

Informe No. IC-O-2016-119

COMISIÓN DE MOVILIDAD

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE:		
SEGUNDO DEBATE:		
OBSERVACIONES:		

Señor Alcalde, para su conocimiento y el del Concejo Metropolitano de Quito, remitimos el siguiente Informe emitido por la Comisión Movilidad, con las siguientes consideraciones:

1.- ANTECEDENTES:

- 1.1. El Concejo Metropolitano, en sesión ordinaria de 02 de junio de 2016, conoció en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito.
- 1.2. La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 08 de junio de 2016, conoció y discutió las observaciones formuladas en primer debate y resolvió, de acuerdo a lo acordado en la sesión, otorgar un plazo de 48 horas a fin de que se remitan las observaciones adicionales que existieren al referido proyecto.
- 1.3. La Comisión de Movilidad, en sesión extraordinaria de 15 de junio de 2016, conoció y discutió las observaciones adicionales realizadas al referido proyecto de Ordenanza Metropolitana.

2.- INFORME JURÍDICO:

La Procuraduría Metropolitana, con oficio referencia expedientes No. 2014-04093 y No. 2016-01148, se ratifica en los criterios favorables emitidos el 14 y 28 de abril de 2016; así mismo, realiza algunas observaciones y recomendaciones al texto de la propuesta de Ordenanza Metropolitana.

3.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer y analizar el expediente, en sesión extraordinaria realizada el 15 de junio de 2016 y con fundamento en los artículos 57 literal a), 87 literales a) y c); y, 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 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.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.

Atentamente,



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



Abg. Daniela Chacón
Concejala Metropolitana



MSc. Patricio Ubidia
Concejal Metropolitano

Adjunto expediente y proyecto de Ordenanza.
Abg. JMP

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), Parquederos 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

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 13:48
QUITO	06 JUL 2016
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: <i>Pedro Chaves</i>

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 EPMMOP y la Policía Metropolitana, con un total de 37 personas, entre supervisores, recaudadores, técnicos, coordinadores, administrativos y operativos.

PERSONAL DE LA EPMMOP	
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^a

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 INTEROCEANICA, 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 GASPAR 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 Suárez 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.-Objetivos.- 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.- Objetivos específicos.- La presente ordenanza tiene como objetivos específicos los siguientes:

- a) Establecer los lineamientos para mejorar la calidad del espacio público, beneficiando a los residentes y peatones, racionalizando el uso del vehículo particular y priorizando el transporte público y el transporte alternativo.
- b) Determinar parámetros y lineamientos para la fijación de tarifas en estacionamientos públicos y privados, propendiendo a que responda a una política de movilidad integral.
- c) Focalizar los estímulos e incentivos para el desarrollo de nuevos proyectos de estacionamientos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d) Establecer el marco regulatorio para la incorporación de Park-Quito, como una medida de apropiación y dinamización de los espacios públicos destinados a estacionamientos.
- e) Definir medidas que tiendan a erradicar la tipología de estacionamiento en vía informal

Art. 3.- 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.- 4. 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. 5.- 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. 6.- 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. 7.- 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 Secretaría o Dependencia Responsable de la Movilidad

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 8.- 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. 9.- Categorías: El diseño y localización de los estacionamientos descritos en el artículo anterior se sujetarán a las siguientes categorías:

- a) Estacionamiento central: Infraestructura ubicada dentro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- b) Estacionamiento de borde: Infraestructura ubicada en el perímetro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- c) Estacionamiento de transferencia: Infraestructura que brinda servicio de transferencia de vehículos particulares al transporte masivo de pasajeros. Pueden encontrarse adosados a las terminales y estaciones de transferencia de los corredores de transporte público.
- d) Estacionamiento Rotativo Tarifado: Espacios públicos sobre vías, destinados para el servicio de Estacionamientos Rotativo Tarifado de Vehículos, que tiene por objetivo proporcionar a

los ciudadanos el derecho a utilizar la vía pública en forma ordenada, segura, y que gestione la demanda de estacionamientos.

En cualquiera de estas tipologías podrá incorporarse estacionamientos de corta o larga distancia.

Art. 10.- 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. 11.- Normas Técnicas.- Los Estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados en concordancia con lo establecido en el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, 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 o Dependencia Municipal Responsable de los temas de Territorio, Hábitat y Vivienda

SECCIÓN IV

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Art. 12.- 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. 13.-Estímulos.- 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. 14.- 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. 15.- Criterios para la Fijación de 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) El rol funcional asignado al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de la demanda de transporte.
- d) La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.
- e) El Sistema Metropolitano de Estacionamientos deberá orientarse a que la ocupación promedio de las plazas se sitúe en un porcentaje mayor al 80%, para la gestión de la demanda.
- f) El Sistema Metropolitano de Estacionamientos debe determinar una tarifa diferenciada acorde a la intensidad de la demanda, especialmente en las zonas donde se produce la

mayor concentración de actividades. Este principio deberá ser aplicado preferentemente para la fijación de tarifas en el hipercentro de la ciudad.

- g) Se deben establecer límites en la oferta de estacionamiento, por cada espacio creado fuera de la vía pública dentro del hipercentro, un número igual de espacios debe ser eliminado de la vía pública.

Art. 16.- 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 anterior:

- a) Están exentos del pago de la tarifa todos los vehículos no motorizados;
- b) Los vehículos conducidos por personas adultas mayores o personas con discapacidad, estarán exentos del pago de la tarifa.
- 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 tarifa 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.
 - IV. Los vehículos eléctricos e híbridos tendrán una exención de 50%.

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

Las tarifas fijadas en estacionamientos privados de uso público, deberán seguir los lineamientos y principios establecidos en esta ordenanza. Los estudios técnicos, económicos, financieros y de uso de suelo deberán ser evaluados por la entidad metropolitana competente, la cual deberá aprobar o modificar por un año la tarifa.

Art. 17.- 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. 18.- 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, 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.

Art. 19.- 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. 20.- 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. 21.- 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. 22.- 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. 23.- 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, pospago 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 sobre 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.
- d) 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 receptar 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.

Art. 24.- Estacionamiento para no motorizados.- Se incorporará en el desarrollo de proyectos de estacionamientos en todas sus categorías, la implementación de estacionamientos para no motorizados.

SECCIÓN VI

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 25.- 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.- 26. 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 efectuare 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. 27.- 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. 28.- Control de uso de los estacionamientos.- El Órgano Competente del Control de Tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, de los estacionamientos en la vía, 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.

Art.29.- Control de operación de los estacionamientos.- El órgano competente de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana, referente a la operación de los estacionamientos fuera de la vía del Distrito Metropolitano de Quito, realizará la inspección general, instrucción, resolución y ejecución en los procesos administrativos sancionadores, en estacionamientos que no cumplan con la normativa regulatoria y el Reglamento de la presente Ordenanza

SECCIÓN VII

DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Art. 30.-Áreas 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. 31.- Park-Quito.- Son la conversión de superficies utilizadas normalmente como plazas de estacionamientos, para ser aprovechadas para la recreación, actividades sociales o actividades comerciales que fomenten la apropiación de espacios públicos por parte de la ciudadanía.

Los Park-Quito estarán clasificados por su localización, uso, forma, duración, tipo de actividad.

Art. 32.- Iniciativa.- Los Park-Quito podrán ser implementados por iniciativa de los ciudadanos debidamente organizados, por los dueños de locales comerciales y por la Municipalidad, acorde a su planificación.

Art. 33.- Procedimiento.- Quienes deseen implementar el uso de Park-Quito deberán realizar una solicitud a la administración zonal de su circunscripción, quienes otorgarán el permiso acorde a los lineamientos y requisitos establecidos en la resolución administrativa que se expida para el efecto.

La implementación, desarrollo, y funcionamiento de los Park-Quito se perfeccionarán mediante la suscripción de un convenio con la administración zonal, y el pago de una regalía acorde al ordenamiento jurídico municipal vigente

Art. 34.- 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 el plan de uso de suelo y con la política de gestión de estacionamientos establecida en esta ordenanza.
- 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.

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.- El Órgano Competente Administrador del Sistema, a través de un estudio técnico y financiero, podrá solicitar a la dependencia de movilidad que corresponda, la delegación de la administración de los estacionamientos que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a la normativa vigente.

TERCERA.- 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.

CUARTA.- 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.

QUINTA.- 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.

SEXTA.- La Administración General en un plazo de 60 días preparará 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.

CUARTA.- El Concejo Metropolitano previo informe de la Comisión de Movilidad tendrá treinta días para expedir las regulaciones de funcionamiento y operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Hábitat Territorio y Vivienda; y,

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, administradora del sistema, dentro del ámbito de sus competencias

QUINTA.- *Una vez aprobadas las regulaciones de funcionamiento y operación de los Estacionamientos Privados de Uso Público, estos tendrán la obligación de adecuar su funcionamiento al ordenamiento jurídico vigente en un plazo no mayor de noventa días, contados a partir de su aprobación.*

Concluido el plazo, la Agencia Metropolitana de Control, deberá realizar las respectivas inspecciones a fin de verificar el cumplimiento.

SEXTA.- *En el plazo de treinta días, el Órgano Competente de la Administración del Sistema debe implementar la señalética para los grupos vulnerables que se señalan en esta Ordenanza y los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas así como un sistema de accesibilidad y la entrega de los distintivos para vehículos de personas adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.*

SÉPTIMA.- *En un plazo de 30 días, la Secretaría de Movilidad expedirá el reglamento para la celebración de contratos de arrendamiento de plazas de estacionamientos fuera de vía. Este reglamento entrará en vigencia para regular el período semestral de arrendamiento que debería iniciar el 01 de enero del 2017.*

OCTAVA.- *Dentro del plazo de 180 días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda deberá presentar las disposiciones reformativas a las normas de arquitectura y urbanismo en las cuales se contemplen los lineamientos de la política de estacionamientos establecidos en esta ordenanza respecto al tope máximo de estacionamientos tanto en las antiguas edificaciones como en los nuevos desarrollos y la determinación de requisitos máximos de cantidad de estacionamiento por hogar, predio u otra unidad habitacional.*

NOVENA.- *Dentro del plazo de 180 días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, deberá presentar para conocimiento y aprobación del Concejo Metropolitano el proyecto de ordenanza que determine las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.*

DISPOSICIONES DERROGATORIAS

PRIMERA.- *Transcurridos los 90 días señalados en la Disposición Transitoria Cuarta en que el Alcalde apruebe las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas, quedarán derogadas las ordenanzas 221 de 13 de agosto de 2007, 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 números 455 de 3 de julio del 2008, 951 de 20 de noviembre del 2008 y 555 de 31 de julio de 2003 y todas las normas de igual o inferior jerarquía, en lo que resulten contradictorias o se opongan a la misma.

DISPOSICIÓN FINAL.- Encárguese a la Secretaria General del Concejo; Secretaría de Movilidad; Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda; Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Agencia Metropolitana de Control de Tránsito; y, Agencia de Control, de la ejecución de la presente Ordenanza que entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

SEGUIMIENTO DE DEBATE

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS
	HORA: 15 JUN 2016 - 2h.
QUITO	FORMA PRESENTACIÓN: 8:20
ALCALDÍA	NÚMERO DE HOJA: TR.



Comisión
[Signature]

Expediente No. 2016-01148
Expediente No. 2014-04093

Quito, 14 JUN 2016

Maria E. C.
15/06/16
8435

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

De mis consideraciones:

En atención al Oficio SG - 1411 de 10 de junio del 2016, recibido en esta Dependencia en la misma fecha a las 14:34 pm, respecto del proyecto de Ordenanza sobre el "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito" cúmpleme manifestar:

I. Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015 y el encargo efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 51-751 de 12 de enero de 2016, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano encargado, para emitir el siguiente escrito.

II. Análisis y pronunciamiento:

Luego del análisis pertinente, ésta Procuraduría Metropolitana se ratifica en los criterios dictados dentro del expediente No. 2014-04093 de fechas 14 de abril de 2016 y 28 de abril de 2016.

No obstante, tómesese en cuenta las siguientes observaciones y recomendaciones:

1. Respecto del artículo 11 del proyecto, tómesese en cuenta lo dispuesto en el literal e) del artículo 60 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), respecto de la facultad privativa del Alcalde Metropolitano para presentar proyectos de ordenanzas tributarias. Los estímulos, en base al principio de legalidad, deben estar determinados en la misma Ordenanza, conforme lo previsto en el artículo 498 del COOTAD.
2. Se verifica que en el literal b) del artículo 13 y en el artículo 16 del proyecto se encuentra una contradicción; toda vez que en el primero se menciona que las personas adultas mayores serán gravadas con el 50%

del descuento de la tarifa regular, y en el segundo se indica que los adultos mayores estarán exentos del pago de la tarifa por el servicio de estacionamiento. En tal virtud se deberá unificar estos dos criterios, tomando en cuenta lo previsto el Artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 002 reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 221 de 13 de agosto de 2007, sancionada el 30 de mayo de 2014, la cual indica: "Estarán exentas del pago de esta tarifa las personas con discapacidad y adultas mayores", al referirse al Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito.

3. Respecto del artículo 15 del proyecto, de la Recaudación, en nuestro criterio no rompe el principio de unidad presupuestaria previsto en el artículo 217 del COOTAD en su primera parte; sin embargo, el enunciado que expresa la "reversión" podría ser mal interpretado en el sentido que todo lo recaudado será reinvertido en el sistema de estacionamientos, lo que transgrediría el enunciado normativo antes mencionado.

Con sentimientos de distinguida consideración y estima.

Atentamente.


Dr. Gianni Erikone Enríquez
Procurador Metropolitano (e)



C.c.: **Concejal**
Eddy Sánchez.

Concejal
Patricio Ubidia.

BAG.

SG 1411

10 JUN 2016

*Dr. Julio 15000
Por favor pasesos requeridos
de forma urgente. Juicio
del 10/06/2016*

Señores
Concejales Miembros de la Comisión de Movilidad
Procuraduría Metropolitana
Secretario de Movilidad
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas
Presente

De mi consideración:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria realizada el miércoles 8 de junio de 2016, luego del conocimiento y discusión de las observaciones planteadas en el primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana denominada "Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", realizado el 2 de junio de 2016; resolvió solicitar a ustedes, que de acuerdo a lo acordado en la sesión con los funcionarios de sus despachos y demás dependencias municipales, emitan las observaciones y textos solicitados, dentro del plazo de 48 horas contadas desde la notificación de la presente resolución, con el fin de preparar el texto que será conocido en la sesión extraordinaria a convocarse para el miércoles 15 de junio de 2016.

Dada en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, el 8 de junio de 2016.

Atentamente,

[Signature]
Lic. Eddy Sánchez

Presidente de la Comisión de Movilidad

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente resolución fue expedida por la Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria de 8 de junio de 2016.

[Signature]
Abg. María Elisa Holmes Roldos

Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

Marisela C. / 2016-06-08

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PROCURADURÍA METROPOLITANA
Fecha: 10 JUN 2016
Hora: 14:34
Firma de recepción: *[Signature]*

Quito, 07 de junio del 2016
Oficio No. 0340-VCMQ-16

Señor Licenciado
Eddy Sánchez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
Presente

De mis consideraciones:

Dentro de la discusión del proyecto de Ordenanza del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito, considero que los aportes desde las organizaciones de la sociedad civil son importantes y pueden brindar aportes técnicos que contribuyan al mejoramiento de la normativa.

En virtud de lo expuesto, le solicito muy comedidamente se reciba en comisión general en la próxima sesión de la comisión de movilidad a la Red de Urbanistas del Ecuador, para que puedan brindar sus aportes y sugerencias.

Agradezco de antemano la atención brindada a la presente.

Cordialmente,



Daniela Chacón Arias
**VICEALCALDESA DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

DCHA/aaa/sov

SECRETARIA CONCEJA	A	RECIBIDO	<i>Mauricio Quirope</i>
	A	FECHA:	07/06/2016
		HORA:	16:57
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJA		FIRMA:	<i>[Signature]</i>
			QUITO ALCALDIA

Quito, 14 de Junio de 2016

Dra. Daniela Chacón
Vicealcaldesa
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
En su despacho.-

En primer lugar, reciba un cordial y afectuoso saludo de parte de un grupo de profesionales que motivados por los debates de la ordenanza para regular el Sistema de Parqueaderos de Distrito Metropolitano de Quito sentimos la responsabilidad de aportar al debate de esta ordenanza con criterios técnicos y ciudadanos para construir una mejor ciudad.

Las observaciones al proyecto de ordenanza se basan en tendencias internacionales, que han sido implementadas con éxito, en criterios de sostenibilidad para el desarrollo urbano y en distribuir la accesibilidad a la ciudad entre los habitantes de Quito. Por ejemplo ciudades como San Francisco, Nueva York, Portland, Londres, Buenos Aires, Sao Paulo, están retirando sus mínimos de parqueo facilitando el desarrollo de nuevos negocios, desarrollos inmobiliarios y atacando directamente a la congestión vehicular.

Las políticas de parqueo tienen una gran influencia en la elección del modo de viaje y el diseño urbano. Estas políticas usualmente se las hace bajo el criterio de que "faltan espacios" para parquear el vehículo y no se toma esta como una herramienta para gestionar el tráfico y sus efectos negativos. La administración del tráfico requiere de una serie de herramientas dinámicas que deben estar disponibles para los responsables de la administración. Las herramientas de gestión requieren de un parámetro legal (leyes, ordenanzas, reglamentos) para explotar adecuadamente el parqueaderos en la ciudad, por eso esta ordenanza reviste de una importancia excepcional. Pero estos instrumentos legales no pueden estar aislados entre cuerpos legales similares (ordenanzas usos de suelo), de la planificación regional o nacional (cantón Mejía, Rumiñahui) y de los procesos de planeación del transporte actuales (Metro de Quito).

Con esto en mente, nos permitimos realizar cinco sugerencias alrededor de las cuales debería girar la política de parqueo del Distrito y la Ordenanza

1. Protección del Hipercentro y Centro Histórico de Quito

La noción de la creación de "*nuevos parqueaderos*" deberá limitarse solo a parqueaderos de borde y con criterio de intermodalidad. La moratoria de nuevos sitios de parqueo debería estar fuera del Hipercentro y Centro Histórico (CHQ) ya que muchas de estas zonas están bien servidas de transporte público. El espíritu de la ordenanza debería promover la tendencia a eliminar espacios de parqueo vehicular (disminución controlada y planificada) en estas zonas, donde se realizan la mayoría de viajes en modos motorizados y trayectos menores a 5 km, según datos de la encuesta de movilidad realizada en el 2011.

La utilización de tecnología y sistemas dinámicos para gestionar la oferta y demanda es un elemento que se debe incorporar y adoptar en los reglamentos provenientes de esta

ordenanza por lo cual parte del cuerpo legal debería promover la toma de decisiones basadas en evidencias y modelaciones en este sector.

2. Fomento de la Intermodalidad

La intermodalidad, que es el nuevo paradigma de la planificación del transporte requiere de una administración del tráfico adecuada. Las herramientas para el fomento de intermodalidad es integrar los diferentes sistemas de transporte público entre sí y con los modos privados. Por esta razón, el proyecto de ordenanza debería tomar al metro de Quito como su eje vertebrador y cuidar que los sitios de parqueo para vehículos sean complementarios al sistema, más no, que compitan con el trazado del Metro.

Por esta razón la ubicación de parqueaderos actuales, la gestión de los mismos alrededor de centros comerciales y zona azul debería adaptarse y crear zonas de exclusión o integración de parqueaderos alrededor de estaciones del Metro y sus zonas de influencia. Esto para promover un desarrollo orientado al transporte y con enfoque de sostenibilidad

3. Protección de barrios, casas patrimoniales y las personas

El tráfico vehicular de paso en zonas residencial afecta no solo la seguridad y la salud, si no también la interacción social en barrios y calles tradicionales. Por esta razón los parqueaderos deben estar ubicados en zonas donde no afecten a barrios tradicionales y zonas vulnerables como el CHQ. De igual manera, se debería cuidar a bienes patrimoniales, espacios de diversión y ocio, de la conversión de usos de suelo a espacios de parqueaderos. La ciudad registra varios casos en que zonas residenciales que han sido afectadas para colocar espacios de parqueo (La Mariscal, Floresta), mermando la utilidad social del suelo dando paso al denominado "engorde" de terrenos a través de la adaptación para parqueaderos.

De igual manera evaluar las posibilidades de mecanismos alternativos a los parqueos en retiro por parte de negocios y edificios que afectan el tránsito peatonal. Por lo cual esta ordenanza puede fomentar el retiro de este tipo de estacionamiento al menos en lugares donde la zona azul esté en vigencia. Y por otra parte cuidar los bienes que tienen un uso social para la ciudad.

4. Dinamización de economía

La sensibilidad al precio es un excelente factor para inducir cambios en el comportamiento y decisiones. El aumento dinámico de tarifa en los sectores más congestionados de la ciudad es una gran oportunidad para disuadir a los usuarios de ciertas zonas. De igual manera la tarifa puede ser un incentivo para utilizar parqueaderos que no sean zona azul, y ocupar estas zonas para regeneración urbana y zonas tipo "parklets".

Las empresas de parqueo pueden verse beneficiadas de la introducción de elementos dinámicos y aumento de tarifas para disuadir el uso. Se puede maximizar ganancias con los mínimos espacios de parqueo y reducir la sobre oferta de espacios que no es útil desde un punto de venta comercial y urbanístico. De tal manera que el incremento de precios en los parqueos inducirá a usar otros modos de transporte cuando las alternativas están disponibles

5. Fomento de modos no motorizados

A pesar de que el proyecto de ordenanza, indica que los nuevos desarrollos deberán tener parqueos para bicicleta y personas con movilidad reducida, es necesario conectar la normativa actual y fomentar la construcción de espacios para bicicleta en propiedades

privadas que ofertan parqueo público (centros comerciales). Esto debido a que la gestión del parqueo como un sistema es clave para el fomento del uso de la bicicleta. La interpretación correcta de puntos atractores de viaje y buenas condiciones de parqueo son un importante factor para que la gente se decida a usar bicicleta.

Por lo que el proyecto de ordenanza debería establecer la noción de proporcionalidad en espacios de parqueaderos para bicicleta, por ejemplo por cada 10-20 espacios de parqueo para autos se deberá instalar un espacio para bicicletas con su debida infraestructura

Finalmente, quisiéramos hacer observaciones en los artículos y disposiciones con los criterios antes mencionados y en referencia a las mejores prácticas mundiales en relación a la administración del tráfico.

Artículo o Disposición	Observaciones
Exposición de Motivos	No se puede usar el parqueadero con estímulos para inversionistas debido a que este es un mercado sensible para el desarrollo de la ciudad
Art. 2	Si bien el cambio requiere de aprobación del consejo se puede proteger a los bienes patrimoniales en Quito
Art 3.	Los informes de la secretaria de movilidad o su equivalente deben tener argumentos técnicos vinculantes como modelaciones de tráfico, pronunciamiento de colegios profesionales, participación ciudadana, etc. Así también en este artículo se puede expresar la delimitación territorial de los nuevos complejos de parqueaderos.
Art 7. Al 9	No está tomada en cuenta como una tipología el tiempo de uso. Se debería definir parqueaderos de corta o larga estancia para planificar en función de estas tipologías de parqueo.
Art. 11	Los estímulos para inversiones en parqueaderos parten de la premisa que faltan espacios de parqueo. Cuando al contrario existen zonas de la ciudad donde hay una sobre oferta al respecto del tráfico vehicular
Art. 12	¿Quién va a pagar por las pólizas? Es decir en parqueaderos administrados por la ciudad se pagarán con fondos públicos el aseguramiento de bienes privados
Art 13.	El parqueadero gratuito traslada el costo a la ciudad. Ya que esos espacios de parqueo necesitan mantenimiento, tienen elevados costos de oportunidad. De igual manera los adultos mayores debería pagar el 50% de la tarifa
Art. 14	Uno de los criterios para determinar la tarifa pueden ser la oferta y demanda basado en los criterios de mercado: liberalización de la tarifa
Art 16.	Los espacios para bicicleta pueden ser proporcionales a los espacios de parqueo vehicular. De igual manera el operador

	debe tener la potestad de cobrar por servicios adicionales en el parqueadero de bicicleta, como corrales exclusivos, y demás servicios asociados al parqueo.
Art. 17.	Las embajadas y cuerpos consulares no deberían tener concesión de espacios. Esto significa pérdidas para la municipalidad, al contrario se debería firmar contratos de arriendo con tarifas acorde a la realidad.
Art 19.	Este artículo puede abrir la puerta para usos que dinamicen el comercio como los food trucks y comerciantes informales para que opten por espacios en zonas céntricas de la ciudad de forma equitativa
Art 26.	Este artículo abre la puerta a una práctica anticompetitiva al retirar la competencia de parqueaderos de zona azul en las zonas de exclusión, afectando los intereses de la ciudad en favor de actores privados
Disposiciones Generales	
Primera	En el literal c), que explica que el municipio recibe una retribución económica por la construcción de parqueaderos bajo la superficie, los beneficios económicos no pueden ser trasladados al usuario a través de compensación económica o subsidio a la tarifa ya que esto motivaría haría más atractivo el uso del vehículo privado. De igual manera las nuevas estructuras de parqueaderos, deberán estar construidos fuera del Hipercentro y de zonas de alto tráfico.
Cuarta	El registro de parqueaderos deberá contar con curvas de disminución de espacios y reconversión de espacios de parqueaderos en zonas verdes o de activación de espacio público. De igual forma la informalidad no se la mitiga si no que se la gestiona o reconvierte.

Por la atención prestada a la presente anticipamos nuestros agradecimientos.

- ① Álvaro Guzmán, MSc.
- ② Galo Cárdenas, MSc.
- ③ Diego Hurtado, MSc.
- ④ Andrés Vallejo, MSc

Quito, 03 de junio de 2016

Señor Licenciado
Eddy Sánchez
Concejal Metropolitano
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente.

De nuestra consideración:

Por medio de la presente deseamos hacerle llegar nuestro más cordial saludo y así mismo nos permitimos solicitarle a Ud. nos reciba en Comisión General de Movilidad con el objetivo de tratar el proyecto de ordenanza referente al PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DEL TÍTULO II DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE AL "SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO".

Somos una empresa con más de 9 años de experiencia en manejo de estacionamientos y proyectos de movilidad, nos gustaría aportar nuestra experiencia y conocimiento para perfeccionar ciertos aspectos del proyecto de ordenanza.

Por la favorable atención, quedamos a la espera de su confirmación.

Atentamente;



Pablo Burbano de Lara
Gerente General
URBAPARK S.A

SECRETARÍA CONCEJALÍA	RECIBIDO: <i>Pablo Burbano de Lara</i>
	FECHA: 03-06-2016
	HORA: 11:55
	FIRMA: <i>[Signature]</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	QUITO ALCALDÍA

113 cal

113 quincena
Mendoza Betancourt

pbl@urba-park.com
aberto urba-park.com



Lic. Eddy F. Sánchez C.
CONCEJAL
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Diego Cevallos Salgado
05/04/2017

2017-046697.

Quito, 04 de abril de 2017
Oficio 17-119-ES-MDMQ

Abogado
Diego Cevallos Salgado
**SECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**
En su despacho.-

De mis consideraciones:

Acompaño al presente el original del Oficio No. 0914-CG-GJ-001256, de 4 de abril de 2017, adjunto un CD, suscrito por el Gerente General de la EPMMOP, mediante el cual emite su criterio relacionado con el Proyecto de Ordenanza Metropolitana relacionada con el Régimen de Funcionamiento del Sistema de Estacionamientos y Terminales Terrestres del DMQ, a efecto de que se disponga su incorporación al respectivo expediente que reposa en sus manos.

Atentamente,

Eddy Sánchez
Lcdo. Eddy Sánchez
**CONCEJAL DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**

MGI



SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTO
	HORA: <u>8:35</u>
	-5 ABR 2017
QUITO ALCALDÍA	FIRMA RECEPCIÓN: <u>TR</u>
	NÚMERO DE HOJA: <u>-14h.</u>

2017-046697

Quito, 30 MAR. 2017

04 ABR. 2017

Oficio N° 0914 -GG-GJ

001256

Asunto: Proyecto de Ordenanza de Estacionamientos.

Trámite:

Hoja de Ruta No.TE-MAT-

Licenciado
 Eddy Sánchez
CONCEJAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD
 Presente.-

De mi consideración:

Adjunto al presente, me permito poner a su consideración y por su intermedio a los señores Miembros de la Comisión de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, el "Proyecto de Ordenanza de Estacionamientos", que recoge las observaciones y criterios emitidos por esta Gerencia y por las Asociaciones que prestan sus servicios civiles en Zona Azul: "Amazonas", "15 de Enero" y "24 de Septiembre", a fin de que sean tomadas en cuenta en la discusión del segundo debate al interior de la Comisión que Usted acertadamente preside, para luego ser aprobado en el Concejo Metropolitano.

Atentamente


 Ing. Alejandro Larrea Córdova
GERENTE GENERAL DE LA EPMMOP

SECRETARÍA CONCEJAL	RECIBIDO: <i>Marcos Quiróga</i>
	FECHA: 04/04/2017
	HORA: 14:43
	FIRMA: <i>[Signature]</i>
EDDY BÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	

Adjunto: 13 fojas y 1 cd.

Elaborado por: Dr. Edison Burbano P.	28-03-2017	
Aprobado por: Abg. Gabriela Mendieta J.	28-03-2017	<i>gm</i>

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 entre República y De los Shyris	0.50	0.50	08:00 a 22:00	105
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, RÓCAFUERTE, 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.

El Sistema Zona Azul cuenta con la atención del personal de la EPMMOP, entre supervisores, recaudadores, técnicos, coordinadores, administrativos y operativos; Policía Metropolitana y ciudadanos que mediante una relación comercial distribuyen el mecanismo de control para el uso de la vía pública para estacionamiento,

PERSONAL DE LA EPMMOP	
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
PROYECTOSA IMPLEMENTAR

PROYECTO	PERÍMETRO	#PLAZAS ESTIMADAS	FROMEDIO MENSUAL DE VEHÍCULOS	FROMEDIO 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 INTEROCEANICA, 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 GASPAR 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 el 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 a 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 precautar 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.-Objetivos.- 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 ciclista, 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.- Objetivos específicos.- La presente ordenanza tiene como objetivos específicos los siguientes:

- a) Establecer los lineamientos para mejorar la calidad del espacio público, beneficiando a los residentes y peatones, racionalizando el uso del vehículo particular y priorizando el transporte público y el transporte alternativo.
- b) Determinar parámetros y lineamientos para la fijación de tarifas en estacionamientos públicos y privados, propendiendo a que responda a una política de movilidad integral.
- c) Focalizar los estímulos e incentivos para el desarrollo de nuevos proyectos de estacionamientos en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d) Establecer el marco regulatorio para la incorporación de Park-Quito, como una medida de apropiación y dinamización de los espacios públicos destinados a estacionamientos.
- e) Definir medidas que tiendan a erradicar la tipología de estacionamiento en vía informal.

Art. 3.- 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. 4. 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. 5.- 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. 6.- 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. 7.- 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 Secretaría o dependencia responsable de la movilidad.

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 8.- 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. 9.- Categorías: El diseño y localización de los estacionamientos descritos en el artículo anterior se sujetarán a las siguientes categorías:

- a) Estacionamiento central: Infraestructura ubicada dentro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- b) Estacionamiento de borde: Infraestructura ubicada en el perímetro de un área urbana o rural de alta concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios.
- c) Estacionamiento de transferencia: Infraestructura que brinda servicio de transferencia de vehículos particulares al transporte masivo de pasajeros. Pueden encontrarse adosados a las terminales y estaciones de transferencia de los corredores de transporte público.
- d) Estacionamiento rotativo tarifado: Espacios públicos sobre vías, destinados para el servicio de estacionamientos rotativo tarifado de vehículos, que tiene por objetivo proporcionar a los ciudadanos el derecho a utilizar la vía pública en forma ordenada, segura, y que gestione la demanda de estacionamientos.

Cualquiera de estas tipologías podrá incorporar estacionamientos de corta o larga distancia

Art. 10.- 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. 11.- 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. 12.- 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 dicta 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. 13.- 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. 14.- 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. 15.- Criterios para la Fijación de 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 de 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 de tráfico.
- e) La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.

Art. 16.- 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 exentos del pago de la tarifa todos los vehículos no motorizados;
- b) Los vehículos conducidos por personas adultas mayores o personas con discapacidad, estarán exentos del pago de la tarifa.
- 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 tarifa 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.
 - IV. Los vehículos eléctricos e híbridos tendrán una exención de 50%.

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

Las tarifas fijadas en estacionamientos privados de uso público, deberán seguir los lineamientos y principios establecidos en esta ordenanza. Los estudios técnicos, económicos, financieros y de uso de suelo deberán ser evaluados por la entidad metropolitana competente, la cual deberá aprobar o modificar por un año la tarifa.

Art. 17.- 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. 18.- 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, 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.

Art. 19.- 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. 20.- 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. 21.- 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. 22.- 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.

En caso de que la distribución de los tickets para el uso de estacionamientos tarifados, sea realizado por ciudadanos, será el propio Directorio quien determine las condiciones de la relación comercial mediante Resolución Administrativa.

Art. 23.- 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 recibir 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.

Art. 24.- Estacionamiento para no motorizados.- Se deberán incorporar en el desarrollo de proyectos de estacionamientos en todas sus categorías, la implementación de estacionamientos para no motorizados.

SECCIÓN VI

DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 25.- 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.- 26. 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. 27.- 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. 28.- Control de uso de los estacionamientos.- El órgano competente del control de tránsito del Municipio de Quito, realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, de los estacionamientos en la vía, 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.

Art.29.- Control de operación de los estacionamientos.- El órgano competente de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana, referente a la operación de los estacionamientos fuera de la vía del Distrito Metropolitano de Quito, realizará la inspección general, instrucción, reducción y ejecución en los Procesos Administrativos Sancionadores, en estacionamientos que no cumplan con la normativa regulatoria y el Reglamento de la presente Ordenanza

SECCIÓN VII

DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Art. 30.- 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. 31.- Park-Quito.- Son la conversión de superficies utilizadas normalmente como plazas de estacionamientos, para ser aprovechadas para la recreación, actividades sociales o actividades comerciales que fomenten la apropiación de espacios públicos por parte de la ciudadanía.

Los Park-Quito pueden estar clasificados por su localización, uso, forma, duración, tipo de actividad.

Art. 32.- Iniciativa.- Los Park-Quito podrán ser implementados por iniciativa de los ciudadanos debidamente organizados, por los dueños de locales comerciales y por la Municipalidad, acorde a su planificación.

Art. 33.- Procedimiento.- Quienes deseen implementar el uso de Park-Quito deberán realizar una solicitud a la administración zonal de su circunscripción, quienes otorgarán el permiso acorde a los lineamientos y requisitos establecidos en la resolución administrativa que se expida para el efecto.

La implementación, desarrollo, y funcionamiento de los Park-Quito se perfeccionarán mediante la suscripción de un convenio con la administración zonal, y el pago de una regalía acorde al ordenamiento jurídico municipal vigente.

Art. 34.- 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 el plan de uso de suelo y con la política de gestión de estacionamientos establecida en esta ordenanza.
- 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.

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.- El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico y financiero, podrá solicitar a la dependencia de movilidad que corresponda, la delegación de la administración de los estacionamientos que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a la normativa vigente.

TERCERA.- 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.

CUARTA.- 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.

QUINTA.- 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.

SEXTA.- 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.

CUARTA.- El Concejo Metropolitano previo informe de la comisión tendrá treinta días para expedir las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaría

de Movilidad, Secretaría de Hábitat Territorio y Vivienda y, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, Administradora del Sistema, dentro del ámbito de sus competencias

QUINTA.- Una vez aprobadas las regulaciones de Funcionamiento y Operación de los Estacionamientos Privados de Uso Público, estos tendrán la obligación de adecuar su funcionamiento al ordenamiento jurídico vigente en un plazo no mayor de noventa días, contado a partir de su aprobación.

Cumplido el plazo, la Agencia Metropolitana de Control, deberá realizar las respectivas inspecciones a fin de verificar el cumplimiento.

SEXTA.- En el plazo de treinta días, el órgano competente de la administración del sistema debe implementar la señalética para los grupos vulnerables que se señalan en esta Ordenanza y los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas y motocicletas así como un sistema de accesibilidad y la entrega de los sellos distintivos para vehículos de personas adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas.

SÉPTIMA.- En un plazo de 30 días, la Secretaría de Movilidad expedirá el reglamento para la celebración de contratos de arrendamiento de plazas de estacionamientos fuera de vía. Este reglamento entrará en vigencia para regular el período semestral de arrendamiento que debería iniciar el 01 de enero del 2017.

OCTAVA.- Dentro del plazo de 180 días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda deberá presentar las disposiciones reformativas a las normas de arquitectura y urbanismo en las cuales se contemplen los lineamientos de la política de estacionamientos establecidos en esta ordenanza respecto al tope máximo de estacionamientos tanto en las antiguas edificaciones como en los nuevos desarrollos y la determinación de requisitos máximos de cantidad de estacionamiento por hogar, predio u otra unidad habitacional.

NOVENA.- Dentro del plazo de 180 días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, deberá presentar para conocimiento y aprobación del Concejo Metropolitano el proyecto de ordenanza que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.

DISPOSICIONES DERROGATORIAS

PRIMERA.- Transcurridos los 90 días señalados en la Disposición Transitoria Cuarta en que el Alcalde apruebe las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas, quedarán derogadas las ordenanzas 221 de 13 de agosto de 2007, 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 números 455 de 3 de julio del 2008, 951 de 20 de noviembre del 2008 y 555 de 31 de julio de 2003 y todas las normas de igual o inferior jerarquía, en lo que resulten contradictorias o se opongan a la misma.

DISPOSICIÓN FINAL.- Encárguese a la Secretaría General del Concejo; Secretaría de Movilidad; Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda; Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas; Agencia Metropolitana de Control de Tránsito; y, Agencia de Control, de la ejecución de la presente Ordenanza que entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

PRIMER DEBATE