

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
15 DE JUNIO DE 2016**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los quince días del mes de junio del año dos mil dieciséis, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, siendo las 09h15 se instalan en sesión ordinaria, los concejales miembros de la comisión: Abg. Daniela Chacón Arias; MSc. Patricio Ubidia; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Se registra la asistencia de los siguientes funcionarios municipales: Sres. Andrea Flores, José Zaldaña; funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Bruno Andrade, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Sres. Esteban Duque, Carlos Armijos y Roger Ramos, funcionarios de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Ing. Fausto Miranda, Supervisor Metropolitano de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho del Concejal Carlos Páez; Ing. Jorge Caicedo, funcionario del despacho del Concejal Patricio Ubidia; Sra. Ana Zambrano, funcionaria del despacho del Concejal Sergio Garnica; y, Dra. Mónica Gallegos, funcionaria del despacho del Concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

1. Comisión general para recibir al representante de la Red de Urbanistas del Ecuador.

**Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (09h20).
Ingresan a la sala de sesiones los señores Álvaro Guamán y Diego Hurtado,
representantes de la Red de Urbanistas (09h20).**

Sr. Álvaro Guamán, representante de la Red de Urbanistas: Señala que la Red de Urbanistas entregará para conocimiento de la Comisión, un oficio con las observaciones de cada artículo del proyecto de ordenanza.

Ingresa a la sala de sesiones el Concejal Sergio Garnica (09h20)

Sr. Diego Hurtado, representante de la Red de Urbanistas: Realiza la presentación de las observaciones al proyecto de ordenanza del Sistema de Parqueaderos de Quito, elaboradas conjuntamente con el Sr. Galo Cárdenas, señalando que el objetivo de la presentación es aportar criterios técnicos y profesionales, mostrar potencialidades de la ordenanza y evidenciar experiencias internacionales y científicas respecto al sistema de parqueaderos. Señala las premisas positivas y negativas de la ordenanza, el contexto local y las experiencias en San Francisco, Portland, Londres y Sao Paulo; las oportunidades y prioridades; y, finalmente las innovaciones a escala micro.

La presentación se adjunta al acta como anexo 1.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Agradece la exposición realizada por los representantes de la Red de Urbanistas, señalando que los aportes servirán mucho para la ordenanza.

2. Comisión general para recibir al Sr. Pablo Burbano de Lara, Gerente General de UrbaPark S.A.

Sr. Pablo Burbano de Lara, Gerente General de UrbaPark S.A: Señala que en la ordenanza se debe establecer una diferencia entre los estacionamientos de uso público en bienes públicos y de uso público en bienes privados. Felicita la iniciativa de la ordenanza de buscar alianzas público privadas, no solo para desarrollar nuevos estacionamientos, sino también para posicionar los existentes. Manifiesta que esa iniciativa funciona mucho en el mundo actual y lo más interesante del proyecto es que le ofrece importantes ingresos a la municipalidad, recursos que pueden destinarse a mejorar la movilidad. Refiere un caso de éxito en Barcelona, España, donde la municipalidad desde hace muchos años tiene plazas de estacionamiento en el centro histórico. Usando el espacio público que no se usa de otra manera, construyeron 10.000 plazas y se hizo una concesión a 25 años.

Manifiesta su preocupación por aspectos como la gratuidad a personas discapacitadas, de tercera edad, entre otros; señalando que eso genera un gran costo operativo. La normativa actual es muy exigente en el mundo, en lo que respecta a estacionamientos para discapacitados. Sugiere que para que el Municipio pueda obtener los recursos, y para que el sector privado invierta, se debe eliminar las gratuidades, partiendo de la base de que el que tiene vehículo tiene la capacidad de ingresos para tenerlo.

En referencia a los 15 minutos de gratuidad que establece el proyecto de ordenanza, señala que es complicado regular ese tiempo; y, eso significa otro desincentivo para el inversionista privado. Además en cuanto al seguro, manifiesta que se ha transmitido a la ciudad el consejo de seguro y eso ha sido muy importante porque permite garantizar la estadía del vehículo, pero para contratar el seguro en los estacionamientos se debe tener un sistema importante de control de parqueo. En cuanto a la zona azul, señala que en todo el mundo es el parqueo más caro, no el más barato como sucede aquí, además es informal y no tiene control, por lo que se necesita regular y subir la tarifa del parqueadero.

3. Comisión general para recibir a los representantes de recaudación en la Zona Azul.

Ingresa a la sala de sesiones los representantes de la Asociación Amazonas y señalan que existen tres situaciones adversas que atraviesan en la Zona Azul. La normativa anterior, determinada en la ordenanza No. 002, que afectó demasiado a los ingresos, considerando que no reciben un sueldo, sino solamente la recaudación de los 40 centavos por hora. La referida ordenanza señala que adultos mayores, tercera edad y discapacitados no deben cancelar el uso del espacio público; y, lo que hacen los usuarios es llevar la cédula de los adultos mayores para recibir los beneficios y utilizan el espacio varias horas. El segundo punto se refiere a la Policía Nacional, que señala que no realiza ningún pago por el uso del espacio, durante la realización de operativos. Y, el tercero, sobre las personas con discapacidad que también utilizan el espacio todo el día.

Manifiestan que la situación más difícil es la falta de control de las autoridades, a las personas que utilizan la zona azul sin pagar, afectando de esta manera sus ingresos.

4. Conocimiento y discusión de las observaciones formuladas al proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", en sesión realizada el 8 de junio de 2016; y, resolución al respecto.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Sugiere que se analicen las observaciones propuestas y se incorporen aquellas que sean acogidas.

Sale de la salsa de sesiones el Concejal Sergio Garnica (11h24).

El texto de la ordenanza que contiene las observaciones acogidas durante la sesión, se adjunta al acta como anexo No.2.

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, así como en el informe jurídico, emite dictamen favorable para que el Concejo Metropolitano conozca, en segundo debate, el proyecto de Ordenanza Metropolitana que establece el "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito.

Siendo las 12h30, y habiéndose agotado el orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión y la señorita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez
**Presidente de la Comisión
de Movilidad**



Abg. María Elisa Holmes Roldós
**Secretaria General del Concejo
Metropolitano de Quito**



Marisela C./

ANEXO 1

Observaciones al proyecto de Ordenanza del Sistema de Parqueaderos de Quito

GALO CÁRDENAS - DIEGO HURTADO
15 JUNIO 2016

Objetivo de la presentación

- Aportar con criterios técnicos y profesionales
- Mostrar potencialidades de Ordenanza
- Experiencias Internacionales y evidencia científica (Balcombe, 1993. Marsden, 2007. IHT, 2005; Shoup, 2005a; Stubbs, 2002; Valleley et al. 1997, Visser and Van der Mede, 1986)

“No obstante su convencimiento en mejorar las condiciones de movilidad, el planteamiento de transporte sustentable como medida principal y prioritaria de sus políticas (...) se implementan medidas que son contradictorias con la naturaleza de la reducción de la congestión,.....”

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Premisas de la Ordenanza (positivas)

- Integrar el sistema en un solo cuerpo legal
- La tarifa se defina de forma diferenciada
- Inclusión de peatones, ciclistas, personas de la tercera edad
- Vincular informes de Secretarías
- Mencionar integración con sistemas de transporte masivo

24

Premisas de la Ordenanza (negativas)

- Estímulo para la construcción
 - "(...), miembro de la Comisión de Movilidad, indicó que en la ciudad aún hay un déficit de cerca de 12 000 sitios de parqueo"
 - "La ciudad debe contar con las suficientes plazas de parqueos, aunque se contradigan con las políticas para desincentivar el uso del automóvil"
 - "Está proyectado construir más sitios de estacionamiento (...) Colegio Benalcázar, (...) La Carolina (...) En ambas zonas los parqueaderos serán subterráneos." El Comercio, 30 de Julio de 2012 Fuente: <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/deficit-de-estacionamientos-solucion.html>.
- Parqueo bajo costo
 - Disposición General Primera, literal c) *"trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o cualquier otro mecanismo"*

Contexto Local

- Estándares Mínimos
- Informalidad en parqueaderos
- Situación de la Mariscal y desarrollo inmobiliario

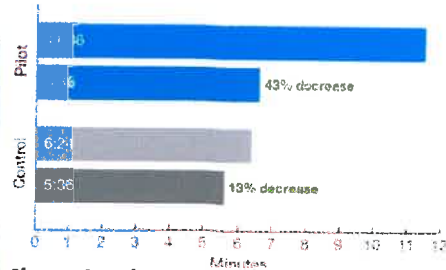
San Francisco



Fuente: NY Times

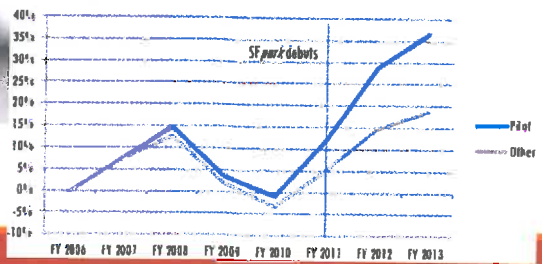
Parking search time (minutes)

Reported search times, before vs. after Pilot vs. control areas | Weekdays 8am to 6pm



Change in sales tax revenue, FY2006-2013

Food product, general retail and miscellaneous, chain stores excluded



Portland



Fuente: <http://www.trbimg.com/>

- Los mínimos sitios de parqueo varían en función de la distancia a líneas de bus o tren ligero. Entre más cerca de las líneas menos parqueo es permitido
- Tarifas se duplican cuando hay eventos especiales

Londres



- ❑ 10.000 sensores para tener información en tiempo real y proporcionar información al usuario con aplicaciones
- ❑ Tarifas altas



Fuente:
www.citylab.com

Sao Paulo



- ❑ Normativa para creación de parklets
- ❑ Impulso comercial y mejoramiento del espacio público

Fuente: www.plataformaurbana.cl

Oportunidades y prioridades

1. Protección del Hipercentro y Centro Histórico de Quito

- Reducción de tráfico y comercio

2. Fomento de la Intermodalidad (Park & Ride)

- En extremos del trazado metro de Quito únicamente
- Fortalecimiento de parqueaderos de borde para Pico & Placa

3. Protección de barrios, bienes patrimoniales y las personas

- Protección de casas patrimoniales y especulación

4. Dinamización de economía

- Parklets y liberar la tarifa

5. Fomento de modos no motorizados

- 20x1 en zona azul
- Integración con BiciQuito

Innovaciones a escala micro

- Implementar sistemas tecnológicos piloto antes de promulgación de la ordenanza
- Experimentar aspectos tarifarios en zonas claves (Rep. Salvador o La Mariscal)
- Políticas de desarrollo regional (Tráfico proveniente de Mejía)
- Introducir en la Ordenanza como eje de la planificación el parqueo de corta y larga duración (criterio vinculante)
- Modelación de tráfico y escenarios a escala ciudad (criterio vinculante)
- Electrolineras y sitios de carga preferenciales para vehículos eléctricos

Gracias por su atención

ANEXO 2

EXPOSICION DE MOTIVOS

En el Distrito Metropolitano de Quito existe un Sistema de Estacionamientos a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, misma que administra y gestiona el Sistema de Estacionamientos de Quito (SEQ), Parqueaderos Municipales del Centro Histórico, la RED de estacionamientos, Zona Azul y Zona Azul Universitaria.

En concordancia con el artículo 240 y 254 de la Constitución de la República del Ecuador y los artículos 7, 86, 87, 88, 322 y 395 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización COOTAD, propongo este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

El objetivo de este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva es depurar y reformar en un solo cuerpo legal, las normas contenidas en varias Ordenanzas metropolitanas: sustituyendo la Ordenanza número 221 de 13 de agosto de 2007, que fue modificada por las Ordenanzas 282 del 16 de febrero del 2009, 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano número 455, 951 y 555, adecuando esta Norma a los preceptos del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Esta Ordenanza Sustitutiva, constituirá para la ciudadanía y para los funcionarios encargados de su implementación, una Norma Técnico Jurídica, actualizada que facilite su comprensión y correcta aplicación de las disposiciones municipales, relativas al Sistema de Estacionamientos y Terminales del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en cuanto a su objetivo; tipos de estacionamiento; precio, horario y excepciones; infracciones..

Estacionamientos en el Centro Histórico

Al momento existen 1.913 plazas de estacionamientos en el Centro Histórico, disponibles las 24 horas del día, distribuidos en los edificios:

- Cadisán
 - Yaku
 - San Blas
 - Montufar 1
 - Montufar 2
 - El Tejar
 - La Ronda
- 

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA DIURNA	HORARIO	TARIFA NOCTURNA	HORARIO	PLAZAS
CADISÁN	Mejía Oe5-36 y Benalcázar	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	399
EL TEJAR	Mejía s/n y Chimborazo	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 22:00	313
MONTUFAR 1	A Bustamante N16-18/Olmedo y Mejía	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	113
MONTUFAR 2	Olmedo E1-36 y Av. Pichincha	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	243
LA RONDA	Guayaquil S1-124 y Morales	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	258
SAN BLAS	Guayaquil N443-1 y Caldas	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 06:00	394
YAKU	Calles Bolívar S/N y Rocafuerte	0.75	06:00 a 18:00	0.90	18:00 a 20:00	193
TOTAL						1.913

RED de Estacionamientos

La RED de estacionamientos por su parte cuenta con 2.130 plazas ubicadas estratégicamente en 7 bahías de estacionamientos en el Parque La Carolina, 3 en el Parque Bicentenario, 1 en Cumbayá y 1 frente al Parque Urbano Cumandá.

ESTACIONAMIENTO	UBICACIÓN	TARIFA/HORA O FRACCIÓN DE LUNES A VIERNES	SÁBADO, DOMINGOS Y DÍAS FERIADOS	HORARIO	PLAZAS
CAROLINA 1	Av. Amazonas y Av. De la República	0.50	0.50	08:00 a 22:00	94
CAROLINA 3	Japón y Amazonas	0.50	0.50	08:00 a 22:00	106
CAROLINA 4	De los Shyris y Portugal	0.50	0.50	08:00 a 22:00	143
CAROLINA 5	De los Shyris, junto a la tribuna	0.50	0.50	08:00 a 22:00	114
CAROLINA 6	De los Shyris y Suiza	0.50	0.50	08:00 a 22:00	92
CAROLINA 7	De los Shyris entre Rusia y Bélgica	0.50	0.50	08:00 a 22:00	97
CAROLINA 8	Eloy Alfaro	0.50	0.50	08:00 a	105

	entre República y De los Shyris			22:00	
LA ESQUINA	Pampite y Chimboraz o (Cumbayá)	0.50	1.00	Lunes a viernes 08:00 a 24:00 Sábado y domingo de 09:00 a 24:00	99
BICENTENARIO A	Amazonas y Psj. Amazonas	0.50	0.50	24 horas	336
BICENTENARIO B	Amazonas y Holguín	0.50	0.50	08:00 a 22:00	420
BICENTENARIO C	Rafael Aulestia y Alfonso Yépez	0.50	0.50	08:00 a 22:00	407
CUMANDÁ	Av. 24 de Mayo entre Santa Cruz y Maldonado	0.50	0.50	Domingo a jueves de 08:00 a 22:00	117
TOTAL					2.130

Zona Azul



La Zona Azul, un sistema de estacionamientos que inició en el 2010, tiene un total de 8.792 plazas ubicadas en 6 zonas. Este sistema rotativo tarifado se encuentra distribuido de la siguiente manera:

NÚM. ZONAS	ZONAS	PERÍMETRO	NUM. PLAZAS
1	LA MARISCAL (2010)	AV. COLÓN, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. PATRIA; Y, AV. 10 DE AGOSTO, HASTA AV. COLÓN	2.255
2	LA MARISCAL (2012)	AV. ELOY ALFARO, AV. AMAZONAS, AV. ORELLANA, AV. LA CORUÑA, AV. ISABEL LA CATÓLICA, CAAMAÑO, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. COLÓN; Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA AV. ELOY ALFARO.	1.070
3	SANTA CLARA (2012)	AV. COLÓN, AV. 10 DE AGOSTO, AV. SANTA PRISCA, AV. TARQUI, AV. GRAN COLOMBIA, CALLES LUIS SODIRO, LUIS FELIPE BORJA, GUAYAQUIL, CALDAS, VARGAS ;Y, AV. AMÉRICA HASTA AV. COLÓN.	1.838
4	LA CAROLINA Y RUMIPAMBA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, CALLE JAPÓN, AV. AMAZONAS, AV. DE LA REPÚBLICA, AV. ELOY ALFARO;Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA LA AV. NACIONES UNIDAS.HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.222
5	LA PRADERA Y LA CAROLINA (2011)	AV. NACIONES UNIDAS, AV. 6 DE DICIEMBRE, AV. ORELLANA, AV. AMAZONAS, AV. ELOY ALFARO; Y, AV. DE LOS SHYRIS HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1.779
6	CUMBAYÁ (2013)	CALLES MARÍA ANGÉLICA IDROBO, ROCAFUERTE, LUIS GARZÓN, FRANCISCO DE ORELLANA, CHIMBORAZO, AV. PAMPITE Y, AV. INTEROCÉANICA.	628
TOTAL			8.792

Según el último reporte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas el sistema registra un promedio mensual de 880.908 usuarios, y 7'928.173 usuarios al año. Y un total de 225.041 usuarios de tarifa exonerada, de enero a septiembre de 2015.

La Zona Azul cuenta con la atención del personal de la EPMOP y la Policía Metropolitana, con un total de 37 personas, entre supervisores, recaudadores, técnicos, coordinadores, administrativos y operativos.

PERSONAL DE LA EPMOP	
SUPERVISORES	7
RECAUDADORES	8
TÉCNICO CGM	1
COORDINADOR	1
TOTAL	17

POLICIA METROPOLITANA	
ADMINISTRATIVOS	3
OPERATIVOS	17
TOTAL	20

Zona Azul Universitaria

Los estacionamientos de Zona Azul Universitaria permiten a estudiantes hacer uso de la misma hasta por 5 horas pre pagando un valor de 0.40ctvs por cada hora o fracción. Existen 334 plazas disponibles en las 3 zonas de la ciudad.

Zona 1

En esta zona existen, al momento, 112 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a las universidades Católica, Salesiana y Politécnica Nacional:

- Jorge Washington entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Gral. Francisco Robles entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Vicente Ramón Roca entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Jerónimo Carrión entre av. 12 de Octubre y Tamayo
- Ignacio de Veintimilla ente av. 12 de Octubre y Tamayo
- Mena Caamaño entre av. 12 de Octubre e Isabel La Católica

Zona 2

En esta zona son 62 plazas de estacionamiento disponibles, ubicadas en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad de las Américas:

- Tamayo ente av. Colón y Luis Cordero.
- Camilo Destruge entre Francisco Salazar y av. Colón.
- Francisco Salazar entre av. 12 de Octubre y Tamayo

Zona 3

En esta zona existen 160 plazas de estacionamiento en las calles e intersecciones cercanas a la Universidad San Francisco de Quito, en la Av. Pampite.

Planificación de proyectos a implementar en la Zona Azul



Para el cálculo de los ingresos anuales estimados se empleó el índice de rotación vehicular actual que es de 4.19 vehículos por plaza.

**SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL
PROYECTOS A IMPLEMENTAR**

PROYECTO	PERÍMETRO	# PLAZAS ESTIMADAS	PROMEDIO MENSUAL DE VEHÍCULOS	PROMEDIO ANUAL DE VEHÍCULOS
IÑAQUITO - JIPIJAPA	AV. NACIONES UNIDAS, AV. RÍO COCA, AV. AMÉRICA, AV. 6 DE DICIEMBRE	2,489	208,495	2,501,943
ELOY ALFARO	AV. ELOY ALFARO, 6 DE DICIEMBRE, CALLE JOSÉ CORREA	594	49,757	597,089
LAS CASAS - RUMIPAMBA	AV. COLÓN, AV. NACIONES UNIDAS, AV. 10 DE AGOSTO, AV. AMÉRICA	2,035	170,465	2,045,582
GONZÁLEZ SUAREZ	AV. 12 DE OCTUBRE, AV. CORUÑA, AV. GONZÁLEZ SUÁREZ, AV. CORUÑA	986	82,594	991,127
SAN JUAN - MIRAFLORES	CALLE GALÁPAGOS, AV. UNIVERSITARIA, AV. AMÉRICA, CALLE NICARAGUA	1,117	93,567	1,122,808
MERCADO CENTRAL	CALLE ESMERALDAS, CALLE CALDAS, CALLE RÍOS, AV. PICHINCHA	231	19,350	232,201
TUMBACO	VÍA INTEROCEÁNICA, CALLE ANTONIO JOSÉ DE SUCRE, CALLE GONZALO PIZARRO, CALLE JUAN MONTALVO	234	19,601	235,217
LA GASCA	CALLE GILBERTO GATTO SOBRAL, AV. LA GASCA, CALLE GÁSPAR DE CARVAJAL, CALLE ENRIQUE RITTER	264	22,114	265,373
CALDERÓN	VÍA PANAMERICANA NORTE, CALLE CACHA, AV. CARAPUNGO, AV. 9 DE AGOSTO	387	32,418	389,012
		8,337	698,363	8,380,352

Además existe un proyecto para solución de parqueaderos en la avenida González Suarez con un sistema Smart Parking. El inventario del perímetro en la zona abarca las calles: 12 de Octubre, Av. Coruña, Av. González Suárez y la Av. Coruña en la parte occidental.

Las plazas estimadas dentro de este proyecto son 986 en total, distribuidas de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
NORTE	81
SUR	30
ORIENTE	481
OCCIDENTE	394
TOTAL	986

El parque automotor continúa creciendo, en la actualidad existen 564.304 unidades, 1 por cada 4.3 habitantes.

El porcentaje del crecimiento poblacional en Quito es del 2% y hoy en día Quito cuenta con 2'424.648 habitantes. A su vez el porcentaje de crecimiento vehicular es del 8%. Haciendo una aproximación se estima que en el año 2024, con 2'630.195 habitantes existiría 1 vehículo por cada 1.4 personas.

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 31 de la Constitución de la República prescribe que: "Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo 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 ejercicio pleno de la ciudadanía.";*
- Que, el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: "Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados, en especial en los campos de inclusión social y económico, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.";*
- Que, los numerales 1,2,3 y 6 del artículo 264 de la Constitución, en relación a las competencias exclusivas de los gobiernos municipales, prescriben: "1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. 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. (...)";*
- Que, el artículo 266 de la Constitución de la República establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercerán las mismas competencias que los gobiernos cantonales;*
- Que, el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras, las siguientes m) Regular y controlar el uso del espacio público*

metropolitano; y, (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.”;

Que, el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como atribuciones del Concejo Metropolitano en su literal v) “Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra.”;

Que, el artículo 395 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: (...) Potestad sancionadora.- Los funcionarios de los gobiernos autónomos descentralizados, encargados del juzgamiento de infracciones a la normativa expedida por cada nivel de gobierno, ejercen la potestad sancionadora en materia administrativa.

Los gobiernos autónomos descentralizados tienen plena competencia para establecer sanciones administrativas mediante acto normativo, para su juzgamiento y para hacer cumplir la resolución dictada en ejercicio de la potestad sancionadora, siempre en el ámbito de sus competencias y respetando las garantías del debido proceso contempladas en la Constitución de la República.(...)

(...) La potestad sancionatoria y los procedimientos administrativos sancionatorios se regirán por los principios de legalidad, proporcionalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y prescripción. En casos de infracción flagrante, se podrán emplear medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediación del presunto infractor, la aplicación de la sanción y precautelar a las personas, los bienes y el ambiente.

Para tal efecto, se considerarán infracciones objeto de las sanciones establecidas por los gobiernos autónomos descentralizados, todo incumplimiento por acción u omisión a las normativas expedidas por éstos.

Que, el artículo 396 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que “en la normativa del régimen sancionador, así como la imposición de sanciones se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la gradación de la sanción a aplicar: a) La trascendencia social y el perjuicio causado por la infracción cometida; b) El grado de intencionalidad; c) La reiteración o reincidencia en la comisión de las infracciones; y, d) La cuantía del eventual beneficio obtenido”.

Que, el artículo 498 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: Con la finalidad de estimular el desarrollo del turismo,

la construcción, la industria, el comercio u otras actividades productivas, culturales, educativas, deportivas, de beneficencia, así como las que protejan y defiendan el medio ambiente, los concejos cantonales o metropolitanos podrán, mediante ordenanza, disminuir hasta en un cincuenta por ciento los valores que corresponda cancelar a los diferentes sujetos pasivos de los tributos establecidos en el presente Código.


Los estímulos establecidos en el presente artículo tendrán el carácter de general, es decir, serán aplicados en favor de todas las personas naturales o jurídicas que realicen nuevas inversiones en las actividades antes descritas, cuyo desarrollo se aspira estimular; beneficio que tendrá un plazo máximo de duración de diez años improrrogables, el mismo que será determinado en la respectiva ordenanza.

En caso de revocatoria, caducidad, derogatoria o, en general, cualquier forma de cese de la vigencia de las ordenanzas que se dicten en ejercicio de la facultad conferida por el presente artículo, los nuevos valores o alícuotas a regir no podrán exceder de las cuantías o porcentajes establecidos en la presente Ley.

Que, *el artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: "1) Regulará el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercerá control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa. De igual manera regulará y controlará, con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones; 2) Planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias".*

Que, *el artículo 8 numeral primero de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que "Le corresponde específicamente, al Concejo Metropolitano: 1) Decidir, mediante Ordenanza, sobre los asuntos de interés general, relativos al desarrollo integral y a la ordenación urbanística del Distrito, a la prestación de servicios públicos y a la promoción cultural de la comunidad, así como las cuestiones referentes a otras materias que según la Ley sean de competencia municipal".*

Que, *el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución No. SG 0912 de 23 de abril de 2009, adoptada en la sesión de 8 de abril del mismo año, establece como una línea estratégica que la gestión técnica de la oferta de estacionamientos en las vías y en predios no edificados y edificados, tanto públicos como privados, se constituyen en una herramienta clave para el manejo del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito; y, complementariamente, entre los programas y proyectos a impulsar, menciona la definición de la política tarifaria de estacionamientos, adoptando las definiciones del modelo conceptual, mayor costo en las zonas del Centro Histórico y del hipocentro, ya que son las zonas más congestionadas, y de*



bajo costo en los estacionamientos junto a las estaciones de transporte público (P+R) que se implementen; la ampliación de la zona azul; la reducción progresiva de oferta de estacionamientos en la vía pública; y, el desarrollo, gestión y operación de estacionamientos bajo la modalidad de asociación público-privado; y,

Que, la normativa que regula el "Sistema de Estacionamientos de Quito", dispuesta en las Ordenanzas Metropolitanas No.- 221 sancionada el 13 de agosto de 2007; 282 sancionada el 16 de febrero de 2009, 192 de 28 de febrero de 2012, 002 de 30 de mayo 2014, incorporando otros temas como: dependencias responsables u órganos administrativos competentes de una forma general y no específica, para evitar confusiones futuras por cambios en la estructura administrativa municipal; establecer la ejecución de realizar evaluaciones del sistema en cualquier momento; realizar una nueva tipología de los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito; contratación de pólizas de seguro por riesgos inherentes al servicio de estacionamientos; mecanismo de cobro de la tarifa y modalidad de pago.

Que, le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito contar con una administración pública que constituyan un servicio a la colectividad, regido por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, desconcentración, coordinación, planificación, transparencia y evaluación, siendo necesario modificar la Ordenanza Metropolitana No. 221 y sus reformas.

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 2 numeral 1 y artículo 8, numeral 4 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a) y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE

LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA CAPÍTULO XV DEL TÍTULO II DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE AL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y TERMINALES TERRESTRES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Art. 1.- Sustitúyase el Capítulo XV "Del Sistema De Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", del Código Municipal, por el siguiente texto:

CAPÍTULO XV

DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO

SECCIÓN I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Art. 1.-Objetivo.- Créase el Sistema de Estacionamientos de Quito con el objetivo de apoyar el desarrollo territorial, la conectividad y movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar las condiciones de circulación peatonal, vehicular y ciclística, principalmente en la ciudad de Quito y sus conglomerados adyacentes, mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevos proyectos, que integren de forma prioritaria sus servicios a los principales corredores de transporte público de pasajeros.

Art. 2.- Sistema de Estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados tanto en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, como en bienes inmuebles de dominio público, y en los bienes de dominio privado que hayan sido debidamente autorizados para este fin, se aplicará las regulaciones del uso del suelo comercial y de servicios del Distrito Metropolitano de Quito.

Sólo en el caso de que, para los efectos previstos en el inciso anterior, se requiera el cambio de categoría de los bienes metropolitanos, se requerirá resolución previa del Concejo Metropolitano, con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros. No se entenderá como cambio de categoría del bien, la determinación del destino de las vías públicas para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos.

SECCIÓN II

INSTITUCIONALIDAD

Art.- 3. Competencia.- Compete a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, establecer técnicamente las zonas en las vías públicas que podrán ser destinadas para el Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado de Vehículos, para lo cual remitirá un informe técnico al Órgano Administrativo Competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, el mismo que procederá a elaborar el informe definitivo técnico-financiero que determine la factibilidad de la propuesta.

El Órgano Administrativo competente del Sistema de Estacionamiento de Quito también podrá proponer a la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad mediante informe técnico-financiero la aprobación de la ampliación de la cobertura del Sistema Rotativo Tarifado para su aprobación.

Así mismo y, previo informe técnico de compatibilidad de uso y de imagen urbana de la Secretaría o de la dependencia responsable del territorio, hábitat y vivienda, le compete establecer los espacios específicos en los demás bienes metropolitanos del dominio público y privado, que podrán ser destinados para servicio de estacionamiento de uso público en playas o edificios, sujetándose a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo anterior, cuando se requiera el cambio de categoría del bien.

Art. 4.- Administración.- *El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito, con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Capítulo, para lo cual diseñará, gestionará y ejecutará todas las acciones necesarias para promover y desarrollar el mismo, en el marco de las políticas de movilidad sostenible definidas por la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad.*

Art. 5.- Evaluación.- *La Secretaría o dependencia responsable de la movilidad será la encargada de evaluar cada dos años el cumplimiento de los objetivos de la gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, frente a la política de gestión de los flujos del tráfico urbano y las condiciones generales de movilidad.*

En el caso de requerirse por motivos técnicos la evaluación del sistema, antes del plazo establecido en el inciso anterior, la Secretaría o dependencia responsable de la Movilidad, deberá realizarlo e informar el resultado del mismo.

Art. 6.- Normativa.- *Vía Resolución Administrativa del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, se expedirán las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de este Capítulo, de los estacionamientos públicos administrados por el Municipio de Quito estando facultada para la expedición de reglas de carácter financiero, operativo y técnico, en cada una de las tipologías de la oferta de estacionamientos, previo informe favorable emitido por la Secretaria o dependencia responsable de la movilidad*

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 7.- Tipos de estacionamientos.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito, deben prestar el servicio público exclusivo para el estacionamiento de vehículos y pueden desarrollarse en:

- a) Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,
- b) Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamientos o edificios.
- c) Estacionamientos no tarifados en la vía pública.

Art. 8.- Modalidad.- El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos de la presente Ordenanza, en los siguientes grupos:

- a) Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares
- b) Estacionamientos para vehículos motorizados según la siguiente clasificación:
 - Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas;
 - Estacionamientos para vehículos livianos: automóviles y camionetas;
 - Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes; y,
 - Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinación de camión, remolque o tracto camión con semirremolque o remolque.

Art. 9.- Normas Técnicas.- Los Estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados en concordancia con lo establecido con el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Ocupación del Suelo y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo vigentes. Para su implementación deberán contar con el informe técnico favorable de la secretaría municipal responsable de los temas de territorio, hábitat y vivienda

SECCIÓN IV

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Art. 10.- Administración.- Los Estacionamientos de uso público y Terminales Terrestres que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, serán administrados y operados por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario para organizar, promover, contratar y operar el Sistema, exceptuándose aquellos actos que pudieran implicar transferencia de dominio de los bienes, para lo cual se requerirá autorización expresa del Concejo Metropolitano.

Los Estacionamientos de uso público ubicados en bienes privados que cobren tarifa por el uso de plazas de estacionamiento, deberán cumplir con la normativa que para el efecto dicte la Secretaría o dependencia de la movilidad, en base a los informes técnicos presentados por el órgano competente de la administración del Sistema y la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Art. 11.-Estimulos.- Los estacionamientos nuevos que sean gestionados en los demás bienes inmuebles de dominio público o privado y que hayan sido debidamente autorizados para este fin, y que formen parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrán acceder a estímulos por inversiones para estacionamiento público.

Art. 12.- Responsabilidad.- Ni la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito ni el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, asumirán responsabilidad alguna por daños o pérdidas ocasionadas en los vehículos que permanezcan en los estacionamientos del Sistema. No obstante, se deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de bienes públicos y privados, sea en playas de estacionamiento o edificios, conforme se determine en la Resolución Administrativa.

Los Estacionamientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamiento.

SECCIÓN V

DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES

Art. 13.- Usos.- Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos Municipales de uso público pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito", para lo cual deberá pagar la tarifa fijada mediante resolución técnicamente justificada, emitida por el órgano competente administrador del Sistema, sobre la base de los siguientes criterios básicos, adicionales a los establecidos en el artículo siguiente:

- a) Están exentas del pago todos los vehículos no motorizados y los vehículos motorizados que transporten a personas con discapacidad, debidamente identificadas.
- b) Los vehículos conducidos por personas adultas mayores serán gravadas con un 50% del descuento en la tarifa regular.
- c) Las tarifas horarias deberán estar indexadas al salario básico, con valores aproximados al centavo, y deberán ser revisadas cada 31 de enero. En su formulación deberán incluirse los siguientes parámetros de diferenciación y ajuste:

- I. *Las motocicletas tendrán un máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.*
- II. *Los vehículos pesados tendrán un recargo de máximo el 100% de la atrifa básica de los vehículos livianos.*
- III. *A partir de la 20H00 y hasta las 06h00 se podrá aplicar un recargo de máximo el 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos; excepto para el caso de residentes, debidamente registrados que en ese horario recibirán un descuento máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos.*

La tarifa básica de los vehículos livianos corresponderá a las dos primeras horas de ocupación y a partir de la tercera se aplicara en incremento del 50% por cada hora; con excepción de los plazas asignadas a residentes, que tendrán una tarifa plana para el horario mencionado anteriormente

Art. 14.- Tarifas.- *El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico financiero, justificará el cálculo de las tarifas tomando en cuenta el grado de cobertura de los costos del servicio. Las tarifas fijadas podrán ser además diferenciadas, tomando en consideración los siguientes aspectos:*

- a) *La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.*
- b) *La localización, horarios regulares, fines de semana y feriados, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.*
- c) *La aplicación de incentivos en las tarifas para la gestión del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito.*
- d) *El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de los flujos del tráfico.*
- e) *La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.*

Art. 15.- Recaudación.- *El total de lo recaudado por concepto del cobro de la tarifa por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será administrado por el órgano competente de la administración del Sistema, bajo parámetros empresariales, establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.*

Art. 16.- Atención Prioritaria.- *La adecuación de un espacio destinado al estacionamientos de vehículos para personas con discapacidad, adultas mayores, así como para bicicletas será requisito indispensable para el funcionamiento de los establecimientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos de Quito y los Estacionamientos privados de uso público, para lo cual se deberán realizar las adecuaciones necesarias, a través de la expedición de los instrumentos administrativos, de conformidad con lo establecido en este Capítulo. Este servicio estará exento del pago de la tarifa por el servicio de estacionamiento.*

Art. 17.- Excepciones.- Previo informe técnico emitido por la dependencia encargada de la gestión del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad podrá autorizar que se exceptúe la implementación del sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado, al espacio de la vía pública ubicado en el frente adyacente donde se encuentra ubicados locales de misiones diplomáticas, locales consulares o de organizaciones intergubernamentales.

Art. 18.- Tiempo de uso.- El tiempo máximo de estacionamientos por plaza y, el horario de operación del Sistema de Estacionamientos de Quito, será fijado mediante Resolución Administrativa, en base a criterios de movilidad sustentable y sostenible debidamente motivada, por el órgano competente de la administración del Sistema.

Art. 19.- Autorizaciones especiales.- El órgano competente de la administración del Sistema, podrá autorizar el uso de las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito a personas naturales o jurídicas que requieran temporalmente el uso de espacio público, previo a la presentación de los permisos necesarios para el desarrollo de su actividad, otorgados por las dependencias municipales; más el pago de la tarifa correspondiente por utilización de plazas de estacionamiento del Sistema.

Art. 20.- Cobro tarifas.- El mecanismo de cobro, por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, previo conocimiento y aprobación del Directorio del órgano competente de la administración del Sistema, será definido mediante resolución administrativa tomando en cuenta el tipo de estacionamiento y el servicio que brinde.

Art. 21.- Forma de pago.- La modalidad de pago por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será prepago en el caso de plazas de estacionamiento en la vía, denominado Estacionamiento Rotativo Tarifado; y, pos pago en el caso de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos o privados, sea en playas o edificios.

El órgano competente de la administración del Sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía, sobre la base de un reglamento específico, considerando los siguientes criterios básicos:

- a) La prioridad para la celebración de contratos de este tipo tendrán las personas naturales residentes vecinas del estacionamiento, por el interés de los visitantes frecuentes o esporádicos o las instituciones públicas o privadas.
- b) No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento.
- c) El contrato de arrendamiento no podrá exceder los seis meses, renovables en el caso de que se cumplan el resto de las condiciones; con excepción de las personas naturales residentes, cuyo contrato podrá extenderse hasta por dos años.



La asignación de las plazas disponibles se realizará a partir de una convocatoria pública por los medios de comunicación de la Municipalidad y las carteleras de los propios estacionamientos, a fin de receptor las expresiones de interés. En caso de que tales expresiones superen al número de plazas disponibles, la asignación de las mismas se la hará en sorteo ante notario público. En ningún caso, se podrá asignar más de un cupo por propietario.

SECCIÓN VI

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 22.- Infracciones.- Constituyen infracciones por impropio uso de espacio público denominado Sistema de Estacionamientos de Quito las siguientes:

- a) Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por el órgano competente de la administración del Sistema.
- b) Estacionar un vehículo en las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito, sin realizar el pago de la tarifa correspondiente por el tiempo de uso del espacio público a través del dispositivo de control respectivo, de acuerdo a la modalidad de pago;
- c) Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;
- d) Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito;
- e) No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito; y,
- f) Las demás establecidas en otras disposiciones del ordenamiento jurídico nacional y metropolitano.

El total que se recaude por concepto de multas por infracciones, relacionadas con la aplicación de la presente Ordenanza, serán administradas por el Órgano competente del control de tránsito.

Art.- 23. Sanciones.- Las personas que hagan uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, y cometan alguna de las infracciones señaladas en el artículo anterior, están obligados a pagar la tarifa respectiva por el tiempo de uso de plaza de estacionamiento, determinado por el órgano competente de la administración del Sistema, más una multa equivalente al cinco por ciento (5%) de una remuneración básica unificada, si el pago lo realizan dentro de los treinta días posteriores al cometimiento de la infracción, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.

En el caso que el usuario del Sistema de Estacionamiento de Quito no efectúe el pago dentro del plazo antes previsto, la sanción administrativa será equivalente al ocho por ciento (8%) de una remuneración básica unificada que será cobrada junto con la Revisión Técnica Vehicular .

Art. 24.- Prohibiciones.- Se prohíbe obstruir el uso del espacio público y la circulación peatonal, arrogándose dominio o permiso municipal, en espacios diferentes al sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado de Vehículos; las multas y sanciones se establecerán en las regulaciones.

Art. 25.- Control de uso de Estacionamientos.- El órgano competente del control de tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia, cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, regulaciones y disposiciones de la presente Ordenanza.

SECCIÓN VII

DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Art. 26.-Areas de exclusión.- Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que realicen actividades productivas, cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamiento al público en general, podrán solicitar al órgano competente de la administración del Sistema, el establecimiento de áreas de exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativo tarifado, previo informe de la Secretaría o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación a otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Art. 27.- Estacionamientos de uso Público por iniciativa Privada.-La Secretaría o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;
- b) Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económico y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los

- accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,
- c) Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a través de reducciones tarifarias, subsidios o cualquier otro mecanismo que técnica y económicamente se determine.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- El control de estacionamientos privados de uso público, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.

Los estacionamientos no tarifados que se encuentren en la vía pública, deberán ser supervisados por el órgano competente del Control de Tránsito, teniendo como base la señalización que determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento. El registro y catastro de la oferta de estacionamientos no tarifados en la vía pública, deberá ser realizado y actualizado de manera permanente por el órgano administrativo competente del Sistema de Estacionamientos de Quito, para conocimiento y aceptación de la Secretaría o dependencia responsable de la movilidad, para efectos de planificación de la infraestructura vial.

SEGUNDA.- Se permitirá temporalmente el uso del Sistema de Estacionamientos de Quito a las ambulancias y a los vehículos que sea de propiedad de los Bomberos, gestión de riesgos, Cruz Roja, Policía Nacional y demás entidades similares autorizadas, que deban hacer uso de las plazas de estacionamientos por situaciones de emergencia para la prestación de primeros auxilios, sin requisito de pago de la tarifa respectiva.

TERCERA.- Encárguese bajo figura del mandato al órgano competente de la administración del Sistema, la gestión del Sistema de Estacionamiento de Quito, promoviendo la participación de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para lo cual podrá celebrar toda clase de actos,

contratos o convenios, sean estos civiles, mercantiles o de otra naturaleza permitidos por las leyes y que se relacionen con su objeto social, para cumplir la responsabilidad dispuesta en la presente Ordenanza. En los contratos o convenios nuevos que celebre el órgano competente de la administración del Sistema, se deberá establecer el régimen de sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en la presente Ordenanza y sus regulaciones.

CUARTA.- El órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá obligatoriamente mantener un registro actualizado de estacionamientos públicos y privados que existan en el Distrito Metropolitano de Quito, para que se realice un control efectivo de su funcionamiento y mitigar la informalidad en la prestación de este servicio.

QUINTA.- La Administración General en un plazo de 60 días prepara el proyecto de resolución bajo el cual se establecerán los estímulos por inversiones que se realicen en nuevos estacionamientos públicos, para el conocimiento de la Comisión de Presupuesto Finanzas y Tributación previa al conocimiento y aprobación del Concejo Metropolitano.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio del Sistema de Estacionamientos de Quito deberán constituirse en un plazo de ciento ochenta días a partir de la vigencia de esta Ordenanza.

SEGUNDA.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y el órgano competente determinado mediante la Resolución Administrativa para la administración y gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, la difusión y socialización de la presente Ordenanza Metropolitana.

TERCERA.- En un plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará, para aprobación del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la aplicación de esta Ordenanza.

Mientras se expiden las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas previstos en el numeral anterior, se aplicarán los instrumentos actualmente vigentes en el ordenamiento jurídico metropolitano.

