y el modelo de movilidad, orientando el crecimiento de la ciudad hacia la consolidación de un conglomerado compacto y continuo, evitando la dispersión territorial y la creación de espacios monofuncionales, alentando el uso creciente del transporte público masivo y los modos no motorizados de movilidad. Para ello y sin perjuicio de otros requerimientos, el Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil requerirá que toda nueva edificación tenga como requisito previo a su aprobación, un estudio de impacto de tráfico aprobado bajo las especificaciones

establecidas por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil”;

**Que**, el artículo 102 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece en su inciso segundo que los GADs metropolitanos o municipales, de acuerdo a la realidad de su circunscripción y en el marco del plan de ordenamiento territorial, previo a la construcción de edificaciones, deberán exigir el estudio técnico de impacto vial, con el fin de precautelar el buen uso de las vías e infraestructura urbana y garantizar una movilidad adecuada;

**Que**, las grandes ciudades latinoamericanas actualmente sufren una creciente congestión vehicular; la asignación de un bien escaso como el espacio vial y la reorganización de su uso, forma parte de un proyecto estratégico de transformación que incluya a su vez el mejoramiento global del transporte masivo y el fomento de la movilidad sustentable; y,

**Que**, en razón de lo expuesto, es necesario establecer lineamientos y parámetros de aplicación a los estudios de impacto vial que amplíen de forma concreta lo establecido por el Art. 102 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, toda vez que la demanda de infraestructura y proyectos urbanos es creciente dentro de la ciudad de Guayaquil y existen zonas con altos índices de congestión, por lo cual para el fortalecimiento de una educación vial ciudadana, deben crearse mecanismos de control concurrentes con el plan de reordenamiento urbano, normas de tránsito y políticas de seguridad vial;

**Que**, en la Edición Especial del Registro Oficial No. 1591 del 23 de mayo de 2024, se publicó la Tercera Reforma de la “Ordenanza que Regula la Creación y Funcionamiento de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.”, la misma que en su Disposición Transitoria Primera, desarrolla: “Considerando que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil ejerce de manera directa la competencia de construcción y mantenimiento de la vialidad urbana; desde la vigencia de la presente ordenanza, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil ejercerá de manera directa la competencia de planificación de la vialidad urbana, a través de la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones (DUMCE) o la que haga sus veces. (...)”;

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución de la República y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, resuelve:

**EXPEDIR:**

# LA ORDENANZA QUE REGULA LOS SERVICIOS DE ESTUDIO DE IMPACTO VIAL, INFORME DE FACTIBILIDAD VIAL POR FRACCIONAMIENTO DE LOTE QUE CONTEMPLAN APERTURA E IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL DEL CANTÓN GUAYAQUIL.

## CAPÍTULO I.-

### GENERALIDADES

**Artículo 1.- Objeto:** La presente Ordenanza tiene por objeto regular los servicios de Estudios de Impacto Vial, Informe de Factibilidad Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vías, así como el Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal del cantón Guayaquil, para los proyectos de edificaciones, construcciones y/o proyectos urbanísticos, en etapa de construcción inicial, aumento y remodelación, así como fraccionamiento de lote, que contemplen apertura e implementación de vía.

**Artículo 2.- Ámbito y alcance de su aplicación:** La presente Ordenanza es de observancia general y de obligatorio cumplimiento en el cantón Guayaquil, para toda persona natural o jurídica que tenga proyectos de construcción de edificaciones y/o proyectos urbanísticos, así como para fraccionamiento de lote que contemplen apertura e implementación de vía, que se ajusten al objeto de la presente Ordenanza.

**Artículo 3.-Definiciones:** Para efectos de esta ordenanza se adoptan las siguientes definiciones técnicas:

1. **Estudio de Impacto Vial:** Es un estudio técnico cuantitativos y cualitativos que determina el impacto de un proyecto, sea este urbanístico o comercial, hacia la vía, dando como resultado medidas de mitigación para minimizar el impacto por la implementación de dichos proyectos.

Los Estudios de Impacto Vial tienen como finalidad la prevención y mitigación de efectos negativos para mejorar las condiciones de tránsito y movilidad existentes en el entorno, proponiendo medidas que mitiguen los posibles impactos viales negativos que pueden originar los proyectos u obras antes referidos.

2. **Informe de Factibilidad Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vía:** Constituye un análisis técnico de una propuesta de vía, producto de una solicitud de fraccionamiento de predio, donde se considera las normas técnicas correspondientes de movilidad, así como la de accesibilidad y seguridad vial, según la propuesta establecida.

3. **Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal:** Constituye un análisis técnico cualitativo, donde se determina cómo será el ingreso, salida vehicular y peatonal de un Proyecto de edificación, comercial, residencial y/o mixto, residencial que cumpla con los parámetros mínimos que establecen las normativas vigentes.

**Artículo 4.- De la Autoridad Competente:** La Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones (DUMCE), o la que haga sus veces, será la encargada de receptor, evaluar, así como de determinar la factibilidad o no de los Estudios de Impacto Vial, Informe de factibilidad Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vías y del Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal.

## **CAPITULO II**

### **DE LA EXIGENCIA, REQUISITOS Y PROCEDIMIENTO PARA LA FACTIBILIDAD DE LOS ESTUDIO DE IMPACTO VIAL, INFORME DE FACTIBILIDAD VIAL POR FRACCIONAMIENTO DE LOTE QUE CONTEMPLAN APERTURA E IMPLEMENTACIÓN DE VÍAS Y ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL.**

**Artículo 5.- Exigencia del Estudio de Impacto Vial:** Para los casos que se detallan a continuación, se deberá solicitar la factibilidad del Estudio de Impacto Vial, previo a haber obtenido el registro de construcción que corresponda en las etapas de construcción inicial, aumento, remodelación, o aumento y remodelación, solicitud que será presentada de manera digital a través de los diferentes canales que sean habilitados por la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, así como de manera física:

1. Todas las edificaciones en etapa de construcción inicial, de uso residencial de a partir de 20 plazas de estacionamiento;
2. Todas las edificaciones en etapa de construcción inicial, de uso mixto residencial/comercial a partir de 20 plazas de estacionamiento;
3. Todas las edificaciones en etapa de construcción inicial, de uso comercial a partir de 15 plazas de estacionamiento;
4. Todas las edificaciones y construcciones existentes que requieran aumento y/o remodelación, a partir de 20 plazas de estacionamiento;
5. Todas las edificaciones y construcciones existentes que requieren cambio de uso de suelo por modificación del edificio, a partir de 20 plazas de estacionamiento;

6. Edificaciones de servicio de transporte, uso industrial (mediano y alto impacto, bodegas y patio de contenedores), servicios de alto impacto (gasolineras, estaciones de servicio) estarán sujetos siempre a la elaboración de estudio de impacto vial al estar relacionado con actividades y características operacionales de los vehículos de carga pesada, considerando radios de giro de ingreso y salida de vehículos pesados;

Así mismo, se deberá de solicitar el Estudio de Impacto Vial para los casos de los proyectos urbanísticos que se detallan a continuación:

1. Para los proyectos urbanísticos: Estos deberán solicitar la factibilidad del Estudio de Impacto Vial, una vez otorgada la aprobación de la consulta previa del anteproyecto, es decir que, para la factibilidad del proyecto urbanístico y autorización de inicio de obra, deberán contar con el Estudio de Impacto Vial.
2. Para los casos de proyectos urbanísticos o arquitectónicos que hayan obtenido la factibilidad de Estudios de Impacto Vial, y que posteriormente presente a la Municipalidad de Guayaquil rediseños que resulten por cambios de ingresos, salidas, cantidad de estacionamientos de propietarios y/o visitantes, sentidos de circulación, ubicación de garitas y demás; se deberá solicitar informe de factibilidad de un nuevo Estudio de Impacto Vial.

**Artículo 6.- Requisitos para obtener la factibilidad del Estudio de Impacto Vial:**

La persona natural o jurídica deberá presentar dentro de su solicitud, la memoria técnica del proyecto arquitectónico y urbanístico, que incluya el Estudio de Impacto Vial, mismo que contendrá lo siguiente:

1. Descripción general del proyecto, la cual deberá contener:

1.1. Objetivos y Alcance del proyecto.

1.2. Situación actual, aspectos generales y determinación del área de influencia (300 m de radio mínimo) donde se desarrollará el proyecto, su entorno urbano, usos de suelo e infraestructura vial.

1.3. Descripción de las actividades a desarrollarse del proyecto

1.4. Detallar el cuadro de área del proyecto que indique: área de construcción de la edificación, área de circulación peatonal, área de las vías internas, área de estacionamiento; mismas que deberán ser presentadas en el plano de implantación del proyecto y señaladas mediante polígonos.

- 1.5. Cálculo de estacionamientos conforme a la Ordenanza General de Edificaciones y Construcciones del cantón Guayaquil (Gaceta No. 44 de fecha 24 de enero de 2022), y su reforma publicada en Gaceta No. 16 de fecha 19 de diciembre de 2023, el cual deberá de incluir la siguiente información: usos, usos específicos, estacionamientos mínimos requeridos, estacionamientos mínimos visitantes, movilidad unipersonal sostenible.
- 1.6. Para el cálculo de espacios para estacionamientos de movilidad unipersonal sostenible, se regirá al cumplimiento de la Ordenanza que Regula el Uso de la Bicicleta y Vehículos de Micromovilidad en el cantón Guayaquil (Gaceta No.18 fe fecha 1 de julio de 2020);
- 1.7. Para proyectos urbanísticos considerar lo que establece la Ordenanza Sustitutiva de Parcelaciones publicada en Gaceta No. 2021-032. El EIV para cada proyecto debe ser a nivel de plan maestro, independientemente de las etapas a construir, y deberá ser actualizado de acuerdo con el proceso constructivo de cada una de sus etapas.
- 1.8. Para proyectos de bodegas, galpones y/o almacenamiento, la garita, puerta o control de acceso debe estar ubicado mínimo a 12 metros medidos desde la línea de lindero frontal para que el control sea dentro del predio, sin ocupar acera o vía pública. No debe considerar la vía pública para realizar maniobras para el ingreso y salida. Toda maniobra del vehículo pesado para su acceso debe ser dentro del predio.
- 1.9. Para proyectos de bodegas, galpones y/o almacenamiento y de gasolineras y/o estación de servicios deben presentar la simulación de radios de giro para el ingreso y salida de los vehículos pesados.
- 1.10. Para proyectos relacionados a los Depósitos de contenedores deberá considerarse lo estipulado conforme a Ordenanza que regula las condiciones de ordenamiento y de edificación de los depósitos de los contenedores vacíos temporales en el cantón Guayaquil. (Gaceta No. 10 de fecha 14 de octubre de 2014), y sus reformas.
- 1.11. Descripción de las operaciones de los accesos (ingreso/salida) vehicular y peatonal del proyecto.
- 1.12. Descripciones de las operaciones de carga y descarga de mercancías, si el caso lo amerita.
- 1.13. Descripción de la operación de la zona de parqueos de dueños y visitantes.

- 1.14. Plano de ubicación y delimitación del área de influencia, e identificación de posibles impactos viales.
  - 1.15. Plano del estado de las vías dentro del área de influencia del proyecto, con las infraestructuras existentes como señalización y semaforización y la sección vial con dimensiones, del área inmediata del proyecto.
  - 1.16. Plano de los sentidos de circulación actual dentro del área de influencia del proyecto.
  - 1.17. Informe fotográfico del área de influencia del proyecto.
  - 1.18. Planos arquitectónicos y de implantación debidamente acotados y en escala adecuada. Cuando se presenten planos donde no se delimiten específicamente las áreas de la edificación (pasillos, escaleras, etc.) se determinarán los espacios de estacionamientos considerando toda el área de la misma.
  - 1.19. Planos arquitectónicos de la ubicación de los parqueos debidamente acotados de propietarios, visitantes, área de carga y descarga con sus respectivas instalaciones y las vías aledañas en AutoCAD con medidas reales.
  - 1.20. Plano impreso y digital en formato AutoCAD con las señales de tránsito vertical y horizontal del proyecto, conforme la normativa del Reglamento técnico ecuatoriano INEN RTE-004.
  - 1.21. Plano impreso y digital (AutoCAD) que ilustren una correcta disposición y dimensiones de los estacionamientos.
  - 1.22. Para todo proyecto debe contemplar las normativas vigentes de estacionamientos para personas con movilidad reducida, vehículos eléctricos y del uso de bicicletas y vehículos de Micromovilidad.
2. Sobre los datos de tráfico actual:
- 2.1. Situación actual del tránsito en el área de influencia:
  - 2.2. Situación actual del tránsito en el área de influencia:
    - 2.2.1 Para obras de bajo impacto y/o ubicadas en la Red Vial secundaria, los conteos vehiculares, serán realizados durante las 06h00 – 20h00, dos días entre martes a jueves, excepto en días feriados; los volúmenes

vehiculares serán clasificados en períodos de 15 min. clasificándolos por tipo de movimiento y vehículo.

2.2.2 Para obras de medio y alto impacto y/o ubicadas en la Red Vial primaria, los conteos vehiculares, serán realizados durante las 06h00 – 20h00, dos días entre lunes a viernes y el sábado, excepto en días feriados; los volúmenes vehiculares serán clasificados en períodos de 15 min. clasificándolos por tipo de movimiento y vehículo.

2.2.3 Los conteos peatonales serán realizados los mismos días de los conteos vehicular clasificados en periodos de 15 minutos, clasificándolo por tipo de movimiento del peatón o por sentido de orientación.

2.2.4 Todo conteo vehicular y peatonal deberán de presentar el soporte técnico del conteo (formato Excel formuladas), planos y croquis (formato AUTOCAD) y análisis de niveles de servicio (formato EXCEL formuladas).

2.2.5 Plano que muestre los movimientos vehiculares aforados del proyecto, debidamente codificados.

2.2.6 Plano de resumen del aforo vehicular que ilustre las horas máxima demanda en la mañana, tarde y de ser necesario en la noche. Los que deberán reflejarse en la tabulación de estos.

2.2.7 Características de las vías que limitan el predio: características geométricas, velocidad operativa, funcionalidad, tipo de control del tráfico (señales de tráfico, semáforos, reductores de velocidad, etc.).

2.2.8 Determinación y localización del número de estacionamientos según tipo de vehículo, especificando el uso específico (visitas, propietarios, carga/descarga, movilidad reducidas y bicicleta).

2.2.9 Determinar los viajes generados por el tipo de uso de la infraestructura proyectada, según el TRIP Generation. Si el proyecto es existente, para la determinación de generación de viajes realizar conteos de un día en proyectos de similares características debiendo adjuntar su respectivo análisis y respaldo.

2.2.10 Análisis de las vías de circulación internas del proyecto, de ser necesario por su configuración deberá obtener niveles de servicio y longitud de cola.

2.2.11 Determinar el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) del proyecto actual y proyectado.

3. Análisis del Impacto Vial del proyecto:

3.1. Generación de viajes y proyecciones a 10 años.

3.2. Los datos de medición de aforo deberán tener una antigüedad máxima de tres meses.

3.3. Análisis de los accesos peatonales y vehiculares motorizados y no motorizados, nivel de servicio con sus respectivas proyecciones.

3.4. Evaluación y análisis del tránsito vehicular y peatonal en el área de influencia en la hora de máxima demanda determinando los posibles impactos viales, de existir puntos de conflictos deberán ser identificados.

3.5. Análisis de cantidades de parqueos para propietarios y visitantes de acuerdo con normas establecido en este reglamento.

3.6. Análisis de los niveles de servicios de las vías inmediatas dentro del área de influencia del proyecto en su situación actual y situación futura (con proyecto) que incluya proyección a 10 años.

3.7. Análisis y determinación del nivel de servicio peatonal para el proyecto en su situación actual y situación futura (con proyecto)

3.8. Análisis del flujo de capacidad (colas) internas y externas del proyecto, operación interna y su incidencia en la vía pública.

3.9. Propuestas de alternativas de medidas de mitigación del proyecto y su área de influencia que incluya la disminución de puntos de conflictos, un plan de circulación y señalización vial con sus respectivas especificaciones técnicas y plano(s) respectivo.

3.10. Plano de señalización y seguridad vial del proyecto. Esto incluye los diseños definitivos y los de ejecución de obra con su respectiva memoria y especificaciones técnicas.

**Artículo 7.- Exigencia del Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal:** Para los casos que se detallen a continuación, se deberá solicitar la factibilidad del Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal, solicitud que será presentada de manera digital a través de los diferentes canales que sean habilitados por la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, así como de manera física:

1. Edificios o conjuntos residenciales a partir de 5 unidades de vivienda y menos de 20 plazas de estacionamientos;
2. Proyectos de uso comercial que requieran, a partir de 5 y hasta 15 plazas de estacionamientos;
3. Las edificaciones y construcciones existentes que realicen el trámite para el cambio de uso de suelo de residencial a comercial.

**Artículo 8.- Requisitos para obtener la factibilidad de Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal:** El solicitante que ingrese el requerimiento del informe de factibilidad del Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal, deberá de cumplir con los requisitos detallados a continuación:

1. La persona natural o jurídica deberá presentar la memoria técnica del proyecto arquitectónico que incluya un Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal, que contendrá lo siguiente:
  - 1.1. Descripción del proyecto: tipo de actividad a realizar y código catastral;
  - 1.2. Ubicación del predio incluir fotos de la situación actual, imágenes en Google Earth y coordenadas UTM WGS84;
  - 1.3. Detalle de la accesibilidad del proyecto, ingreso y salida vehicular y peatonal hacia el entorno vial inmediato;
  - 1.4. Cálculo de estacionamientos conforme a la Ordenanza General de Edificaciones y Construcciones del cantón Guayaquil (Gaceta No. 44 de fecha 24 de enero de 2022), y su reforma publicada en Gaceta No. 16 de fecha 19 de diciembre de 2023, el cual deberá de incluir la siguiente información: usos, usos específicos, estacionamientos mínimos requeridos, estacionamientos mínimos visitantes, movilidad unipersonal sostenible.  
Para el cálculo de espacios para estacionamientos de movilidad unipersonal sostenible, se regirá al cumplimiento de la Ordenanza que Regula el Uso de la Bicicleta y Vehículos de Micromovilidad en el cantón Guayaquil (Gaceta No.18 fe fecha 1 de julio de 2020);
  - 1.5. Descripción de las maniobras vehiculares, dentro del predio, que realizarán los vehículos en el área de estacionamiento (incluir el barrido de la trayectoria vehicular en el plano) y sus accesos.
  - 1.6. Descripción de la señalización de tránsito horizontal, vertical en el área de acceso y de estacionamientos del proyecto (incluir plano impreso y digital); estas señales deben ser implementadas conforme a la normativa del Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN RTE 004 de Señalización Vial.

2. Plano arquitectónico, en formato impreso y digital (AutoCAD georreferenciado), que ilustre la implantación de las vías que incluyan accesos, aceras, bordillos del entorno inmediato al proyecto.
3. Plano impreso y digital en formato AutoCAD con las señales de tránsito vertical y horizontal del proyecto, conforme la normativa del Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN RTE-004.
4. Plano impreso y digital (AutoCAD) que ilustren una correcta disposición y dimensiones de los estacionamientos.
5. Adjuntar la factibilidad de actividades emitida por la Coordinación General de Control de Edificaciones y Control Minero, o quien haga sus veces, o en su defecto, la consulta de Uso de Suelos relacionada con el predio donde se implanta el proyecto.

**Artículo 9.-Exigencia del Análisis Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vía:** Se deberá solicitar la factibilidad del Análisis Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vía, solicitud que será presentada de manera digital, a través de los diferentes canales que sean habilitados por la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, así como de manera física y georreferencial, conforme el siguiente detalle:

Presentar la memoria técnica que contendrá la información conforme a la Ordenanza Sustitutiva de Parcelaciones y Desarrollos Urbanísticos - Edición Especial N° 1629 - Registro Oficial - lunes 26 de julio de 2021, literal 9.2 Fraccionamientos que contemplen apertura e implementación de vías.

**Artículo 10.- Requisitos del Análisis Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vía:** El solicitante que ingrese el requerimiento del informe de factibilidad del Análisis Vial por Fraccionamiento de Lote que contemple Apertura e Implementación de Vía, deberá de cumplir con los requisitos detallados a continuación:

1. Identificación de código catastral.
2. Memoria técnica del proyecto que incluya tipo de actividad, uso de suelo, CUS máximo y densidad máxima del predio donde se propone el fraccionamiento.
3. Ubicación del predio, incluir fotos de la situación actual, imágenes en Google Earth, y coordenadas UTM WGS84.
4. Plano impreso y digital (formato.DWG) del fraccionamiento presentado a la Coordinación General de Catastro y Avalúos con la implementación y conexión con la vías inmediatas y principales del entorno, georreferenciado.
5. Plano impreso y digital (formato.DWG) de la vía, que ilustre la implantación de las vías del entorno, aceras, bordillos, así como secciones pertinentes, georreferenciado.
6. Plano impreso y digital (formato.DWG) con las señales de tránsito vertical y horizontal de la propuesta de vía, conforme la norma INEN RTE-004.

**Artículo 11.- Del procedimiento para el Informe de Factibilidad del Estudio de Impacto Vial, Informe de Factibilidad Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen Apertura e Implementación de Vías e Informe de Factibilidad para el Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal:** El procedimiento para la factibilidad del Estudio de Impacto Vial, Informe de Factibilidad Vial por Fraccionamiento de Lote que contemplen apertura e implementación de Vías, así como para el Análisis de Accesibilidad Vehicular y Peatonal, es el detallado a continuación, mismo que se aplicará en base al debido proceso conforme consta en el Código Orgánico Administrativo:

1. El usuario presentará la solicitud para obtener el informe técnico de factibilidad, acompañado de los requisitos que se determinan en la presente Ordenanza; incluido el comprobante del pago de la tasa correspondiente a favor del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil. (el pago de la tasa únicamente corresponderá para la solicitud del Estudio de Impacto Vial).
2. La ventanilla universal dirigirá el requerimiento a la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces, la cual conducirá el proceso y analizará el cumplimiento de los requisitos determinados en la presente Ordenanza.
3. Si el requerimiento no cumple los requisitos, la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces, solicitará al usuario subsanar lo correspondiente. Si la persona interesada no cumple lo dispuesto por la administración pública, se entenderá como desistimiento, de conformidad con lo previsto en el artículo 140 del Código Orgánico Administrativo.
4. Si el requerimiento del usuario cumple los requisitos, la General Dirección de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces, emitirá un informe técnico de factibilidad al trámite requerido, el cual será notificado al usuario.

## **DISPOSICIONES GENERALES**

**PRIMERA.** – El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil de Guayaquil, aplicará la presente Ordenanza a través de la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces por la competencia conferida en la tercera reforma a la Ordenanza que Regula la Creación y Funcionamiento de la Empresa Pública de Tránsito y Movilidad de Guayaquil (Gaceta Municipal No. 30 de fecha 23 de mayo de 2024). La Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces, ejecutará la presente ordenanza en coordinación con la Dirección General de Planificación Estratégica, o quien haga sus veces, Dirección General de Tecnologías de Información, o quien haga sus veces y la Dirección General Financiera, quien es la encargada de la administración y recaudación de la tasa por revisión de Estudio de Impacto Vial.

**SEGUNDA.** - En caso de que, por efectos de evolución informática, existan nuevos programas de simulación de tráfico o softwares para dibujos 2D y modelos 3D, estos también serán admitidos para la presentación los análisis viales y movilidad urbana, previa aprobación por escrito de la Dirección General de Urbanismo, Movilidad, Catastro y Edificaciones, o quien haga sus veces.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

**PRIMERA.** - Las solicitudes que hayan sido presentadas relacionadas con los servicios de análisis viales y movilidad urbana, con anterioridad a la entrada en Vigencia de la presente Ordenanza, se seguirán sustanciando en el marco de las normas previstas a su ingreso.

### **DISPOSICIONES REFORMATORIAS**

**PRIMERA.** - Sustitúyase en todos los actos normativos en donde se mencione la frase “Estudios de Tráfico” utilizada en la “Ordenanza de Ordenamiento Territorial del Cantón Guayaquil”, publicada en la Gaceta Municipal No. 28 del 10 de enero de 2012, como “Estudios de Impacto Vial”.

**SEGUNDA.** – Refórmese el primer inciso del art. 63, así como el literal a) del numeral 5.1 del mismo artículo contenido dentro de la Ordenanza que Regula el Servicio Público de Revisión Técnica Vehicular, Matriculación, Registro de la Propiedad Vehicular y Ventanilla Única de Trámites de Movilidad en el cantón Guayaquil y que Autoriza la Concesión de dichos servicios a la Iniciativa Privada, por el siguiente texto:

Art. 63.- Tabla de costos y servicios. - Los servicios que prestan el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil de manera directa, la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP directamente o a través de Concesionarios de Servicios Públicos, estarán gravados con las tasas que a continuación crea el Concejo Municipal.

(...)

- a) Sujeto Activo: Las tasas establecidas en este numeral serán administradas y recaudadas por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP como prestataria del servicio público; a excepción de la tasa correspondiente a la “revisión estudio de impacto vial (\$0.10 costo por metro cuadrado de construcción)”, la cual será recaudada y administrada de manera directa por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil en virtud del ejercicio directo de la competencia de planificación de la vialidad urbana.

**DISPOSICIÓN FINAL.** - La presente Reforma a la Ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, sin perjuicio de su

publicación en el Registro Oficial, así como en la página web institucional [www.guayaquil.gob](http://www.guayaquil.gob)

**DADA Y FIRMADA EN LA SALA DE SESIONES DEL M. I. CONCEJO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL, A LOS xx DÍAS DEL MES DE XX DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO.**

# ANEXO 1

## FORMATO MÍNIMO DE PRESENTACIÓN DE CUADRO DE DETALLE Y DE RESUMEN DE ESTACIONAMIENTOS.

**FORMATO 1**

USO DE SUELO	DETALLE POR USO	AREA DE CONSTRUCCIÓN (M2)	NORMA (ANEXO 2)	# ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	# ESTACIONAMIENTO VISITANTES
LOCALES COMERCIALES	LOCAL 1				
	LOCAL 2				
	LOCAL 3				
	LOCAL 4				
	:				
	LOCAL N				
OFICINAS	OFICINA 1				
	OFICINA 2				
	OFICINA 3				
	OFICINA 4				
	:				
	OFICINA N				
<i>* En caso que el proyecto disponga</i>			<b>TOTAL 1</b>	<b>A</b>	<b>B</b>
			<b>TOTAL 2</b>	<b>A+B</b>	
<i>*ESTACIONAMIENTO ADICIONALES</i>				<b>C</b>	
			<b>TOTAL 3</b>	<b>A+B+C</b>	

**FORMATO 2**

USO DE SUELO	No. De piso	DETALLE POR USO	AREA DE CONSTRUCCIÓN (M2)	NORMA (ANEXO 2)	# ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	# ESTACIONAMIENTO VISITANTES
LOCALES COMERCIALES	PRIMER PISO	LOCAL 1				
		LOCAL 2				
		LOCAL 3				
	SEGUNDO PISO	LOCAL 1				
		LOCAL 2				
LOCAL 3						
:	:					
	N PISO	LOCAL N				
OFICINAS	PRIMER PISO	OFICINA 1				
		OFICINA 2				
		OFICINA 3				
	SEGUNDO PISO	OFICINA 1				
		OFICINA 2				
OFICINA 3						
:	:					
	N PISO	OFICINA N				
<i>* En caso que el proyecto disponga</i>			<b>TOTAL 1</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	
			<b>TOTAL 2</b>	<b>A+B</b>		
<i>*ESTACIONAMIENTO ADICIONALES</i>				<b>C</b>		
			<b>TOTAL 3</b>	<b>A+B+C</b>		

**FORMATO 3**

USO DE SUELO	No. De piso	DETALLE POR USO	AREA DE CONSTRUCCIÓN (M2)	NORMA (ANEXO 2)	# ESTACIONAMIENTOS EXIGIDOS	# ESTACIONAMIENTO VISITANTES	
APARTAMENTOS	PRIMER PISO	APARTAMENTO 1					
		APARTAMENTO 2					
		APARTAMENTO 3					
	SEGUNDO PISO	APARTAMENTO 1					
		APARTAMENTO 2					
		APARTAMENTO 3					
	:	:					
N PISO	APARTAMENTO N						
* En caso que el proyecto disponga					TOTAL 1	A	B
					TOTAL 2	A+B	
					*ESTACIONAMIENTO ADICIONALES	C	
					TOTAL 3	A+B+C	

**FORMATO DE RESUMEN**

**\*CUADRO DE RESUMEN DE ESTACIONAMIENTOS**

ESTACIONAMIENTO	CANTIDAD
PÚBLICO/VISITANTE	
PROPIETARIO	
PERSONAL ADMINISTRATIVO	
PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA	
CARGA/DESCARGA	
<b>TOTAL PROYECTO</b>	<b>(TOTAL 3)</b>

*\*El detalle dependerá del tipo de proyecto*

**ANEXO 2**  
**FORMATO MÍNIMO DE PRESENTACIÓN DE EXCEL FORMULADOS CON DATOS DE LOS AFOROS PEATONALES Y VEHICULARES REALIZADOS SEGÚN EL CASO**

**ESTUDIO DE TRAFICO PROYECTO "NOMBRE PROYECTO"  
CONTEO VEHICULAR**

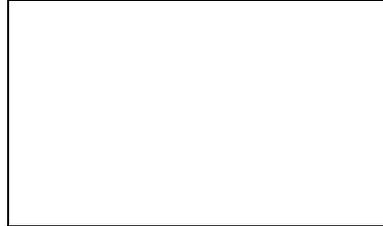
INTERSECCIÓN:

ID PUNTO:  
SENTIDO FLUJO:

FECHA:

HORA	TIPO DE VEHÍCULO			TOTAL VEH/DIA	TOTAL VEH/DIA/HORA	TOTAL EQUIV	TOTAL EQUIV/HORA
	LIVIANOS	BUSES	PESADOS				
6:00 6:15							
6:15 6:30							
6:30 6:45							
6:45 7:00							
7:00 7:15							
7:15 7:30							
7:30 7:45							
7:45 8:00							
8:00 8:15							
8:15 8:30							
8:30 8:45							
8:45 9:00							
9:00 9:15							
9:15 9:30							
9:30 9:45							
9:45 10:00							
10:00 10:15							
10:15 10:30							
10:30 10:45							
10:45 11:00							
11:00 11:15							
11:15 11:30							
11:30 11:45							
11:45 12:00							
12:00 12:15							
12:15 12:30							
12:30 12:45							
12:45 13:00							
13:00 13:15							
13:15 13:30							
13:30 13:45							
13:45 14:00							
14:00 14:15							
14:15 14:30							
14:30 14:45							
14:45 15:00							
15:00 15:15							
15:15 15:30							
15:30 15:45							
15:45 16:00							
16:00 16:15							
16:15 16:30							
16:30 16:45							
16:45 17:00							
17:00 17:15							
17:15 17:30							
17:30 17:45							
17:45 18:00							
18:00 18:15							
18:15 18:30							
18:30 18:45							
18:45 19:00							
19:00 19:15							
19:15 19:30							
19:30 19:45							
19:45 20:00							
<b>TOTAL</b>							
					<b>HORA PICO</b>		<b>HORA PICO</b>

GRAFICO DE UBACIÓN DE PUNTOS DE CONTEOS:



RESUMEN DE VOLUMENES

%volumen de pesados y extrapesados:	0%
Hora Pico Livianos por Hora:	0
Hora Pico Buses por Hora:	0
Hora Pico Pesados por Hora:	0
Hora Pico Extra-Pesados por Hora:	0
<b>Hora Pico número de veh. total por Hora:</b>	<b>0</b>
<b>Hora Pico número de veh. equivalentes por Hora:</b>	<b>0</b>
Total de vehículos por día	0
PHF:	0

**ESTUDIO DE TRAFICO PROYECTO "NOMBRE PROYECTO"**  
**CONTEO PEATONAL**

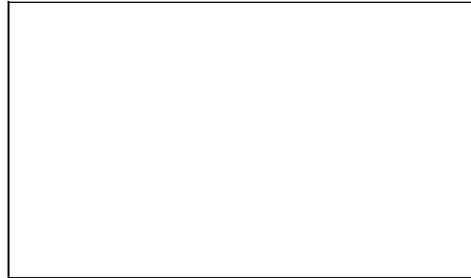
INTERSECCIÓN:

ID PUNTO:  
SENTIDO FLUJO:

FECHA:

HORA	TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL PEATON/DIA	TOTAL PEATON/DIA / HORA
	PEATONES		
6:00 6:15			
6:15 6:30			
6:30 6:45			
6:45 7:00			
7:00 7:15			
7:15 7:30			
7:30 7:45			
7:45 8:00			
8:00 8:15			
8:15 8:30			
8:30 8:45			
8:45 9:00			
9:00 9:15			
9:15 9:30			
9:30 9:45			
9:45 10:00			
10:00 10:15			
10:15 10:30			
10:30 10:45			
10:45 11:00			
11:00 11:15			
11:15 11:30			
11:30 11:45			
11:45 12:00			
12:00 12:15			
12:15 12:30			
12:30 12:45			
12:45 13:00			
13:00 13:15			
13:15 13:30			
13:30 13:45			
13:45 14:00			
14:00 14:15			
14:15 14:30			
14:30 14:45			
14:45 15:00			
15:00 15:15			
15:15 15:30			
15:30 15:45			
15:45 16:00			
16:00 16:15			
16:15 16:30			
16:30 16:45			
16:45 17:00			
17:00 17:15			
17:15 17:30			
17:30 17:45			
17:45 18:00			
18:00 18:15			
18:15 18:30			
18:30 18:45			
18:45 19:00			
19:00 19:15			
19:15 19:30			
19:30 19:45			
19:45 20:00			
<b>TOTAL</b>			
			<b>HORA PICO</b>

GRAFICO DE UBACIÓN DE PUNTOS DE CONTEOS:



**RESUMEN DE VOLUMENES**

Hora Pico Peatón por Hora:	
Total de peatones por día	