

Oficio No.: SG- 3508  
Quito D.M., 30 OCT. 2018  
Ticket GDOC: 2018-028065

**Licenciado**  
**Eddy Sánchez**  
**Presidente de la Comisión de Movilidad**  
**Presente**

*Asunto: Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.*

De mi consideración:

En atención al oficio No. A 0372, de 26 de octubre de 2018, recibido en esta Secretaría el 29 de octubre del mismo año, por el cual el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; y, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado correspondiente.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

Se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del Cuerpo Edificio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.



Página 1 de 2

Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia ya se encuentra disponible para consulta pública en el portal de "Concejo Abierto de Quito", [gobiernoabierto.quito.gob.ec](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec), Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditarse en la silla vacía.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**Abg. Diego Cevallos Salgado**  
**Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito**

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-10-30	

- Ejemplar 1: Destinatarios
- Ejemplar 2: Archivo numérico
- Ejemplar 3: Secretaría General del Concejo
- CC: **Con copia junto con expediente original**
- Ejemplar 4: Secretaría de las Comisión de Movilidad
- CC: **Con copia para conocimiento**
- Ejemplar 5: Alcaldía Metropolitana
- Ejemplar 6: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Oficio No.: SG- 3508  
Quito D.M., 30 OCT. 2018  
Ticket GDOC: 2018-028065

**Licenciado**  
**Eddy Sánchez**  
**Presidente de la Comisión de Movilidad**  
**Presente**

*Asunto: Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.*

De mi consideración:

En atención al oficio No. A 0372, de 26 de octubre de 2018, recibido en esta Secretaría el 29 de octubre del mismo año, por el cual el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; y, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos y articulado correspondiente.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

Se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del Cuerpo Edificio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

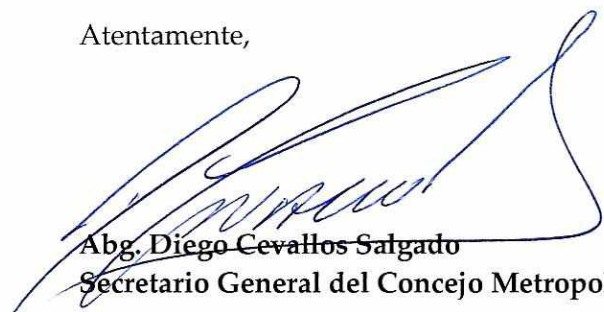


Página 1 de 2


Finalmente, me permito informar a usted que el proyecto en referencia ya se encuentra disponible para consulta pública en el portal de "Concejo Abierto de Quito", [gobiernoabierto.quito.gob.ec](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec), Sección Transparencia, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda seguimiento al mismo, y de ser el caso, ejerzan el derecho a acreditarse en la silla vacía.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**Abg. Diego Cevallos Salgado**  
**Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito**

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-10-30	

Ejemplar 1: Destinatarios  
Ejemplar 2: Archivo numérico  
Ejemplar 3: Secretaría General del Concejo  
CC: **Con copia junto con expediente original**  
Ejemplar 4: Secretaría de las Comisión de Movilidad  
CC: **Con copia para conocimiento**  
Ejemplar 5: Alcaldía Metropolitana  
Ejemplar 6: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas



Abogado  
**Diego Cevallos Salgado**  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO**  
Presente

Ref. Trámite No. ALC-2018-028065 ✓

Asunto: “Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; conforme lo previsto en el artículo 12 de la Resolución de Concejo No. C 074...”

De mi consideración:

Mediante Oficio No. 1229-GG-SG-3541 de 09 de octubre de 2018, el Ing. Iván Alvarado Molina, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, ratifica la necesidad del “Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; conforme lo previsto en el artículo 12 de la Resolución de Concejo No. C 074...”

Con el antecedente expuesto, en ejercicio de la atribución prevista en los artículos 60, d) y 90 d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, informo a usted que asumo la iniciativa del proyecto de ordenanza a efectos de que sea puesto a conocimiento de la Comisión Permanente que corresponda, previo a su tratamiento en el seno del Concejo Metropolitano.

Con sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,




Mauricio Rodas Espinel  
ALCALDE METROPOLITANO  
/mep

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 29 OCT 2018 Hora 16:06

Nº. HOJAS

Recibido por:

TRÉS  


Adjunto: lo indicado

# EPMMOP-2018-180-GTE-DE-662-SG PROYECTO DE ORDENANZA

impreso por Ivan Florencio (Gerente) Alvarado Molina (ivan.alvarado@epmmop.gob.ec), 10/10/2018 - 13:59:03

<b>Estado</b>	abierto	<b>Antigüedad</b>	229 d 4 h
<b>Prioridad</b>	3 normal	<b>Creado</b>	23/02/2018 - 09:13:10
<b>Cola</b>	ALCALDIA METROPOLITANA	<b>Creado por</b>	Armijs Del Hierro Carlos Alcides
<b>Bloquear</b>	bloqueado	<b>Tiempo contabilizado</b>	0
<b>Identificador del cliente</b>	sn		
<b>Propietario</b>	mpezantes (María Eugenia Pezantes de Janon)		

*Obj: Asumio micia xivg de ordenanza 16 oct 2018*  
*A-0372*

## Información del cliente

**Nombre:** CARLOS  
**Apellido:** ARMIJOS DEL HIERRO  
**Identificador de usuario:** CARLOS ARMIJOS DEL HIERRO  
**Correo:** carlos.armijos@sincorreo.com  
**Teléfono:** 2907005  
**Cliente:** Francisco Panchano Ordoñez

## Artículo #9

**De:** "Ivan Florencio (Gerente) Alvarado Molina" <ivan.alvarado@epmmop.gob.ec>  
**Asunto:** SE REMITE OFICIO NRO. 1229-GG / 3541-SG  
**Creado:** 10/10/2018 - 13:58:57 por agente  
**Tipo:** nota-interna  
**Adjunto (MAX 8MB):** Oficio\_nro\_1229-GG\_3541-SG.pdf (214.1 KBytes)

RATIFICACIÓN DE NECESIDAD DEL PROYECTO DE ORDENANZA

RECEPCION  
No TRÁMITE: .....  
FECHA DE INGRESO: 1-2 OCT 2018 14:32  
RECIBIDO POR: *Alvarado*  
INF 3052000 1229-GG-3541-SG

Quito, 09 OCT. 2018

Oficio 1229 GG

SG 3541

Ticket GDOC-2018-08065

Hoja de Ruta: TE-MAT-08956-18

Hoja de Ruta: TE-MAT-08625-18

Asunto: Ratificación de necesidad del Proyecto de Ordenanza

Señora  
María Eugenia Pesantez  
Secretaria Particular  
Despacho Alcaldía  
Venezuela y Espejo – Palacio Municipal  
395-2300 EXT: 12320 – 12304 – 12318  
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio SPA-MEP-2018-4109, de 18 de septiembre de 2018, mediante el que, solicita ratificar si a la presente fecha persiste o no la necesidad del Proyecto de Ordenanza, que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.

Ratifico la necesidad del Proyecto de Ordenanza, según lo establecido en la Disposición Transitoria Novena, de la Ordenanza Metropolitana No 170, sancionada el 22 de junio del 2017, que cito a continuación:

*“Novena. - Dentro del plazo de ciento ochenta 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”.*



Atentamente,



Ing. Iván Alvarado Molina

Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Elaborado por:	Ing. Genaro Guerra	GTE	
Aprobado por	Arq. Bolivar Muñoz	GTE	

QUITO

0008956

2018 SEP 18 PM 4:16

QUITO

ALCALDÍA

Oficio No. SPA-MEP-2018-4109

DM Quito,

18 SEP 2018

Señor  
Iván Alvarado  
**Gerente General de EPMMOP**  
Presente.-

**Ticket GDOC 2018-028065**

De mi consideración:

Mediante Oficio No. SPA-MEP-2018-654-OB de 6 de Septiembre de 2018, por un error involuntario de impresión se informó "...Adjunto al presente se servirá encontrar el Oficio No. 0146-GG-GC-2018, suscrito por el señor Carlos Armijos, Ex Gerente de la EPMMOP, relacionado al "...Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; conforme lo previsto en artículo 12 de la Resolución de Concejo No. C 074...", por lo que mucho agradeceré a usted ratificar si a la fecha persiste o no la necesidad del Proyecto de Ordenanza..."

Siendo la información correcta la siguiente: Adjunto el Oficio No. SG 0696, suscrito por el señor Diego Cevallos, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante el cual corre traslado del Oficio No. 0180-GTE-DE-000662 de 23 de febrero de 2018, suscrito por el señor Carlos Armijos, Ex Gerente de la EPMMOP, con relación al "...Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos..."", por lo que mucho agradeceré a usted ratificar si a la presente fecha persiste o no la necesidad del Proyecto de Ordenanza.

Lamentando el error producido presento mis debidas disculpas y mi sentimiento de consideración y estima.

Atentamente,

María Eugenia Pesantez  
**Secretaría Particular**  
**Despacho Alcaldía**

Adjunto: 35 FOJA UTIL *Rectificación hoja de Ruta 8625*  
Ejemplar 1: Gerente General de EPMMOP

ACCION	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMIÉLLA
Elaboración:	V. Maldonado	GDA	20180918	
Revisión:	M. Guerrero	GDA	20180918	



Oficio No.: SG- 0696  
Quito D.M., 26 FEB. 2018  
Ticket GDOC: 2018-028065

Doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
Alcalde Metropolitano  
Presente

*Asunto: Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.*

De mi consideración:

En atención al oficio No. 0180-GTE-DE, de 22 de febrero de 2018, suscrito por el Lic. Carlos Armijos Del Hierro, Gerente General (S) de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, recibido en esta Secretaría el 23 de febrero del mismo año, relacionado con el proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos; conforme lo previsto en el artículo 12 de la Resolución de Concejo No. C 074 y previo a remitir el expediente a la Comisión correspondiente, solicito a usted de la manera más cordial se sirva señalar si asume la iniciativa normativa en referencia.

Atentamente,



Abg. Diego Cevallos Salgado

Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Secretaría	2018-02-26	

Adjunto: Oficio No. 180-GTE-DE, de 22 de febrero de 2018, junto con expediente  
Ejemplar 1: Destinatarios  
Ejemplar 2: Archivo numérico  
Ejemplar 3: Archivo de antecedentes  
Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo  
CC: Con copia para conocimiento  
Ejemplar 5: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas - EPMMOP

17

Quito, 22 FEB. 2018  
Oficio No. **0180** GTE-DE

23 FEB 2018  
000662

Asunto: Proyecto de Ordenanza de Tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito (SEQ)

Abogado  
Diego Cevallos Salgado  
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito  
Dirección: Venezuela y Chile – Palacio Municipal  
Teléfono: 3952300  
Presente

De mi consideración:

Como es de su conocimiento, en sesión del 11 de mayo del 2017, el Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, aprobó la ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DEL 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 No. 170, sancionada el 22 de junio del 2017.

La Ordenanza en mención, señala en la Disposición Transitoria Novena, lo siguiente:

*"Dentro del plazo de ciento ochenta 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".*

En virtud de lo expuesto, me permito enviar adjunto, el Proyecto de Ordenanza de Tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito (SEQ) para su revisión y posterior aprobación.

Atentamente,

Carlos Armijos Del Hielro  
Gerente General (S)  
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Anexo: (59 hojas útiles)  
Proyecto de Ordenanza (06 hojas útiles)  
Informe Técnico 020-GTE-DE (53 hojas útiles)

Elaborado por:	Tlga. Lorena Sanchez	GTE-DE	
Revisado por:	Ing. Roger Ramos	GTE-DE	
Aprobado por:	Ing. Andrés Guevara Barrera	GTE	

Fecha: 14:45  
Nº HOJAS 34 (FRENTO Y CONTRA)  
AUX P.  
www.epmmop.gob.ec

## EXPOSICIÓN 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), entre ellos los Edificios de Estacionamientos Municipal del Centro Histórico, la RED de Estacionamientos y el SERT (Sistema de Estacionamiento Rotativo tarifado) / Zona Azul.
- La gestión de los espacios de estacionamiento ha sido históricamente asociada a la gestión del tráfico y esto a su vez con el uso de suelo. Esto aplica particularmente en el caso de los estacionamientos en la vía, que son considerados elementos que causan congestión y reducen la capacidad vial.
- El manejo de las tarifas es uno de los mecanismos más utilizados para jerarquizar zonas “sensibles” como el Hipercentro o El Centro Histórico de la ciudad. La gestión de la demanda de estacionamiento es una de las claves para la administración del tráfico en la ciudad. Ya que, de esta, dependen los destinos y la voluntad de usar el vehículo para transportarse, es decir esta tiene una gran influencia en la elección del modo de viaje.
- Es de tomar en cuenta que desde que se discutió y aprobó la Resolución 0455 el en sección de Consejo Metropolitano del 3 de julio del 2008 sobre el Reglamento del Sistema de Estacionamientos de Quito que tiene relación a las tarifas que actualmente están determinadas en el SEQ. No han sufrido ninguna variación, lo cual no permite mantener un punto de equilibrio financiero en la operación y mantenimiento del SEQ.

En vista de ello la “**ORDENANZA METROPOLITANA No.- 170 "CAPÍTULO XV DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y TERMINALES TERRESTRES DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"**”, establece:

**“Artículo 2.- Objetivos específicos.** - *La presente ordenanza tiene como objetivos específicos los siguientes:*

- 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.*

## **DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES**

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

## **Artículo 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 que transportan 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 del 50%.*
  - V. *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.*

**Disposiciones transitorias:**

**Novena.** - *Dentro del plazo de ciento ochenta 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.*

El objetivo de este proyecto de Ordenanza, es normar las tarifas aplicables para la prestación del servicio del Sistema de Estacionamientos de Quito. Esta Ordenanza, 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 del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito – SEQ.

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

### BORRADOR PROYECTO DE ORDENANZA DE TARIFAS SEQ

#### CONSIDERANDO:

- Que,** los números 1, 2, 3 y 6, del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, señalan como competencia de los gobiernos municipales: *"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 del Ecuador, señala que, *"Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias"*;
- Que,** la letra e) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal: *"e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;"*
- Que,** las letras m) y q) del artículo 84, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como 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,** la letra a) y v) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establecen como atribución del Concejo Metropolitano, lo siguiente: *"a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones" y "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"*;

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and initials 'H.' and '33' on the right.

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** el artículo 277 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización determina que: *“Los gobiernos regional, provincial, metropolitano o municipal podrán crear empresas públicas siempre que esta forma de organización convenga más a sus intereses y a los de la ciudadanía: garantice una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento”;*
- Que,** el artículo 338 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que: *“(...) cada gobierno regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada. La estructura administrativa será la mínima indispensable para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno (...)”.*
- 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 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 hipercentro, 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 rotativa tarifaria; 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;



## ORDENANZA METROPOLITANA No.

- Que,** mediante Ordenanza Metropolitana No.- 170 sancionada el 22 de junio del 2017, se crea 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.*"
- Que,** el artículo 15 (*Criterios para la fijación de tarifas*) de la Ordenanza Metropolitana No. 170 sancionada el 22 de junio del 2017, establece que: "*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 (...)*"
- Que,** el artículo 16 (*Usos*) de la Ordenanza Metropolitana No. 170 sancionada el 22 de junio del 2017, señala: "*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, (...)*"
- Que,** la Disposición Transitoria Novena de la Ordenanza Metropolitana No. 170 sancionada el 22 de junio del 2017, señala que: "*(...) Dentro del plazo de ciento ochenta 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.*"
- Que,** el 09 de diciembre del 2016, se suscribió el acta entrega recepción definitiva de la "Consultoría para determinar el modelo de gestión que optimice la rentabilidad del sistema de estacionamientos incluye el estudio de tarifas y borrador de ordenanza", recibándose a conformidad los productos de dicha consultoría.
- Que,** El ingeniero Roger Ramos (Director de Estacionamientos) y la Economista María Fernanda Proaño (Gerente de Terminales y Estacionamientos, Subrogante de la EPMMOP), mediante informe No. 020-GTE-DE, de 27 de diciembre de 2017, realizó un análisis técnico – financiero de las tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito, documento donde se recomienda "(...) aplicar un incremento en las tarifas vigentes del Sistema de Estacionamientos de Quito (...)" // Para el caso de las tarifas aplicables en la modalidad de usuarios frecuentes, se considera

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, the letter 'S', and the number '32'.

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

*que, durante el primer año de operación, podrán mantenerse las tarifas actuales, (...) también se ha considerado que (...) No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento”;*

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

### EXPIDE LA SIGUIENTE:

## ORDENANZA METROPOLITANA QUE DETERMINA LAS TARIFAS PARA TODAS LAS CATEGORÍAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE ESTACIONAMIENTOS

### SECCION I GENERALIDADES

**Art. 1.- Objeto.-** La presente Ordenanza tiene por objeto normar las tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito, con la finalidad 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; mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevos proyectos.

**Art. 2.- Ámbito.** – La presente Ordenanza determina las tarifas aplicables para la prestación de los servicios del Sistema de Estacionamientos de Quito, los cuales tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados, por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito.

**Art. 3.- Definiciones.** - Para efectos de esta Ordenanza se entiende por:

**a.- Estacionamiento:** Lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos;

**b.- Usuario:** Persona que usa el servicio de estacionamiento de vehículos, en lugares públicos o privados, denominados estacionamientos;

**c.-Tarifa:** Es el precio que paga el usuario por la prestación del servicio de estacionamiento de vehículos.

**d.-Tarifa estándar.** - Corresponde a la tarifa establecida, sobre la cual se aplicará la fórmula de cálculo, para definir la tarifa básica aplicable, para cada categoría de estacionamiento.

**e.- Factor de cálculo.** - Corresponde al índice con el cual se realizarán los cálculos para obtener la tarifa estándar para cada año y estará relacionado directamente con el salario básico.

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

**f.- Tarifa básica aplicable.** - Es la tarifa que se aplicará en cada categoría de Estacionamientos, conforme la fórmula de cálculo establecida.

**g.- 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.

**h.- Salario Básico Unificado.** - Se entiende por Salario Básico la retribución económica mínima que debe recibir una persona por su trabajo de parte de su empleador, el cual forma parte de la remuneración y no incluye aquellos ingresos en dinero, especie o en servicio, que perciba por razón de trabajos extraordinarios y suplementarios, comisiones, participación en beneficios, los fondos de reserva, el porcentaje legal de utilidades, los viáticos o subsidios ocasionales, las remuneraciones adicionales, ni ninguna otra retribución que tenga carácter normal o convencional y todos aquellos que determine la Ley.

**i.- Horario Diurno.** - Tiempo comprendido entre las 06h00 y 20h00

**j.- Horario Nocturno.** - Tiempo comprendido entre las 20h00 y 06h00

**k.- Pospago.** - Modalidad de pago que determina que el usuario deberá realizar el pago de la tarifa aplicable, una vez recibido el servicio de estacionamiento.

**l.- Prepago.** - Modalidad de pago que determina que el usuario deberá realizar el pago de la tarifa aplicable, previo a recibir el servicio del estacionamiento.

**m.- Red de Estacionamientos.** - Estacionamientos que forman parte de la categoría de Estacionamiento Central, los cuales se encuentran ubicados fuera de la vía, en playas, bahías o predios con un solo nivel.

**n.- Estacionamientos Centro Histórico.**- Estacionamientos que forman parte de la categoría de Estacionamiento Central, los cuales se encuentran ubicados fuera de la vía, en el Centro Histórico de Quito.

**Art. 4.- Categorías de estacionamientos municipales de uso público.** -El Sistema de Estacionamientos de Quito, contempla la siguiente estructura:

**Estacionamiento Central.** - En esta categoría se encuentran los Estacionamientos de los edificios del Centro Histórico y las playas de estacionamiento denominadas Red de Estacionamientos.

31

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

**Estacionamientos de Borde.** - Corresponden a esta categoría los estacionamientos ubicados en los perímetros del área en la que se aplica la restricción de circulación vehicular por Pico y Placa.

**Estacionamientos Rotativo Tarifado.** - Los estacionamientos que se encuentran en la vía pública, a los cuales se aplica una tarifa por el uso, con un tiempo máximo de permanencia, se denominarán Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado.

**Art.5.- Competencia.** - Corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, autorizar las diligencias relacionadas con el cobro y definición de tarifas aplicables en los estacionamientos públicos municipales; así como, a la Secretaría de Movilidad, aprobar las tarifas de los estacionamientos públicos y privados.

### SECCIÓN II

#### TARIFAS

**Art. 6.- Uso de Estacionamientos.** - Toda persona podrá hacer uso de los estacionamientos municipales públicos pertenecientes al "Sistema de Estacionamientos de Quito"; para lo cual, deberá pagar las tarifas establecidas en la presente ordenanza.

**Art. 7.- Tarifas básicas iniciales.** - Las tarifas básicas iniciales a aplicarse en el Sistema de Estacionamientos de Quito, para el ejercicio fiscal 2018, por cada hora o fracción de hora de estacionamiento vehicular, serán las siguientes:

CATEGORIA DE ESTACIONAMIENTOS		HORARIOS	TARIFA BÁSICA APLICABLE
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	DIURNO	\$ 1,10
		NOCTURNO	\$ 1,32
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	DIURNO Y NOCTURNO	\$ 1,00
ESTACIONAMIENTO EN VÍA	SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO	DIURNO	\$ 0,60

Los valores de las tarifas establecidas en la presente Ordenanza, ya incluyen IVA.

**Art. 8.- Metodología de cálculo de tarifas de estacionamientos públicos de uso público.** - Para el cálculo anual de las tarifas básicas aplicables a cada modalidad del Sistema de Estacionamientos de Quito, se empleará la siguiente fórmula:

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

$$\text{Tarifa Estándar} = \text{SBU año vigente} \times \text{factor de cálculo}$$

En consideración de las diferentes categorías de estacionamientos y para efecto de establecer las tarifas de estacionamiento, para los diferentes ejercicios fiscales, se empleará como factor de cálculo para vehículos livianos, el 0,16% del SBU.

Con sustento en la tarifa estándar, se emplearán los índices descritos en la tabla contenida en este artículo, para definir la tarifa básica aplicable de cada categoría de estacionamiento, por cada hora o fracción de hora de estacionamiento, aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa básica aplicable} = \text{Tarifa estandar} \times \text{Índice correspondiente}$$

INDICES APLICABLES PARA CÁLCULO DE TARIFAS			
CATEGORÍA		ÍNDICE HORARIO DIURNO	ÍNDICE HORARIO NOCTURNO
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	1,83	2,20
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	1,67	2
ESTACIONAMIENTO EN VÍA	SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO	1	1,30

Una vez aprobado el Salario Básico Unificado para el siguiente año, la Secretaría de Movilidad, deberá realizar un análisis, sustentado en un informe técnico, remitido por el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, que determine la factibilidad de aplicar el incremento en las tarifas.

**Art. 9.- Tarifas excepcionales.-** Con el fin de fomentar el uso de espacios públicos y proporcionar a los ciudadanos las facilidades necesarias para su acceso, los estacionamientos centrales que se encuentren dentro de los parques del Distrito Metropolitano de Quito, contarán:

- Con horarios de uso gratuito, definidos por el órgano administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito, mediante resolución administrativa.
- Con una tarifa única por todo el tiempo de permanencia en los estacionamientos, utilizados los fines de semana y feriados, que será igual al valor de la tarifa diurna establecida para la Red de estacionamientos.

**Art. 10.- Tarifas de estacionamientos privados de uso público.** - Los estacionamientos autorizados para prestar el servicio de estacionamientos en predios privados, deberán presentar un análisis técnico financiero que sustente

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

el cálculo de las tarifas, aprobado por la Secretaría de Movilidad, tomando en cuenta lo establecido en el artículo 16 de la Ordenanza Metropolitana No. 170.

**Art. 11.- Tarifas usuarios frecuentes.** – En los estacionamientos centrales que contemplen el servicio de usuario frecuente, se aplicará las tarifas conforme la siguiente tabla:

CATEGORIA		ESTACIONAMIENTO	TARIFA MENSUAL
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	CADISAN	\$ 70,00
		TEJAR	\$ 40,00
		MONTUFAR 1	\$ 40,00
		MONTUFAR 2	\$ 40,00
		LA RONDA	\$ 60,00
		SAN BLAS	\$ 40,00
		YAKU	\$ 40,00
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	CUMANDA	\$ 40,00
		BICENTENARIO A	\$ 50,00
		BICENTENARIO B	\$ 50,00
		BICENTENARIO C	\$ 50,00
		CAROLINA 1	\$ 40,00
		CAROLINA 3	\$ 40,00
		CAROLINA 4	\$ 40,00
		CAROLINA 5	\$ 40,00
		CAROLINA 6	\$ 40,00
		CAROLINA 7	\$ 40,00
		CAROLINA 8	\$ 40,00
		ESQUINA	\$ 50,00

Las tarifas descritas en el presente artículo, podrán ser modificadas, considerando la demanda existente y ubicación de los estacionamientos, para lo cual el órgano administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá remitir para análisis y aprobación de la Secretaría de Movilidad, un informe técnico-financiero que sustente las tarifas establecidas, las cuales, de ser aprobadas, serán emitidas mediante resolución administrativa, por el órgano administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito.

**Art. 12.- Exoneraciones, recargos y descuentos.** - El órgano administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito, en las tarifas básicas aplicables deberá observar exoneraciones, recargos y descuentos, conforme a los siguientes puntos:

- Están exentos del pago todos los vehículos no motorizados;
- Los vehículos conducidos por personas adultas mayores o que transportan personas con discapacidad, tendrán una exención del pago

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

de la tarifa, para lo cual deberán cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos por el órgano administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito;

- Las motocicletas cancelarán el 50% de la tarifa aplicable de los vehículos livianos;
- Los vehículos eléctricos e híbridos tendrán una exención del 50% de la tarifa aplicable de los vehículos livianos, para lo cual deberán cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos por el órgano administrador del sistema;
- Los vehículos pesados tendrán un recargo del 100% de la tarifa aplicable de los vehículos livianos;
- Para el caso de residentes debidamente registrados, podrán recibir un descuento máximo del 50% de la tarifa básica de los vehículos livianos, en el horario de 20h00 a 06h00, para lo cual deberán cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos por el órgano administrador del sistema; y,
- 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 los residentes debidamente registrados, que tendrán una tarifa plana para el horario mencionado anteriormente.

**Art. 13.- Tarifas diferenciadas.** – Las tarifas básicas establecidas en la presente Ordenanza podrán ser 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 de 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.
- f) Se deberán establecer límites en la oferta de estacionamientos, por cada espacio creado fuera de la vía pública dentro del hipercentro, un número igual debe ser eliminado de la vía pública.

## ORDENANZA METROPOLITANA No.

Para lo cual, la empresa administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrá establecer tarifas diferenciadas, mediante resolución técnicamente justificada, las cuales serán previamente aprobadas por la Secretaría de Movilidad.

**Art. 14.- Otras tarifas.** - Para la categoría de estacionamientos centrales del Sistema de Estacionamientos de Quito, se podrán aplicar además de las tarifas establecidas, valores correspondientes a emisión de tarjetas de usuarios frecuentes, multas por pérdida del dispositivo de control, entre otras, para lo cual, el órgano competente administrador del Sistema, deberá establecer la metodología para el cálculo de dichos rubros y entrará en aplicación mediante resolución administrativa, emitida por la máxima autoridad de la entidad.

**Art. 15.- Modalidad de Pago.** - El Sistema de Estacionamientos de Quito, presenta dos modalidades de pago, de acuerdo a sus categorías:

CATEGORÍA		MODALIDAD DE PAGO
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	USUARIOS OCASIONALES	POSPAGO
	USUARIOS FRECUENTES	PREPAGO
ESTACIONAMIENTO EN VÍA	USUARIOS OCASIONALES	PREPAGO

**Art. 16.- Reinversión.** - El órgano competente administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá establecer un porcentaje de reinversión, mismo que se establecerá a través de una resolución administrativa dictada por la Empresa Administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito.

### Disposiciones Generales. -

**Primera.** - Lo previsto en esta ordenanza prevalecerá respecto a lo regulado sobre esta misma materia en ordenanzas vigentes.

**Segunda.**- El órgano competente administrador del Sistema de Estacionamientos de Quito, determinará la implementación de un centro de costos, que permitirá la descentralización de la información y la implementación de políticas administrativas más eficaces para cada estacionamiento público en la ciudad de Quito.

### Disposiciones transitorias.-

Una vez sancionada la presente Ordenanza, el órgano competente de la administración del Sistema de Estacionamientos de Quito, en un plazo de ciento



## ORDENANZA METROPOLITANA No.

ochenta días deberá emitir la resolución administrativa, que regule lo establecido en los artículos 9, 11, 15 y 16.

**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 Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, Agencia Metropolitana de Control, de la ejecución de la presente Ordenanza, la misma que entrará en vigencia a partir de la fecha de su sanción.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

***Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y  
Obras Públicas***

***Gerencia de Terminales y  
Estacionamientos***

***Dirección de Estacionamientos***


***Análisis de tarifas del Sistema de Estacionamientos de  
Quito y pliego tarifario Ordenanza M. 170***

***Diciembre del 2017***

## Contenido

1.	Antecedentes.....	4
2.	Base legal.....	5
3.	Situación actual .....	9
3.1.	Estacionamientos Centro Histórico (ECH).....	10
3.1.1.	Tarifas Actuales .....	10
3.1.2.	Operatividad actual .....	10
3.2.	Red de Estacionamientos (RED).....	12
3.2.1.	Tarifas actuales.....	12
3.2.2.	Operatividad Actual.....	13
3.3.	Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul (SERT) .....	14
3.3.1.	Condiciones Generales de uso del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul .....	15
3.4.	Estacionamientos de Borde.....	16
3.5.	Otras Tarifas Vigentes.....	16
4.	Análisis .....	17
4.1.	Datos operativos históricos.....	17
4.1.1.	Estacionamientos Centro histórico.....	17
4.1.2.	Red de Estacionamientos .....	18
4.1.3.	Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado ZOna Azul.....	20
4.1.4.	Estacionamientos de Borde .....	21
4.2.	Ingresos y egresos históricos .....	21
4.2.1.	Estacionamientos Centro Histórico .....	21
4.2.2.	Red de Estacionamientos .....	22
4.2.3.	Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul .....	23
4.2.4.	Estacionamientos De Borde.....	24
4.3.	Análisis financiero.....	24
4.3.1.	Resumen Utilidad/ Pérdida SEQ.....	24
4.3.2.	Estacionamientos Centro Histórico .....	25
4.3.3.	Red de Estacionamientos .....	28
4.3.4.	Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT).....	31

4.4. Análisis Consultoría de Modelo de Gestión SEQ .....	34
4.4.1. Situación actual EVA del SEQ .....	34
4.4.2. Cálculo econométrico de tolerancia a un ajuste de tarifas .....	36
4.4.3. Escenarios de tarifas.....	41
4.5. Consideraciones Adicionales.....	46
4.5.1. Políticas y consideraciones adicionales sobre tarifas .....	46
4.5.2. Políticas de estacionamiento:.....	46
4.6. Otras tarifas aplicables .....	48
4.7. Metodología de cálculo de tarifas para el seq .....	50
4.8. Conclusiones .....	51
4.9. Recomendaciones .....	52

<p align="center"><b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos</p>	 <p><b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</p>
<p align="center"><b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b></p>	

## 1. ANTECEDENTES

Con fecha 22 de junio del 2017, se expidió la Ordenanza Metropolitana No. 170, la cual establece en la Disposición Transitoria Novena, que: "Dentro del plazo de ciento ochenta 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."

El 13 de marzo del 2017, mediante memorando No. 435-GTE-2017, se remitió a Gerencia General, el informe de análisis financiero de costos de la Gerencia de Terminales y Estacionamientos; y, mediante memorando No. 1046-GTE, del 4 de julio del 2017, se remitió nuevamente el análisis de costos y gastos a Gerencia General, a fin de que sea analizado y validado por la Gerencia Administrativa Financiera, conforme sus competencias, mismo que fue atendido con memorando No. 1129-GAF-DF-C-2017, validando el informe remitido.

El 03 de junio del 2016, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, procedió a suscribir el contrato No. 079-EPMMOP-2016, con la empresa KRONOS CONSULTING CÍA. LTDA, cuyo objeto fue realizar una "CONSULTORÍA PARA DETERMINAR EL MODELO DE GESTIÓN QUE OPTIMICE LA RENTABILIDAD DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS INCLUYE ESTUDIO DE TARIFAS Y BORRADOR".


Mediante Resolución 073-C, del 04 de marzo del 2011, el Gerente General de la EPMMOP, estableció el cuadro tarifario provisional, que se cobraría en los estacionamientos del Centro Histórico.

La Resolución de Concejo No. 455, aprobada el 03 de julio del 2008, establece en el artículo 10, de la tarifa que: "La tarifa estándar por cada hora o fracción, para vehículos livianos se establece en el valor equivalente al 0.25% del salario mínimo unificado, y para vehículos de carga de transporte público en el valor equivalente al 0.50% del salario mínimo unificado (...)"

<p align="center"><b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos</p>	<p align="center"><b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</p>
<p align="center"><b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b></p>	

## 2. BASE LEGAL

- A. El artículo 264 numerales 1, 2, 3 y 6 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. (...)"*;
- B. 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;
- C. 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."*;
- D. 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."*;
- E. 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*

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

*medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediatez 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.*

- F. 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"*.
- G. 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"*.
- H. 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 hipercentro, 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 rotativa tarifaria; la reducción progresiva de oferta de estacionamientos en la vía pública;

<p align="center"><b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos</p>	<p align="center"><b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</p>
<p align="center"><b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b></p>	

y, el desarrollo, gestión y operación de estacionamientos bajo la modalidad de asociación público-privado; y,


- I. La normativa que regula el “Sistema de Estacionamientos de Quito”, dispuesta en la Ordenanza Metropolitana No.- 170 sancionada el 22 de junio del 2017; 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; mecanismo de cobro de la tarifa y modalidad de pago.

*“Artículo 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 de 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.*
- f) *Se deben establecer límites en la oferta de estacionamientos, por cada espacio creado fuera de la vía pública dentro del hipercentro, un número igual debe ser eliminado de la vía pública.”*

*“Artículo 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*



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

*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 que transportan 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 del 50%.*
  - V. *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."*

*"Disposiciones transitorias:*

*(...) **Novena.-** Dentro del plazo de ciento ochenta 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. (...)"*

### 3. SITUACIÓN ACTUAL

Conforme se desprende de la Resolución de Concejo No. C 0455, del 03 de julio del 2008, se establecen las siguientes categorías de estacionamientos:

1. Estacionamiento Central
2. Estacionamiento de Borde
3. Estacionamiento Park & Ride
4. Estacionamiento Zona Azul

Actualmente, el Sistema de Estacionamientos de Quito, está compuesto por los Estacionamientos de Centro Histórico, Red de Estacionamientos, Estacionamientos de Borde y el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul, con un total de 13.278 plazas de estacionamiento.

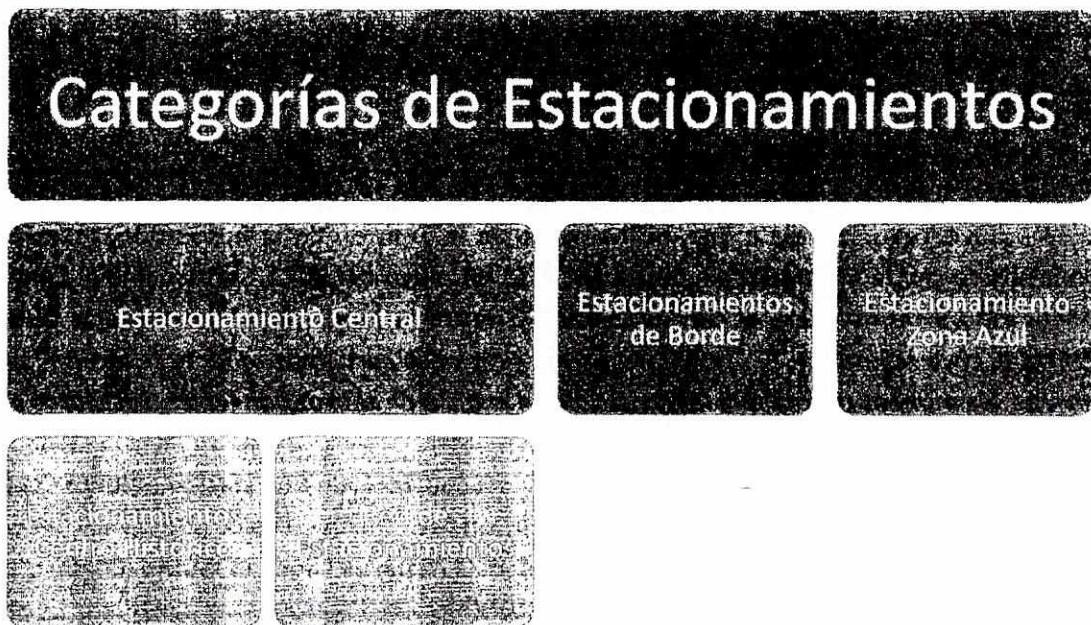


Tabla de categorías de estacionamientos del SEQ

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

### 3.1. ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO (ECH)

#### 3.1.1. TARIFAS ACTUALES

Los estacionamientos de Centro Histórico, están conformados por 7 edificios de estacionamiento, con 1.874 plazas de estacionamiento.

Mediante Resolución de Gerencia No. 073-C, del 04 de marzo del 2011, se estableció el cuadro tarifario que se cobrará provisionalmente en los estacionamientos centrales, Cadisan, Montufar 1, Montufar 2, San Blas, El Tejar y La Ronda, aplicando las siguientes tarifas:

ESTACIONAMIENTO	TARIFA (hora o fracción)	TARIFA USO FRECUENTE (mensual)
MONTUFAR 2	Horario Pico (diurno y noches patrimoniales) USD. \$0.75	\$ 40.00
MONTUFAR 1		\$ 40.00
CADISAN	Horario Pico (nocturno) USD. \$0.90	\$ 70.00
LA RONDA		\$ 60.00
SAN BLAS		\$ 40.00
EL TEJAR		\$ 40.00


*Cuadro Tarifario establecido en la Resolución 073-C*

No se incluyó Yaku, debido a que, al momento de la emisión de la Resolución, todavía no era administrado por la EPMMOP; sin embargo, el 15 de mayo del 2013, se suscribió el Convenio de Cooperación Interinstitucional No. 2013-0028-C, entre la Fundación Museos de la Ciudad y la EPMMOP, cuyo objeto fue, "(...) *anar esfuerzos y recursos para desarrollar acciones conjuntas que permitan de manera coordinada la operación del edificio de estacionamientos del Museo del Agua "YAKU", para que sea puesto al servicio de los visitantes del Museo del Agua y la Ciudadanía en General.*"; por tal razón, este estacionamiento se ha considerado un Estacionamiento Central y se aplica el cuadro tarifario establecido en la Resolución 073-C, con un valor por cliente frecuente de USD. 40,00 y una tarifa por hora o fracción, de USD. 0,75 para el horario diurno (06h00 a 18h00) y de USD. 0,90 para el horario nocturno (18h00 a 06h00).

#### 3.1.2. OPERATIVIDAD ACTUAL

##### Horarios de funcionamiento:

Los siete estacionamientos centrales de Centro Histórico, operan durante todo el año, prestando el servicio en los siguientes horarios y condiciones de uso:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

ESTACIONAMIENTO	TARIFA HORA/FRACCIÓN LUN - DOM		TARIFA USUARIO FRECUENTE	HORARIO FUNCIONAMIENTO	
	DIURNO (06H00 A 18H00)	NOCTURNO (18H00 A 06H00)			
ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	YAKU	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 40,00	06H00 A 20H00
	MONTUFAR 2	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 40,00	24 HORAS
	MONTUFAR 1	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 40,00	24 HORAS
	CADISAN	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 70,00	24 HORAS
	LA RONDA	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 60,00	24 HORAS
	SAN BLAS	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 40,00	24 HORAS
	EL TEJAR	\$ 0,75	\$ 0,90	\$ 40,00	06H00 A 22H00

Cuadro resumen operatividad Estacionamientos Centro Histórico

#### Aplicación de exoneración de pago:

La Ordenanza Metropolitana No. 002, sancionada el 30 de mayo del 2014, en el artículo 1, establecía que: *“Las personas podrán hacer uso del “Sistema de Estacionamiento del Distrito Metropolitano de Quito”, para lo cual deberán pagar la tarifa respectiva conforme lo determine el Reglamento. Estarán exentas del pago de esta tarifa las personas con discapacidad y adultas mayores. (...)”.*

En aplicación de lo dispuesto en la citada Ordenanza, en los estacionamientos de Centro Histórico, se implementó la exoneración de pago de la tarifa correspondiente a las personas adultas mayores y personas con discapacidad, para lo cual se realiza el siguiente procedimiento:

- a) Usuario ingresa al estacionamiento y toma el ticket de ingreso, que constituye el mecanismo de control.
- b) Al momento que va a salir del estacionamiento, debe solicitar en la ventanilla de recaudación, el beneficio de exoneración y entregar el ticket de ingreso, para el registro correspondiente y la siguiente documentación:
  - La primera vez que utilice el estacionamiento, deberá entregar la siguiente documentación:
    - Copia de cédula de ciudadanía (adulto mayor y persona con discapacidad)
    - Copia de matrícula

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

- Copia de carnet del CONADIS, del Ministerio de Salud Pública (para personas con discapacidad, que no conste aun en su cedula de ciudadanía el porcentaje de discapacidad)
- **A partir de la segunda ocasión**, solamente debe presentar la cedula de ciudadanía o carnet del CONADIS y matrícula del vehículo.

Adicionalmente, debe considerarse que el beneficio se aplica a la persona con discapacidad o adulto mayor, mas no al vehículo o terceros que conducen el mismo, salvo que, el conductor presente el salvoconducto que lo acredite como conductor de la persona con discapacidad o adulto mayor.

### **3.2. RED DE ESTACIONAMIENTOS (RED)**


#### **3.2.1. TARIFAS ACTUALES**

La Red de Estacionamientos, está conformada por 12 playas de estacionamiento, distribuidas 7 en el parque La Carolina, 3 en el parque Bicentenario, 1 en Cumbayá y 1 en el parque Cuscungo, con un total de 1.557 plazas de estacionamiento.

Mediante memorando No. 1371-GTE, del 25 de octubre del 2012, el Gerente de Terminales y Estacionamientos, solicitó al Gerente General, autorizar que: *“El cobro por el servicio de estacionamientos en la tarifa estándar determinada en toda la RED por el monto de \$0.50 ctvs la hora o fracción. (...) La tarifa de \$1,00 dólar americano para los sábados, domingos y días feriados, por el tiempo que permanezcan en los estacionamientos, así como también el costo mensual de \$50.00 dólares americanos para clientes frecuentes y el valor de \$18,00 por tarjeta plástica.”*; siendo que, mediante sumilla inserta de Gerencia General se dispuso: *“GTE Procede”*.

Conforme la disposición expresa de Gerencia General en el memorando No. 1371-GTE, la tarifa que se aplica actualmente en estos estacionamientos, es de lunes a viernes, USD. \$ 0.50 por hora o fracción y, los fines de semana y feriados USD. \$0.50 como tarifa única por el tiempo de permanencia, excepto el estacionamiento La Esquina de Cumbayá, que tiene una tarifa de USD. \$1.00.

La tarifa de USD. \$0.50, se definió en base al análisis de factores de carácter social y fundamentalmente por el reclamo de los usuarios ante la implementación del sistema de utilización del espacio público mediante tarifas.

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

Con respecto a la tarifa única aplicada los fines de semana y feriados, se definió con la pretensión de fomentar el uso de los espacios de recreación como parques y áreas recreacionales.

Adicionalmente, debido a que los estacionamientos de Red, están ubicados junto a parques, se estableció que, a fin de fomentar el uso de estos espacios y proporcionar a los ciudadanos las facilidades necesarias, existen horarios de uso gratuito, que son controlados por el personal de seguridad.

ESTACIONAMIENTO	TARIFA LUNES A VIERNES (hora/fracción)	TARIFA FIN DE SEMANA Y FERIADOS (valor único)	TARIFA USO FRECUENTE (mensual)	HORARIO TARIFADO	HORARIO SIN COSTO
CAROLINA 1	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 3	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 4	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 5	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 6	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 7	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CAROLINA 8	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
BICENTENARIO A	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 50.00	24 horas	N/A
BICENTENARIO B	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 50.00	08h00 a 22h00	04h30 a 08h00
BICENTENARIO C	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 50.00	08h00 a 22h00	04h30 a 08h00
LA ESQUINA DE C.	\$ 0.50	\$ 1.00	\$ 50.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00
CUMANDÁ	\$ 0.50	\$ 0.50	\$ 40.00	08h00 a 22h00	05h00 a 08h00

Tarifas vigentes en Red de Estacionamientos

### 3.2.2. OPERATIVIDAD ACTUAL

#### Horarios de funcionamiento:

Las doce playas de estacionamientos centrales denominadas Red de Estacionamientos, operan durante todo el año, presentando el servicio en los siguientes horarios y condiciones de uso:

ESTACIONAMIENTO	TARIFA HORA/FRACCIÓN		TARIFA USUARIO FRECUENTE	HORARIO FUNCIONAMIENTO	HORARIO GRATUITO	
	DIURNO (06H00 A 18H00)	NOCTURNO (18H00 A 06H00)				
RED	CAROLINA 1	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
	CAROLINA 3	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
	CAROLINA 4	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

CAROLINA 5	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
CAROLINA 6	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
CAROLINA 7	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
CAROLINA 8	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
La Esquina	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 50,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
Bicentenario A	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 50,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
Bicentenario B	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 50,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
Bicentenario C	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 50,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00
Cumandá	\$ 0,50	\$ 0,50	\$ 40,00	08H00 A 22H00	05H00 A 08H00

Cuadro resumen operatividad Red de Estacionamientos

#### Aplicación de exoneración de pago:


En virtud de que en la Ordenanza Metropolitana No. 002, se establece que “(...) Estarán exentas del pago de esta tarifa las personas con discapacidad y adultas mayores. (...)”, el procedimiento descrito en el numeral 3.1.2 Aplicación de exoneración de pago, también se aplica en la RED de Estacionamientos.

#### 3.3. SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL (SERT)

El Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul, está compuesto por 6 zonas operativas en el hipercentro de la ciudad, cuenta con 8.883 plazas de estacionamiento en la vía y, opera de lunes a viernes (excepto feriados), de 08h00 a 18h00; tiene una tarifa de hora o fracción de USD. \$0.40, sobre la cual, el 50% lo recibe la EPMMOP al momento de vender el mecanismo de control a los Distribuidores Autorizados y el 50% restante, lo obtienen los distribuidores, de la venta que realizan, conforme lo establecido en la Resolución de Concejo No. 455, artículo 13.

ZONA	TARIFA LUN - VIE
ZONA 1 – LA MARISCAL I	Tarifa por hora o fracción USD. \$0.40
ZONA 2 – LA MARISCAL II	
ZONA 3 – SANTA CLARA	
ZONA 4 – LA CAROLINA	
ZONA 5 – LA CAROLINA - LA PRADERA	
ZONA 6 – CUMBAYÁ	

Adicionalmente, conforme se mencionó anteriormente, mediante Ordenanza Metropolitana No. 002, se estableció la exoneración de pago de la tarifa correspondiente, para las personas con discapacidad y adultos mayores, para lo cual se aplica el siguiente procedimiento:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

- c) El usuario estaciona su vehículo en una plaza disponible del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado Zona Azul.
- d) Solicita al distribuidor de Zona Azul, el beneficio de exoneración de la tarifa.
- e) Presenta los documentos habilitantes emitidos por autoridad competente, que acrediten su condición de persona con discapacidad o adulto mayor.
- f) Hace uso del estacionamiento, conforme el tiempo límite establecido.


### **3.3.1. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL**

Conforme se establece en las Ordenanzas Metropolitanas No. 221, 192, 002 y las Resoluciones de Concejo No. 455, 555 y 951, se ha definido el siguiente procedimiento para el uso de los estacionamientos en vía, por parte de los usuarios:

1. Al estacionar su vehículo en una de las calles en donde hay Zona Azul, siempre debe ubicar y llamar al distribuidor autorizado, ya que ellos están obligados a atender a todos los usuarios, caso contrario son sujetos de suspensión.
2. Cancelar siempre por anticipado el uso del espacio público. En el caso de las personas con discapacidad y los adultos mayores, deben solicitar el beneficio de exoneración de la tarifa y presentar los documentos habilitantes emitidos por autoridad competente, que acrediten su condición de persona con discapacidad o adulto mayor.
3. Es responsabilidad del usuario adquirir el ticket a un Distribuidor aledaño, ante la ausencia del Distribuidor principal, mismos que se encuentran a una distancia de 20 a 50 metros aproximadamente.
4. Verificar siempre que los datos del ticket prepago sean los correctos, es decir, que la hora y la fecha coincidan.
5. Colocar siempre el ticket al interior del vehículo, en un lugar visible para su fácil control.
6. No exceder el tiempo máximo de estacionamiento, que es de dos horas en Zona Azul y hasta cinco horas en la Zona Azul Universitaria. Esta condición aplica para todos los usuarios, incluyendo las personas con discapacidad y los adultos mayores.

Es responsabilidad íntegra del usuario colocar siempre el ticket al interior del vehículo en un lugar visible para su fácil control; y, no delegar esta acción a terceras personas. Los acuerdos



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

verbales entre distribuidor y usuario no forman parte del procedimiento legalmente establecido.

Adicionalmente, debe considerarse que, el control de la Zona Azul es íntegra competencia de la Policía Metropolitana de Quito, como se establece en los Artículos 14 y 19 de la Resolución de Concejo No. 455, que en su parte medular dice: *"Control. - La Policía Metropolitana de Quito realizará diariamente el control de uso de la Zona Azul, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos y disposiciones de las autoridades municipales competentes(...)"*.

#### 3.4. ESTACIONAMIENTOS DE BORDE

Los estacionamientos de Borde, están compuestos por 4 playas de estacionamientos, distribuidas en áreas perimetrales de restricción de pico y placa y cuentan con 930 plazas de estacionamiento, brindando así una oferta de estacionamientos a la ciudadanía para estacionar sus vehículos cuando tengan restricción de circulación por la medida pico y placa y, sin aplicar una tarifa por su uso.


ESTACIONAMIENTO	CANTIDAD DE PLAZAS
CUSCUNGO	150
CARAPUNGO	200
CONDADO	150
ZAMBIZA	430

#### 3.5. OTRAS TARIFAS VIGENTES

Conforme se describió en los puntos anteriores, los estacionamientos de Red y Centro Histórico, cuentan con dos tipos de usuarios; usuarios ocasionales, que cancelan la tarifa correspondiente, conforme el tiempo de uso y los clientes frecuentes, que, a través de un contrato de arrendamiento, realizan el pago de una tarifa mensual.

Con respecto al uso de los estacionamientos por parte de usuarios ocasionales, al ingresar, reciben un ticket que contiene la fecha, hora de ingreso y con un código de barras, que es empleado para realizar el cobro; sin embargo, de perder el ticket mencionado, debe cancelar el valor de USD. 15,00.

Los usuarios frecuentes, como se mencionó, cancelan una tarifa mensual por el uso del estacionamiento y reciben una tarjeta PVC, en la cual consta un código de barras que habilitara el acceso al estacionamiento, que tiene un valor de USD. 18,00 que, es cancelado previo a su emisión.

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4. ANÁLISIS

Para el presente análisis, se ha consolidado y empleado información operativa de los diferentes estacionamientos pertenecientes al SEQ, Consultoría de Modelo de Gestión del SEQ y, el análisis de Costos y Gastos de la Gerencia de Terminales y Estacionamientos, validado por la Gerencia Administrativa Financiera de la EPMMOP.

#### 4.1. DATOS OPERATIVOS HISTÓRICOS

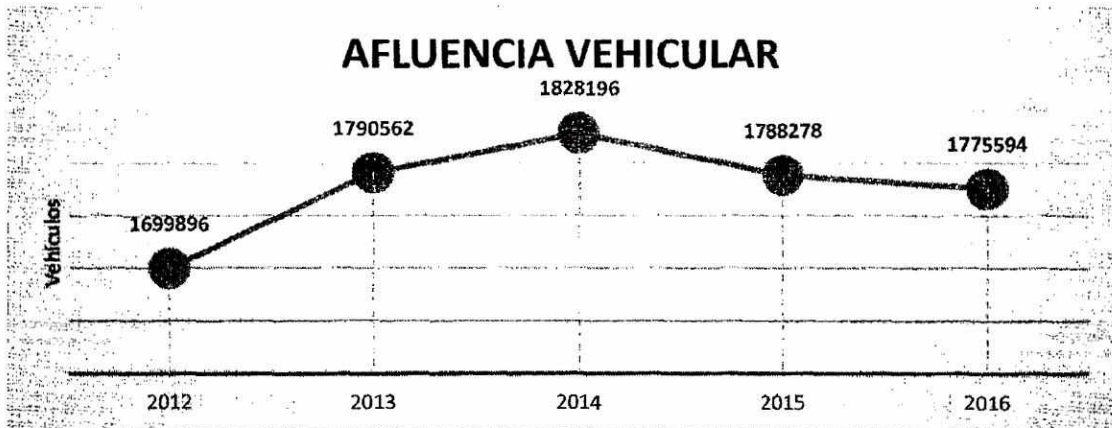
##### 4.1.1. ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO

ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LIVIANOS	
<b>ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO (1874)</b>	<b>YAKU</b>	SIMÓN BOLÍVAR Y VICENTE ROCAFUERTE	190
	<b>MONTUFAR 2</b>	OLMEDO E1-36 Y AV. PICHINCHA	240
	<b>MONTUFAR 1</b>	A. BUSTAMANTE N16-18 ENTRE OLMEDO Y MEJÍA	113
	<b>CADISAN</b>	MEJÍA OE5-36 Y BENALCÁZAR	387
	<b>LA RONDA</b>	GUAYAQUIL S1-124 Y MORALES	264
	<b>SAN BLAS</b>	GUAYAQUIL N443-1 Y CALDAS	381
	<b>EL TEJAR</b>	JOSÉ MEJÍA S/N Y CHIMBORAZO	299
	<b>TOTAL</b>		<b>1.874</b>

##### AFLUENCIA VEHICULAR ENE-DIC 2016

AÑO	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
2012	530976	138393	446481	0	170781	247054	166211	1699896
2013	546849	136417	470878	13303	186030	247662	189423	1790562
2014	527641	136781	470350	34981	198788	253780	205875	1828196
2015	534307	132673	416306	31013	184690	289927	199362	1788278
2016	543161	123385	435923	38824	141157	290599	202545	1775594
<b>TOTAL</b>	<b>2682934</b>	<b>667649</b>	<b>2239938</b>	<b>118121</b>	<b>881446</b>	<b>1329022</b>	<b>963416</b>	<b>8882526</b>

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	<b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	



COMPORTAMIENTO AFLUENCIA VEHICULAR								
	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
Tarifa 0,75	390481	40646	373227	28362	117397	237430	91427	1278970
Tarifa 0,90	105754	13316	36472	1910	19265	37252	80954	294923
Frecuentes	1152	2139	277	586	303	1559	896	6912
<b>TOTAL</b>	<b>497387</b>	<b>56101</b>	<b>409976</b>	<b>30858</b>	<b>136965</b>	<b>276241</b>	<b>173277</b>	<b>1580805</b>
COMPORTAMIENTO AFLUENCIA VEHICULAR %								
	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
Tarifa 0,75	78,51%	72,45%	91,04%	91,91%	85,71%	85,95%	52,76%	80,91%
Tarifa 0,90	21,26%	23,74%	8,90%	6,19%	14,07%	13,49%	46,72%	18,66%
Frecuentes	0,23%	3,81%	0,07%	1,90%	0,22%	0,56%	0,52%	0,44%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,01%</b>


#### 4.1.2. RED DE ESTACIONAMIENTOS

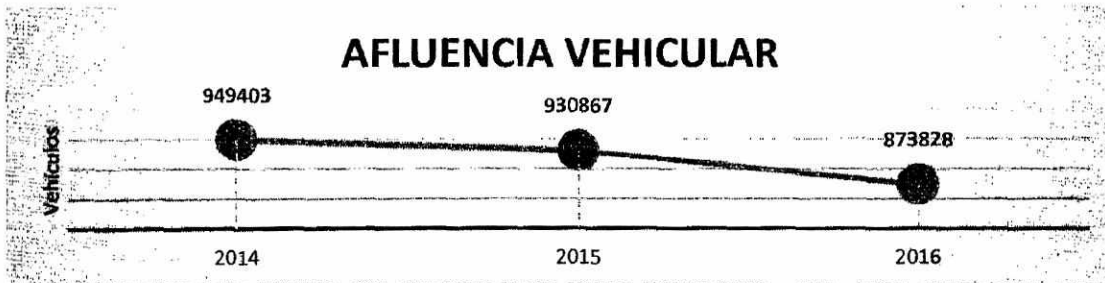
	ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LIVIANOS
	RED (1557)	CAROLINA 1	AV. JAPÓN Y AV. REPÚBLICA
CAROLINA 3		AV. JAPÓN Y AV. AMAZONAS	93
CAROLINA 4		AV. DE LOS SHYRIS Y AV. PORTUGAL	134
CAROLINA 5		AV. DE LOS SHYRIS Y AV. HOLANDA	132
CAROLINA 6		AV. DE LOS SHYRIS Y PASAJE RUMIPAMBA	36
CAROLINA 7		AV. DE LOS SHYRIS Y BÉLGICA	66

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	<b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

<b>CAROLINA 8</b>	AV. ELOY ALFARO Y JUAN SEVERINO	102
<b>LA ESQUINA</b>	AV. CHIMBORAZO Y PAMPITE	103
<b>BICENTENARIO A</b>	AV. AMAZONAS N° 51 Y PASAJE AMAZONAS OE 2G.	370
<b>BICENTENARIO B</b>	AV. AMAZONAS N° 49-277 Y SUBTENIENTE JUAN HOLGUIN	264
<b>BICENTENARIO C</b>	AV. RAFAEL AULESTIA OE 3B Y EMPERATRIZ ISABEL	60
<b>CUMANDÁ</b>	24 DE MAYO Y AV. PEDRO VICENTE MALDONADO	112

AFLUENCIA VEHICULAR ENE-DIC 2016				
AÑO	2014	2015	2016	TOTAL
<b>CAROLINA 1</b>	90118	99314	89896	279328
<b>CAROLINA 3</b>	88153	75322	73067	236542
<b>CAROLINA 4</b>	105154	100774	92898	298826
<b>CAROLINA 5</b>	53519	56170	66487	176176
<b>CAROLINA 6</b>	45302	18796	27251	91349
<b>CAROLINA 7</b>	62516	63017	54749	180282
<b>CAROLINA 8</b>	57171	54956	65294	177421
<b>BICENTENARIO 1</b>	147307	134960	118755	401022
<b>BICENTENARIO 2</b>	115673	121547	94213	331433
<b>BICENTENARIO 3</b>	79669	84576	89710	253955
<b>LA ESQUINA</b>	40578	42641	44523	127742
<b>CUMANDA</b>	42169	78794	56985	177948
<b>AUCAS</b>	68	0	0	68
<b>EQUINOCCIO</b>	21818	0	0	21818
<b>MIRAFLORES</b>	188	0	0	188
<b>TOTAL</b>	<b>949403</b>	<b>930867</b>	<b>873828</b>	<b>2754098</b>


<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	



#### 4.1.3. SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL

ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LIVIANOS
<b>ZONA AZUL (8883)</b>	ZONA 1 AV. COLÓN, AV. 12 DE OCTUBRE, AV. PATRIA; Y, AV. 10 DE AGOSTO, HASTA AV. COLÓN	2287
	ZONA 2 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	1129
	ZONA 3 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	1838
	ZONA 4 AV. NACIONES UNIDAS, CALLE JAPÓN, AV. AMAZONAS, AV. DE LA REPÚBLICA, AV. ELOY ALFARO; Y, AV. 10 DE AGOSTO HASTA LA AV. NACIONES UNIDAS	1222
	ZONA 5 AV. NACIONES UNIDAS, AV. 6 DE DICIEMBRE, AV. ORELLANA, AV. AMAZONAS, AV. ELOY ALFARO; Y, AV. DE LOS SHYRIS HASTA AV. NACIONES UNIDAS.	1779
	ZONA 6 CALLES MARÍA ANGÉLICA IDROBO, ROCAFUERTE, LUIS GARZÓN, FRANCISCO DE ORELLANA, CHIMBORAZO, AV. PAMPITE; Y, AV. INTEROCEANICA	628

COMPARATIVO AFLUENCIA VEHICULAR						
MES	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ENERO	506.850	917.350	1.070.550	1.041.568	797.425	840.509

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

FEBRERO	490.900	866.950	877.966	921.308	767.087	814.146
MARZO	805.700	977.100	918.701	856.837	940.221	916.539
ABRIL	709.950	893.700	1.008.384	868.835	900.948	862.735
MAYO	826.950	983.050	973.788	837.501	876.611	854.930
JUNIO	915.250	966.250	912.204	808.919	937.316	894.942
JULIO	860.300	1.024.150	1.020.074	863.230	915.262	841.744
AGOSTO	899.550	1.013.600	963.660	785.832	847.517	876.480
SEPTIEMBRE	927.100	923.200	958.529	782.217	945.786	868.021
OCTUBRE	886.050	1.027.850	941.521	818.723	883.835	811.370
NOVIEMBRE	799.050	950.650	907.467	748.215	808.907	729.994
DICIEMBRE	815.350	812.500	759.888	791.351	875.647	753.082
<b>TOTAL</b>	<b>9.443.000</b>	<b>11.356.350</b>	<b>11.312.732</b>	<b>10.124.536</b>	<b>10.496.562</b>	<b>10.064.492</b>


#### 4.1.4. ESTACIONAMIENTOS DE BORDE

DESCRIPCIÓN DE ESTACIONAMIENTOS DE BORDE		
ESTACIONAMIENTO	DIRECCIÓN	PLAZAS
Zámbiza	Av. De las Palmeras y El Inca, en sentido oriente – occidente	430
Cuscungo	Av. General Rumiñahui y calle 6, sentido occidente - oriente	150
Condado	Calle La Esperanza a pocos metros de la intersección con la av. Mariscal Sucre, sentido sur - oriente	150
Carapungo	Panamericana Norte, al nororiente de la desembocadura de la av. Simón Bolívar	200
<b>TOTAL</b>		<b>930</b>

#### 4.2. INGRESOS Y EGRESOS HISTÓRICOS

##### 4.2.1. ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO

INGRESOS HISTÓRICOS ECH								
AÑO	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
2010	\$ 744.821,83	\$ 186.522,30	\$ 400.051,03	\$ -	\$ 187.963,22	\$ 269.819,40	\$ 43.573,26	\$ 1.832.751,04


<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

<b>2011</b>	\$ 957.752,48	\$ 259.851,47	\$ 571.734,98	\$ -	\$ 249.045,84	\$ 366.696,80	\$ 278.864,76	\$ 2.683.946,33
<b>2012</b>	\$1.032.060,21	\$ 288.303,06	\$ 672.274,18	\$ -	\$ 258.491,01	\$ 394.303,68	\$ 390.395,97	\$ 3.035.828,11
<b>2013</b>	\$1.070.714,16	\$ 285.540,40	\$ 704.896,77	\$ 33.336,52	\$ 299.530,01	\$ 380.898,40	\$ 446.695,98	\$ 3.221.612,24
<b>2014</b>	\$1.061.043,08	\$ 403.924,75	\$ 678.664,93	\$ 73.270,66	\$ 294.202,23	\$ 74.270,66	\$ 678.664,93	\$ 3.264.041,24
<b>2015</b>	\$1.047.256,24	\$ 307.781,78	\$ 661.189,56	\$ 64.757,20	\$ 286.464,59	\$ 483.660,89	\$ 467.270,10	\$ 3.318.380,36
<b>2016</b>	\$1.044.628,85	\$ 288.747,30	\$ 629.009,95	\$ 72.174,74	\$ 216.231,78	\$ 490.311,96	\$ 471.046,40	\$ 3.212.150,98
<b>TOTAL</b>	\$6.958.276,85	\$2.020.671,06	\$4.317.821,40	\$243.539,12	\$1.791.928,68	\$2.455.561,79	\$2.776.511,40	\$20.568.710,30

EGRESOS HISTÓRICOS ECH								
AÑO	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
<b>2010</b>	\$ 434.293,19	\$ 108.758,04	\$ 233.263,09	\$ -	\$ 109.598,22	\$ 157.327,19	\$ 25.406,84	\$1.068.646,57
<b>2011</b>	\$ 499.674,14	\$ 135.568,49	\$ 298.282,90	\$ -	\$ 129.931,03	\$ 191.311,34	\$ 145.488,02	\$1.400.255,92
<b>2012</b>	\$ 686.876,21	\$ 191.876,90	\$ 447.424,61	\$ -	\$ 172.035,82	\$ 262.424,43	\$ 259.823,70	\$2.020.461,67
<b>2013</b>	\$ 801.226,98	\$ 213.672,97	\$ 527.481,87	\$ 24.946,08	\$ 224.141,54	\$ 285.030,39	\$ 334.267,43	\$2.410.767,26
<b>2014</b>	\$ 579.453,62	\$ 358.620,04	\$ 455.092,96	\$168.087,24	\$ 265.936,15	\$ 394.650,40	\$ 367.868,29	\$2.589.708,70
<b>2015</b>	\$ 756.011,68	\$ 221.325,97	\$ 477.311,10	\$ 46.748,06	\$ 206.798,08	\$ 348.566,61	\$ 337.970,83	\$2.394.732,33
<b>2016</b>	\$ 945.885,28	\$ 411.429,76	\$ 572.464,30	\$239.180,62	\$ 323.954,21	\$ 547.615,58	\$ 490.251,05	\$3.530.780,80
<b>TOTAL</b>	\$4.703.421,10	\$1.641.252,17	\$3.011.320,83	\$478.962,00	\$1.432.395,05	\$2.186.925,94	\$1.961.076,16	\$15.415.353,25

#### 4.2.2. RED DE ESTACIONAMIENTOS

INGRESOS HISTÓRICOS RED DE ESTACIONAMIENTOS							
AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
<b>CAROLINA 1</b>	\$ 17.472,01	\$ 68.414,44	\$ 90.634,01	\$ 95.498,25	\$ 98.522,02	\$ 84.145,22	\$ 454.685,95
<b>CAROLINA 3</b>	\$ 20.428,02	\$ 86.504,90	\$ 96.485,01	\$ 97.305,50	\$ 82.079,51	\$ 73.747,75	\$ 456.550,69
<b>CAROLINA 4</b>	\$ -	\$ 88.172,35	\$ 106.450,03	\$ 109.480,50	\$ 108.994,52	\$ 93.843,50	\$ 506.940,90
<b>CAROLINA 5</b>	\$ -	\$ -	\$ 40.299,47	\$ 58.022,75	\$ 60.017,98	\$ 58.117,50	\$ 216.457,70
<b>CAROLINA 6</b>	\$ -	\$ -	\$ 19.268,02	\$ 27.784,00	\$ 15.695,50	\$ 22.704,99	\$ 85.452,51
<b>CAROLINA 7</b>	\$ 5.674,01	\$ 54.925,95	\$ 69.479,43	\$ 71.084,50	\$ 68.695,51	\$ 60.158,25	\$ 330.017,65
<b>CAROLINA 8</b>	\$ 3.382,23	\$ 40.368,83	\$ 55.073,02	\$ 56.023,50	\$ 53.705,98	\$ 67.096,25	\$ 275.649,81
<b>BICENTENA 1</b>	\$ -	\$ -	\$ 76.605,07	\$ 104.957,00	\$ 107.488,00	\$ 106.783,17	\$ 395.833,24
<b>BICENTENA 2</b>	\$ -	\$ -	\$ 57.555,08	\$ 72.214,00	\$ 84.775,50	\$ 54.203,00	\$ 268.747,58
<b>BICENTENA 3</b>	\$ -	\$ -	\$ 36.302,98	\$ 40.842,00	\$ 47.408,50	\$ 52.907,00	\$ 177.460,48
<b>LA ESQUINA</b>	\$ -	\$ 25.317,81	\$ 83.215,88	\$ 88.660,04	\$ 93.245,50	\$ 101.853,09	\$ 392.292,32
<b>CUMANDA</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 42.060,00	\$ 40.823,00	\$ 40.020,88	\$ 122.903,88
<b>AUCAS</b>	\$ -	\$ 46,50	\$ 1.393,60	\$ 34,50	\$ -	\$ -	\$ 1.474,60

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	


<b>EQUINOCCIO</b>	\$ -	\$ -	\$ 4.933,49	\$ 10.090,50	\$ -	\$ -	\$ 15.023,99
<b>MIRAFLORES</b>	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 501,00	\$ -	\$ -	\$ 501,00
<b>TOTAL</b>	\$ 46.956,27	\$ 363.750,78	\$ 737.695,09	\$ 874.558,04	\$ 861.451,52	\$ 815.580,60	\$ 3.699.992,30

EGRESOS HISTÓRICOS RED DE ESTACIONAMIENTOS							
AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
CAROLINA 1	\$ 9.115,42	\$ 45.532,47	\$ 67.822,41	\$ 79.336,24	\$ 71.122,80	\$ 140.959,12	\$ 413.888,46
CAROLINA 3	\$ 10.657,61	\$ 18.000,07	\$ 72.200,77	\$ 79.336,24	\$ 59.253,00	\$ 138.064,20	\$ 377.511,89
CAROLINA 4	\$ -	\$ 18.347,04	\$ 79.657,71	\$ 80.124,56	\$ 78.682,87	\$ 143.659,36	\$ 400.471,54
CAROLINA 5	\$ -	\$ -	\$ 30.156,53	\$ 73.494,38	\$ 42.691,56	\$ 113.596,05	\$ 259.938,52
CAROLINA 6	\$ -	\$ -	\$ 14.418,47	\$ 72.581,13	\$ 11.330,54	\$ 103.736,32	\$ 202.066,46
CAROLINA 7	\$ 2.960,22	\$ 11.429,08	\$ 51.992,21	\$ 76.232,90	\$ 49.591,12	\$ 114.164,25	\$ 306.369,78
CAROLINA 8	\$ 1.764,56	\$ 8.400,01	\$ 41.211,74	\$ 75.008,81	\$ 38.998,69	\$ 116.095,96	\$ 281.479,77
BICENTENA 1	\$ -	\$ -	\$ 57.324,40	\$ 104.330,81	\$ 77.595,32	\$ 104.818,03	\$ 344.068,56
BICENTENA 2	\$ -	\$ -	\$ 43.069,09	\$ 100.600,86	\$ 61.198,86	\$ 89.555,46	\$ 294.424,27
BICENTENA 3	\$ -	\$ -	\$ 27.165,91	\$ 97.701,26	\$ 34.224,07	\$ 89.194,62	\$ 248.285,86
LA ESQUINA	\$ -	\$ 5.268,17	\$ 62.271,34	\$ 46.775,95	\$ 67.313,69	\$ 84.294,06	\$ 265.923,21
CUMANDA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 42.359,82	\$ 29.470,38	\$ 102.875,75	\$ 174.705,95
AUCAS	\$ -	\$ 0,28	\$ 1.042,84	\$ 37.506,54	\$ -	\$ -	\$ 38.549,66
EQUINOCCIO	\$ -	\$ -	\$ 3.691,78	\$ 42.359,82	\$ -	\$ -	\$ 46.051,60
MIRAFLORES	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 68.864,22	\$ -	\$ -	\$ 68.864,22
<b>TOTAL</b>	\$ 24.497,81	\$ 106.977,12	\$ 552.025,20	\$ 1.076.613,54	\$ 621.472,90	\$ 1.341.013,18	\$ 3.722.599,75

#### 4.2.3. SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL

INGRESOS Y EGRESOS SERTZA		
AÑO	INGRESOS	EGRESOS
2010	\$ 609.733,92	\$ 355.525,69
2011	\$ 1.888.621,12	\$ 985.322,57
2012	\$ 2.271.270,00	\$ 472.497,05
2013	\$ 2.398.372,81	\$ 1.794.546,52
2014	\$ 2.217.923,00	\$ 359.339,99
2015	\$ 2.265.360,00	\$ 1.634.726,82
2016	\$ 2.176.262,00	\$ 653.406,32
<b>TOTAL</b>	<b>\$13.827.542,85</b>	<b>\$6.255.364,96</b>



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.2.4. ESTACIONAMIENTOS DE BORDE

Debido a que los estacionamientos de borde, se crearon con la finalidad de brindar un servicio a los ciudadanos que se ven afectados con la medida de restricción de circulación vehicular “Pico y Placa”, se presta de manera gratuita; sin embargo, para su mantenimiento y operación se involucran costos de operación, que se describen en el siguiente cuadro:

EGRESOS ESTACIONAMIENTOS DE BORDE	
ESTACIONAMIENTO	COSTOS TOTALES
ZAMBIZA	\$ 41.404,99
CUSCUNGO	\$ 42.101,29
CONDADO	\$ 41.392,93
CARAPUNGO	\$ 41.392,93
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 166.292,14</b>

#### 4.3. ANÁLISIS FINANCIERO


A fin de realizar un análisis financiero que evidencie la situación actual del Sistema de Estacionamientos de Quito y establecer los puntos de equilibrio para cada categoría de estacionamientos, se empleó como base la información de Costos y Gastos, contemplada en el memorando No. 1129-GAF-DF-C-2017, del 10 de agosto del 2017, remitido por la Gerencia administrativa Financiera de la EPMMOP, tomando los datos del año 2016 como referencia.

Formulas aplicadas:

- $Punto\ de\ Equilibrio\ en\ dólares = \frac{Costo\ Fijo}{1 - \frac{Costo\ Variable}{Ventas}}$
- $PE\ unid = \frac{CF}{PV - CVu}$
- $Utilidad = PEu \times PVu - (CF + CVu \times PEu)$

##### 4.3.1. RESUMEN UTILIDAD/ PÉRDIDA SEQ

En base a la información generada en el Sistema de Estacionamientos de Quito, se ha consolidado un cuadro resumen con los costos e ingresos del año 2016, para las diferentes modalidades de estacionamientos:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

ANÁLISIS AÑO 2016								
AREA	INGRESOS	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTO VARIABLE UNIT	COSTOS TOTALES	UTILIDAD/ PÉRDIDA	% Ingresos	AFLUENCIA
ECH	\$3.212.150,98	\$2.558.398,91	\$ 972.381,89	\$ 0,55	\$3.530.780,80	\$ -318.629,82	52%	1.776.303
SERT	\$2.176.262,00	\$ 462.362,71	\$ 191.043,61	\$ 0,02	\$ 653.406,32	\$1.522.855,68	35%	10.064.492
RED	\$ 815.580,59	\$1.049.755,26	\$ 291.257,91	\$ 0,33	\$1.341.013,17	\$ -525.432,58	13%	873.828
BORDES	\$ -	\$ 165.571,72	\$ 720,42	\$ 0,01	\$ 166.292,14	\$ -166.292,14	0%	93.916
<b>TOTAL DE</b>	<b>\$6.203.993,57</b>	<b>\$4.236.088,60</b>	<b>\$1.455.403,83</b>	<b>\$ 0,91</b>	<b>\$5.691.492,43</b>	<b>\$ 512.501,14</b>	<b>100%</b>	<b>12.808.539</b>


#### 4.3.2. ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO

En base a la información presentada por la Gerencia Administrativa Financiera, se obtuvo la siguiente información, referente a costos de operación e ingresos:

RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS POR PUNTO DE RECAUDACION									
AÑOS	ESTACIONAMIENTOS CHQ.							TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS
	CADISAN	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	SANMIGUEL	EL TELAR	LA RONDA	YAJAJ		
2010	434.293,19	109.598,22	157.327,19	108.758,04	233.263,09	25.486,84		1.068.648,57	
	744.821,83	187.563,22	269.819,40	186.522,38	409.051,03	43.373,26			1.832.751,04
2011	499.674,14	129.931,03	191.311,34	135.568,45	298.282,90	145.486,82		1.400.255,92	
	957.752,48	249.045,84	366.696,80	259.051,47	571.734,98	278.864,76			2.693.946,33
2012	696.876,21	172.035,82	262.424,43	191.876,98	447.424,61	298.823,70		2.020.461,67	
	1.032.060,21	258.491,81	394.303,88	288.980,08	872.474,18	390.395,57			3.035.928,10
2013	801.226,98	224.141,54	285.030,39	213.672,37	527.481,87	334.267,43	24.946,08	2.410.767,26	
	1.079.714,16	299.530,01	380.898,40	285.508,48	784.896,77	446.695,98	83.336,52		3.221.612,25
2014	579.453,62	265.936,15	394.650,40	338.620,64	455.092,56	367.868,29	158.087,24	2.589.768,70	
	1.961.043,98	294.202,23	74.270,88	403.924,75	678.664,33	678.664,80	483.622,57		3.654.893,15
2015	756.011,68	206.798,08	348.566,61	221.325,97	477.311,10	337.970,83	46.748,06	2.394.732,33	
	1.847.256,24	285.464,39	483.660,83	307.781,78	961.188,56	467.270,19	64.757,20		3.518.380,36
GASTO	3.757.535,82	1.108.440,84	1.639.310,35	1.229.822,41	2.438.856,33	1.470.825,11	739.781,38	11.884.572,45	
INGRESO	5.913.648,00	1.575.896,90	1.963.649,82	1.791.823,77	3.881.811,44	2.305.485,00	561.716,29		17.746.911,23

Fuente: Informe de Costos y Gastos GTE-Memorando No. 1129-GAF-DF-C-2017

Conforme se describió en el numeral 3.1, los estacionamientos del Centro Histórico, aplican dos tipos de tarifas para los usuarios ocasionales, una diurna con un valor de USD. 0,75 (entre las 06h00 y 18h00) y, la tarifa nocturna con un valor de USD. 0,90 (entre las 18h00 y 06h00), por lo que previo a aplicar la fórmula de cálculo, se tomó en consideración el porcentaje de usuarios promedio que

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

cancela tarifas diurnas y nocturnas, obteniendo que, el 80,91% de usuarios cancela una tarifa de USD. 0,75 y el 18,66% por la tarifa de USD. 0,90.


DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS	
TARIFA	TOTAL
Tarifa 0,75	80,91%
Tarifa 0,90	18,66%
Frecuentes	0,44%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Distribución de ingresos en relación a las tarifas

Respecto a los tiempos de permanencia de los usuarios ocasionales y frecuentes, se obtuvo que los usuarios ocasionales, permanecen estacionados en promedio, 2:10 horas, mientras que los frecuentes 12:25 horas, conforme se detalla en los siguientes cuadros:

TIEMPO DE PERMANENCIA USUARIOS OCASIONALES 2016								
OCASIONALES	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
ENERO	1:56	3:58:04	1:30:47	1:25:50	1:30:03	1:39:09	2:10:51	2:01:37
FEBRERO	1:57	4:11:56	1:29:48	1:58:32	1:33:37	1:41:18	2:12:30	2:09:18
MARZO	1:56	4:27:51	1:32:12	2:01:01	1:39:08	1:43:23	2:13:44	2:13:24
ABRIL	1:55	4:26:33	1:33:26	2:00:49	1:25:39	1:42:43	2:05:53	2:10:03
MAYO	1:58	4:44:36	1:32:45	1:54:11	1:32:01	1:43:21	2:11:19	2:13:45
JUNIO	1:58	4:04:24	1:30:41	2:02:19	1:30:29	1:45:01	2:19:50	2:10:12
JULIO	2:03	4:13:14	1:34:41	1:55:49	1:30:31	1:41:50	2:15:03	2:10:39
AGOSTO	2:00	4:09:59	1:36:38	1:56:42	1:35:48	1:39:20	2:10:41	2:09:58
SEPTIEMBRE	1:56	4:20:03	1:29:34	2:04:23	1:34:01	1:40:45	2:12:19	2:11:06
OCTUBRE	2:02	3:56:14	1:30:07	2:00:17	1:37:04	1:45:42	2:14:20	2:09:26
NOVIEMBRE	2:00	3:48:36	1:32:26	2:06:45	1:33:24	1:41:25	2:11:43	2:07:46
DICIEMBRE	2:06		1:45:43	2:03:24	1:38:51	1:47:07	2:13:02	1:55:46
PROMEDIO DE PERMANENCIA	1:59	4:12	1:33	1:57	1:33	1:42	2:12	2:10:13

TIEMPO DE PERMANENCIA USUARIOS FRECUENTES 2016								
FRECUENTES	CADISAN	SAN BLAS	EL TEJAR	YAKU	MONTUFAR 1	MONTUFAR 2	LA RONDA	TOTAL
ENERO	13:16	19:02	9:28:31	1:25:50	10:44:45	11:39:47	14:59:49	11:31:03
FEBRERO	15:09	16:58	10:18:21	1:58:32	11:28:00	15:19:48	14:57:48	12:18:41
MARZO	15:54	15:24	8:20:34	2:01:01	16:42:34	11:42:48	14:19:42	12:03:39
ABRIL	13:28	15:22	7:42:39	2:00:49	9:42:17	11:23:38	14:56:50	10:39:34
MAYO	13:00	16:10	8:03:40	1:54:11	8:44:43	12:15:45	15:54:02	10:51:55
JUNIO	12:10	15:43	8:01:58	2:02:19	10:22:13	10:53:02	14:18:41	10:30:19
JULIO	13:38	16:21	9:07:41	1:55:49	9:30:05	11:35:04	15:23:34	11:04:35
AGOSTO	12:25	16:19	9:20:22	1:56:42	8:46:55	13:22:14	20:07:21	11:45:29
SEPTIEMBRE	13:06	16:51	8:53:18	2:04:23	11:24:34	16:36:56	16:18:22	12:10:51
OCTUBRE	13:26	15:40	10:45:55	2:00:17	8:20:31	13:21:24	15:34:16	11:18:31

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

<b>NOVIEMBRE</b>	14:30	8:03	8:53:10	2:06:45	8:20:42	12:46:20	17:12:29	20:33:17
<b>DICIEMBRE</b>	15:05		11:47:44	2:03:24	8:43:45	19:46:02	20:53:22	13:03:20
<b>PROMEDIO DE PERMANENCIA</b>	13:46	22:10	9:13	1:57	10:14	13:23	16:14	12:25:47

Con los datos obtenidos, se deducirá la información necesaria que permita la determinación del punto de equilibrio.

INGRESOS	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS TOTALES	UTILIDAD/ PÉRDIDA
\$ 3.212.150,98	\$ 2.558.398,91	\$ 972.381,89	\$ 3.530.780,80	\$ -318.629,82

Definición del punto de equilibrio:

- Usuarios registrados 2016: 1'776.303
- % de usuarios de tarifa diurna: 80,91%
- % de usuarios de tarifa nocturna: 18,66%


$$\text{Costo Variable unitario} = \frac{\text{Usuarios registrados}}{\text{Costos Variables}}$$

Para el caso de los estacionamientos de Centro Histórico, debido a que aplican dos tipos de tarifas, se ha procedido a segmentar los usuarios en un grupo de tarifa diurna y uno de tarifa nocturna, multiplicando tanto el total de usuarios registrados como los costos variables por el porcentaje de participación de cada tarifa, asignando valores proporcionales.

Tarifa		Usuarios registrados	Ingresos	Costo fijo	Costo Variable	Costo Variable Unitario
Diurna	\$0,75	1'437.207	\$2.598.951,36	\$2.070.000,56	\$786.754,19	\$ 0,55
Nocturna	\$0,90	331.458	\$ 599.387,37	\$ 477.397,24	\$181.446,46	\$ 0,55

Definición del Costo variable

Para la obtención del punto de equilibrio, se aplicó la fórmula señalada, obteniendo los siguientes resultados:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

Tarifa		Punto de Equilibrio monetario
Diurna	\$0,75	\$2.968.678,50
Nocturna	\$0,90	\$ 684.656,30
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 3.653.334,79</b>

Con el punto de equilibrio monetario establecido y, considerando que uno de los objetivos del análisis es obtener las tarifas mínimas que permitan alcanzar el punto de equilibrio, se definió la siguiente fórmula de cálculo:

$$\text{Tarifa mínima sugerida: } \frac{\text{Punto de equilibrio monetario} \times \text{Tarifa actual}}{\text{Ingresos}}$$

Tarifa		Punto de Equilibrio monetario	Tarifa Mínima Sugerida
Diurna	\$0,75	\$2.968.678,50	\$ 0,86
Nocturna	\$0,90	\$ 684.656,30	\$ 1,03
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 3.653.334,79</b>	

Debe considerarse que las tarifas mínimas sugeridas, fueron redondeadas al centavo.

En virtud del análisis realizado, se concluye que las tarifas mínimas sugeridas para poder alcanzar un punto de equilibrio y lograr una sustentabilidad en los Estacionamientos del Centro Histórico, deberían ser para el horario diurno de USD. 0,86 y para el horario nocturno USD. 1.03.

#### 4.3.3. RED DE ESTACIONAMIENTOS

En base a la información presentada por la Gerencia Administrativa Financiera, se obtuvo la siguiente información, referente a costos de operación e ingresos de la Red de Estacionamientos:

RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS POR PUNTO DE RECAUDACIÓN																		
AÑOS	RED DE ESTACIONAMIENTOS															TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS	
	CAROLINA 3	CAROLINA 4	CAROLINA 5	CAROLINA 6	CAROLINA 7	CAROLINA 8	LA BOLIVIA	AVILA	INDEPENDENCIA 1	INDEPENDENCIA 2	INDEPENDENCIA 3	INDEPENDENCIA 4	INDEPENDENCIA 5	INDEPENDENCIA 6	INDEPENDENCIA 7			
2010																		
2011	5.115,43	10.857,61			2.303,37	1.764,95											24.039,36	
2012	17.472,81	35.494,09			8.674,81	8.383,33											69.924,27	
2013	45.323,47	14.009,07	18.247,84		11.423,88	9.407,01	3.203,17	0,28									144.977,12	
2014	88.434,84	65.884,06	88.172,58		68.326,53	80.388,63	85.917,87	42,88									563.789,35	
2015	67.832,41	73.290,72	73.657,71	30.194,33	14.418,47	31.332,11	41.311,74	62.371,14	1.842,84	27.324,44	43.402,83	37.1429,31	3.691,78				552.626,88	
2016	94.024,81	70.486,01	146.489,58	40.398,47	13.242,82	38.473,43	66.671,98	83.319,38	9.380,88	76.549,87	37.636,84	246.202,88	4.982,48				757.626,88	
2017	39.326,24	75.325,24	44.124,56	78.434,28	72.841,13	18.732,30	74.888,41	46.773,88	21.341,64	104.338,81	188.640,84	21.721,24	69.493,11	41.020,82	68.664,72	1.184.119,32		
2018	36.488,25	67.384,36	140.490,50	85.817,73	27.784,06	71.484,56	86.823,50	88.988,84	34,80	184.251,88	72.214,69	48.947,88	39.098,58	43.880,00	801,88		874.386,04	
2019	21.132,60	39.753,88	78.682,87	42.091,80	11.319,84	45.921,47	34.384,63	57.213,45		77.535,33	61.136,94	34.224,67					621.472,58	
2020	64.822,82	83.879,38	146.594,52	89.817,88	13.878,59	68.628,41	83.784,98	93.345,28		187.486,88	84.735,83	47.488,38					681.453,43	
2021	172.220,34	238.447,89	256.812,18	146.242,47	84.036,14	132.345,53	161.382,41	181.820,15	34.843,68	223.750,53	244.828,81	149.951,74	73.827,73	71.854,29	68.844,22	2.408.652,24		
2022	275.546,73	382.868,34	413.827,48	154.246,34	63.747,82	263.889,41	388.463,57	398.428,34	1.474,88	789.888,87	214.544,58	134.383,44	14.023,30	83.882,00	801,28	2.684.411,28		

Fuente: Informe de Costos y Gastos GTE-Memorando No. 1129-GAF-DF-C-2017

Conforme se describió en el numeral 3.2, la Red de Estacionamientos, aplica dos tipos de tarifas para los usuarios ocasionales, una para ser aplicada de lunes a viernes de USD. 0.50 y otra que es una tarifa plana para los fines de semana y feriados de USD. 0.50.

Con los datos obtenidos, se deducirá la información necesaria que permita la determinación del punto de equilibrio.

INGRESOS	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS TOTALES	UTILIDAD/ PÉRDIDA
\$ 815.580,59	\$ 1.049.755,26	\$ 291.257,91	\$ 1.341.013,17	\$ -525.432,58

Definición del punto de equilibrio:

- Usuarios registrados 2016: 873.828

$$\text{Costo Variable unitario} = \frac{\text{Usuarios registrados}}{\text{Costos Variables}}$$

Con sustento en la información histórica obtenida, se aplicó la fórmula señalada, para el punto de equilibrio, obteniendo los siguientes resultados:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	<b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA  DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

TARIFA	PUNTO DE EQUILIBRIO MONETARIO
\$ 0,50	\$1.632.887,62

Con el punto de equilibrio monetario establecido y, se definió la siguiente fórmula de cálculo, para obtener las tarifas mínimas que permitan alcanzar el punto de equilibrio:

$$\text{Tarifa mínima sugerida: } \frac{\text{Punto de equilibrio monetario} \times \text{Tarifa actual}}{\text{Ingresos}}$$


Tarifa		Punto de Equilibrio monetario	Tarifa Mínima Sugerida
Diurno	\$0,50	\$1.632.887,62	\$1,00

Debe considerarse que las tarifas mínimas sugeridas, fueron redondeadas al centavo.

En virtud del análisis realizado, se concluye que la tarifa mínima sugeridas para poder alcanzar un punto de equilibrio y lograr una sustentabilidad en la Red de Estacionamientos, debería ser para el horario diurno de USD. 1,00.

Adicionalmente, considerando lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 170, artículo 16, "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 (...)", se ha procedido a estimar la tarifa nocturna (20h00 a 06h00), bajo la misma premisa de los Estacionamientos de Centro Histórico, aplicando un incremento del 20% sobre la tarifa.

Tarifa		Punto de Equilibrio monetario	Tarifa Mínima Sugerida
Diurno	\$0,50	\$1.632.887,62	\$1,00
Nocturno	---		\$1,20

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.3.4. SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO (SERT)

En base a la información presentada por la Gerencia Administrativa Financiera, se obtuvo la siguiente información, referente a costos de operación e ingresos del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado:

<b>RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS POR PUNTO DE RECAUDACIÓN</b>
--


AÑOS	ZONA AZUL		
		TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS
2010	355.526,69	355.526,69	
	609.733,92		609.733,92
2011	985.322,57	985.322,57	
	1.888.621,12		1.888.621,12
2012	472.497,05	472.497,05	
	2.271.270,00		2.271.270,00
2013	1.794.546,52	1.794.546,52	
	2.398.372,81		2.398.372,81
2014	359.339,99	359.339,99	
	2.217.923,00		2.217.923,00
2015	1.634.726,82	1.634.726,82	
	2.265.360,00		2.265.360,00
GASTOS	5.601.958,64	5.601.958,64	
INGRESOS	11.651.280,85	-	11.651.280,85

Fuente: Informe de Costos y Gastos GTE-Memorando No. 1129-GAF-DF-C-2017

Conforme se describió en el numeral 3.3, el SERT aplica una tarifa única de USD. 0,40, misma que en base a la fórmula de cálculo planteada en la Resolución de Concejo No 455, artículo 10 "La tarifa estándar por cada hora o fracción, para vehículos livianos se establece en el valor equivalente al 0.25% del salario mínimo unificado, y para vehículos de carga de transporte público en el valor equivalente al 0.50% del salario mínimo unificado.

La tarifa máxima estará sujeta a la clasificación de categorías y horario pico (regular) y no pico (preferencial), en base a la tarifa estándar por tipo de vehículo (...)", se ha concluido que la tarifa



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

corresponde al valor asignado en el año 2006, fecha desde la cual no ha incrementado, a pesar de que para el año 2017, debería estar fijada en USD. 0,94.

**Cálculo de la tarifa en base a la Resolución de Concejo No. 455:**

**TARIFA MÁXIMA**

CATEGORÍA	HORARIO REGULAR	HORARIO PREFERENCIAL
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	1,75	1
ESTACIONAMIENTO DE BORDE	1,25	0,75
ESTACIONAMIENTO PARK & RIDE	1	0,50
ESTACIONAMIENTO ZONA AZUL	1	0,50

Tabla con factores de cálculo contenidos en la R.C. 455

Fórmula de cálculo de la tarifa:


$$\text{Tarifa Zona Azul} = \text{salario mínimo unificado} \times 0.25\% \times \text{factor de cálculo}$$

SALARIO MÍNIMO UNIFICADO		TARIFA ESTANDAR
2006	\$ 160,00	\$ 0,40
2007	\$ 170,00	\$ 0,43
2008	\$ 202,00	\$ 0,51
2009	\$ 218,00	\$ 0,55
2010	\$ 240,00	\$ 0,60
2011	\$ 264,00	\$ 0,66
2012	\$ 292,00	\$ 0,73
2013	\$ 318,00	\$ 0,80
2014	\$ 340,00	\$ 0,85
2015	\$ 354,00	\$ 0,89
2016	\$ 366,00	\$ 0,92
2017	\$ 375,00	\$ 0,94

Incremento de tarifas anual en base a la R.C. 455

Una vez realizado el análisis referencial sobre el incremento de tarifas que debió darse en base a la Resolución de Concejo No. 455, se procedió a determinar el punto de equilibrio, considerando que, a pesar de que el precio al público es de USD. 0.40, la EPMMOP recibe el 50% debido a que la diferencia es obtenida por los distribuidores autorizados.

INGRESOS	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS TOTALES	UTILIDAD/ PÉRDIDA
\$ 2.176.262,00	\$ 462.362,71	\$ 191.043,61	\$ 653.406,32	\$ 1.522.855,68

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

Definición del punto de equilibrio:

- Usuarios registrados 2016: 10'064.492
- $Costo\ Variable\ unitario = \frac{Usuarios\ registrados}{Costos\ Variables}$

Con sustento en la información histórica obtenida, se aplicó la fórmula señalada, para el punto de equilibrio, obteniendo los siguientes resultados:

TARIFA	PUNTO DE EQUILIBRIO MONETARIO
\$ 0,40	\$506.857,28

Con el punto de equilibrio monetario establecido y, se definió la siguiente fórmula de cálculo, para obtener las tarifas mínimas que permitan alcanzar el punto de equilibrio:


$$Tarifa\ mínima\ sugerida: \frac{Punto\ de\ equilibrio\ monetario \times Tarifa\ actual}{Ingresos}$$

Tarifa		Punto de Equilibrio monetario	Tarifa Mínima
Diurno	\$0,20	\$506.857,28	\$0,10

Debe considerarse que las tarifas mínimas sugeridas, fueron redondeadas al centavo.

En virtud del análisis realizado, se concluye que la tarifa mínima sugeridas para poder alcanzar un punto de equilibrio y lograr una sustentabilidad en el SERT es de USD. 0,05, pero debido a que este valor es el precio de venta de los mecanismos de control a los Distribuidores Autorizados para ser vendidos a los usuarios del Sistema, la tarifa mínima con la cual se conseguiría alcanzar un punto de equilibrio, debería ser para el horario diurno de USD. 0,10.

Sin embargo, a pesar de que el SERT, presenta una evidente rentabilidad, se recomienda considerar las políticas de movilidad establecidas y, la disminución de la tarifa actual, generaría un efecto atractor de viajes de vehículos livianos, a la ciudad, incrementando el tráfico en las zonas donde opera el SERT.

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.4. ANÁLISIS CONSULTORÍA DE MODELO DE GESTIÓN SEQ

Adicionalmente al análisis financiero realizado sobre las tarifas mínimas que deberían aplicarse para alcanzar el punto de equilibrio del Sistema, se ha considerado la Consultoría de Modelo de Gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, por lo que se citarán los aspectos más relevantes de la misma en el presente informe, a fin de obtener resultados concluyentes que permitan definir las políticas tarifarias que deberían adoptarse en el Sistema de Estacionamientos de Quito.

##### 4.4.1. SITUACIÓN ACTUAL EVA DEL SEQ

En el caso presente no existen impuestos y resulta más fácil calcular el BAIDI; pero antes se deben observar los costos variables (CV) y de estructura (CE) del año 2015 para los estacionamientos. La suma de los costos estructurales de todos los estacionamientos es \$3'075'103,75 para el año 2015 de acuerdo con la documentación financiera global del SEQ, mientras que la de los costos variables es \$1'529'080,34. (*Consultoría Modelo de Gestión, 2016, p59*)

Estacionamientos	Ingresos 2015
Zona Azul	\$2.265.360,00
Centro histórico	\$3.318.380,36
RED de estacionamientos	\$861.451,52
<b>Total</b>	<b>\$6.445.191,88</b>


Cálculo del BAIDI<sup>1</sup>:

$$BAIDI = Beneficio\ neto + Costos\ financieros$$

El BAIDI resumido para el 2015 es:

Concepto	Valor
Ventas Netas	\$6.445.191,88
(-) Costos Variables	-\$1.529.080,34
Margen Bruto	\$4.916.111,54
(-) Costes de Estructura	-\$3.075.103,75
BAII	\$1.841.007,79
(-) Costos Financieros	\$-
<b>BAI</b>	<b>\$1.841.007,79</b>

<sup>1</sup> Beneficio antes de intereses y después de impuestos

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

(-) Impuestos	\$-
<b>Beneficio Neto</b>	<b>\$1.841.007,79</b>

### Cálculo del EVA<sup>2</sup>

$$EVA = BAIDI - (\text{Coste medio del pasivo} \times \text{Activo})$$

El sistema de estacionamientos de Quito no tiene coste de pasivos, sin embargo, el activo propio (estacionamientos) si tienen un costo implícito que se lo puede expresar como la tasa pasiva estipulada por el Banco Central del Ecuador que a octubre del 2016 es de 5.75%. Es decir, para que exista una ganancia económica para el Municipio de Quito el activo del SEQ debe rendir al menos 5.75%. Adicionalmente, se asumirá que el precio de mercado del SEQ suma \$45 millones, en base al precio del metro cuadrado de terreno en las zonas donde el SEQ tiene sus activos.

$$\text{Coste del activo} = 45'000.000 \times 5,75\%$$

$$\text{Coste del activo} = \$2'587.500$$


Concepto	Valor
BAIDI	\$1.841.007,79
(-) Coste del Activo	\$2.587.500,00
EVA	-\$746.492,21

Tabla 1 EVA del periodo 2015-2016

Se concluye que el EVA para el SEQ es *negativo*, debido a que: 1) el coste del activo es el 66% del BAIDI y 2) la recaudación ha estado congelada durante un número considerable de años. En otras palabras, el SEQ tiene ingresos nominales, pero genera un EVA negativo -destruye riqueza en relación con su coste de oportunidad del capital- debido a los dos aspectos enumerados previamente.

El SEQ tiene un EVA marcadamente negativo, con \$746.492,21 sobre un total de activos de \$2'587.500,00 (tabla 7). Eso significa en términos muy generales que hay un espacio de mejoría de aproximadamente 25% para alcanzar un EVA neutro, que a su vez representa un pleno aprovechamiento de los recursos disponibles frente a otras alternativas de utilización de ellos. La corrección para un EVA marcadamente negativo puede venir de una reducción de costos o un incremento de ingresos. En este caso la recomendación estrictamente financiera es mejorar lo

<sup>2</sup> Valor económico añadido: "economic value added"

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

segundo. Cualquier búsqueda de eficiencia en costos debe darse dentro del nuevo modelo de gestión sugerido en capítulos posteriores.

#### 4.4.2. CÁLCULO ECONOMÉTRICO DE TOLERANCIA A UN AJUSTE DE TARIFAS

La elasticidad es el indicador que mide la sensibilidad de la demanda a sus factores determinantes, incluyendo el precio. La elasticidad precio de la demanda es el coeficiente que relaciona la respuesta en la demanda a un cambio en el precio. Se considera que la demanda es inelástica cuando el cambio porcentual en la cantidad de la demanda es menor que el cambio porcentual en el precio. Al contrario, la demanda es elástica cuando el cambio porcentual en la cantidad de la demanda es mayor que el cambio porcentual en el precio.

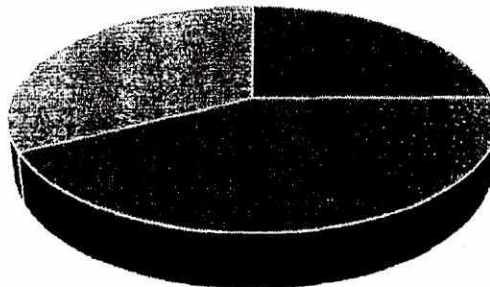
Fórmula:

$$Elasticidad\ Precio - Demanda = \frac{\frac{(Cantidad\ 1 - Cantidad\ 2)}{Cantidad\ 1}}{\frac{(Precio\ 1 - Precio\ 2)}{Precio\ 1}}$$

En este sentido, para la consultoría realizada, se aplicó la metodología Willingness to pay (la disposición a pagar), que consulta tarifas posibles directamente al usuario, dado que existan mejoras percibibles -valor adicional percibido- en un servicio público, para lo cual se realizaron encuestas con el fin de atar el alza tarifaria directamente a la mejora de uno de los servicios -valor percibido- que el usuario tenga como prioridad.

1. Si existiera un servicio adicional de seguridad para su vehículo en estos estacionamiento , ¿cuánto estaría dispuesto a pagar?

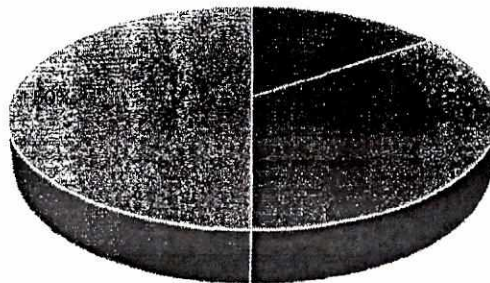
- ☐ a) 0.40-0.59ctvos.
- ☐ b) 0.60-0.79ctvos.
- ☐ c) 0.80-1.00ctvos.



Disposición a nueva tarifa – Valor agregado en seguridad

2. En el caso de que existiera un seguro contra robos para su vehículo usted estaría dispuesto a pagar una tarifa de:

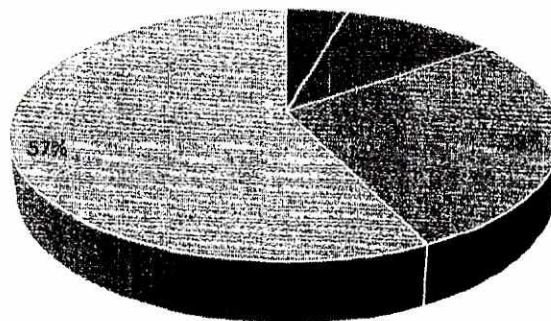
- Respuesta**
- \* a) 0.40-0.59ctvos.
  - ☐ b) 0.60-0.79ctvos.
  - ☐ c) 0.80-1.00ctvos.



Disposición a nueva tarifa – Valor agregado en seguro de vehículos

¿Cuánto considera usted que sería un precio máximo para que siempre exista espacios disponibles?

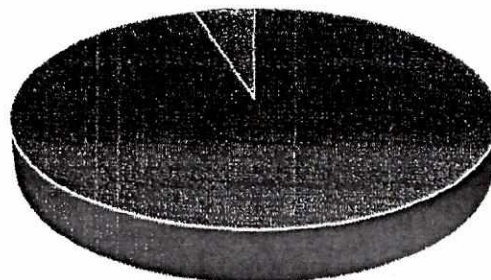
- Respuesta**
- a) 0-0,40ctvos.
  - b) 0,41-0,59ctvos.
  - c) 0,60-0,79ctvos.
  - d) >=0,80ctvos.




7.1.4 Precio de descongestión / clearing Price

¿Qué opina usted de un pago por minuto en este estacionamiento mediante el cual usted tenga más control del valor total a pagar?

- Respuesta**
- a) De acuerdo
  - b) En desacuerdo



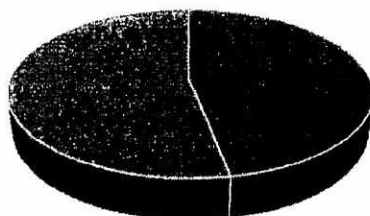
Pago por minuto en reemplazo del pago por hora – estacionamientos cerrados

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

En lugares de mucha concentración y calles con mucho tráfico, ¿qué opina usted de que exista un espacio con una tarifa más elevada, pero de alta rotación para que siempre exista espacios disponibles, en el caso trámites o alguna urgencia?

**Respuesta**

- a) De acuerdo
- b) En desacuerdo



El espacio morado: un espacio de precio extra alto para mejorar la rotación

Con los resultados de las Encuestas realizadas, se realizaron tres regresiones por cada pregunta, acorde a los tres tipos de estacionamientos (Centro Histórico, RED y Zona Azul), concluyendo lo siguiente:

**Centro Histórico**

**Pregunta 1 - Si existiera un servicio adicional de seguridad para su vehículo en estos estacionamientos, ¿cuánto estaría dispuesto a pagar?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 1,00 (un dólar) por hora de estacionamiento si existiese un servicio de seguridad.


**Pregunta 2 - En el caso de que existiera un seguro contra robos para su vehículo estaría usted dispuesto a pagar una tarifa de?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 1,10 (un dólar con diez centavos) por hora de estacionamiento si existiese un seguro contra robos.

**Pregunta 3 - ¿Cuánto considera usted que sería un precio lo suficientemente alto para que siempre existan espacios disponibles?**

El usuario que usa los servicios de estacionamiento del centro cree con USD. 0.80 (ochenta centavos) los estacionamientos estarían libres en cualquier hora del día.



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

### **Zona Azul**

**Pregunta 1 - Si existiera un servicio adicional de seguridad para su vehículo en estos estacionamientos, ¿cuánto estaría dispuesto a pagar?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 0,90 (noventa centavos) por hora de estacionamiento si existiese un servicio de seguridad.

**Pregunta 2 - En el caso de que existiera un seguro contra robos para su vehículo estaría usted dispuesto a pagar una tarifa de?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 0.60 (sesenta centavos) por hora de estacionamiento si existiese un seguro contra robos.

**Pregunta 3 - ¿Cuánto considera usted que sería un precio lo suficientemente alto para que siempre existan espacios disponibles?**

El usuario que usa los servicios de estacionamiento del centro cree con USD. 0,70 (setenta centavos) los estacionamientos estarían libres en cualquier hora del día.

### **Red de Estacionamientos**

**Pregunta 1 - Si existiera un servicio adicional de seguridad para su vehículo en estos estacionamientos, ¿cuánto estaría dispuesto a pagar?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 0,50 (cincuenta centavos) por hora de estacionamiento si existiese un servicio de seguridad.

**Pregunta 2 - En el caso de que existiera un seguro contra robos para su vehículo estaría usted dispuesto a pagar una tarifa de?**

El usuario estaría dispuesto a pagar desde las siete de la mañana hasta las veinticuatro horas un mínimo de USD. 0,90 (noventa centavos) por hora de estacionamiento si existiese un seguro contra robos.

**Pregunta 3 - ¿Cuánto considera usted que sería un precio lo suficientemente alto para que siempre existan espacios disponibles?**

El usuario que usa los servicios de estacionamiento del centro cree con USD. 0,50 (cincuenta centavos) los estacionamientos estarían libres en cualquier hora del día.

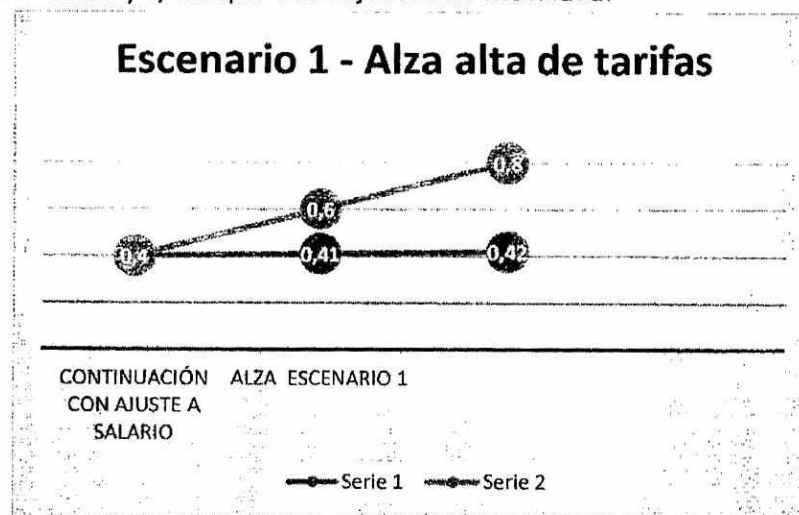
#### 4.4.3. ESCENARIOS DE TARIFAS

Se contemplan 3 escenarios respecto a las tarifas de estacionamientos en la DMQ.

- Mantenimiento de la tarifa, baja recaudación y bajo costo político
- Incremento significativo de la tarifa, alta recaudación y alto costo político
- Escenario intermedio: incremento medio de la tarifa, recaudación media y costo político medio.

##### 4.4.3.1. ESCENARIO DE ALZA ELEVADA, COSTO POLÍTICO ALTO


Los usuarios del SEQ en conjunto están dispuestos a pagar una tarifa del doble del nivel actual tanto para estacionamientos cerrados como en estacionamientos en la vía. Si se supera el desafío técnico de volver fraccionario el cobro -fracciones como método regular en lugar de una hora o fracción- es posible lograr a) una mejor recaudación, b) una mejor rotación en estacionamientos para atender a más usuarios que actualmente encuentran los estacionamientos llenos en horas y días de mayor necesidad y c) cumplir con objetivos de movilidad.



Escenario 1 - Alza alta de tarifas

La serie 1 corresponde a la trayectoria de elevación de tarifas que ocurriría en el tiempo si continúa el actual esquema de elevación ajustado al salario mínimo legal referencial. La serie 2 corresponde al alza propuesta para el escenario respectivo.

Sin embargo, en la toma de decisiones de tarifas en servicios públicos existe siempre un costo político de las decisiones (Buchanan, 1996). Una elevación según la fórmula utilizada hasta el momento de este estudio seguiría un patrón ajustado a inflación y a las alzas salariales oficiales

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

con una trayectoria esperada del 3-5% anualizado. En contraste, una elevación a una tarifa del doble del nivel actual -y tomando en cuenta posibles descuentos, exenciones y otras formas de "ingreso perdido" en un servicio público además de cierta pérdida temporal de usuarios- permitiría alcanzar un EVA positivo en el sistema como se puede ver a continuación.

#### Cálculo del BAIDI

<b>(-)Costes Variables</b>	-1.529.080,34
<b>Margen Bruto</b>	9'427.745,86
<b>(-)Costes de Estructura</b>	-3.075.103,75
<b>BAII</b>	6'352.642,11
<b>(-)Costes Financieros</b>	0
<b>BAI</b>	6'352.642,11
<b>(-)Impuestos</b>	0
<b>Beneficio Neto</b>	6'352.642,11

Cálculo del BAIDI

#### Calculo del EVA

El sistema de estacionamientos de Quito no tiene coste de pasivos, sin embargo, el activo propio (estacionamientos) si tienen un costo implícito que se lo puede expresar como la tasa pasiva estipulada por el Banco Central del Ecuador que a octubre del 2016 es de 5.75%. Es decir, para que exista una ganancia económica para el Municipio de Quito el activo del SEQ debe rendir al menos 5.75%. Adicionalmente, vamos a asumir que el precio de mercado del SEQ suma \$45 millones, lo cual parte del precio del metro cuadrado en las zonas donde el SEQ tiene sus activos.

$$\text{Coste económico del activo} = 45'000'000,00 * 5,75\% = \$ 2'587'500,00$$

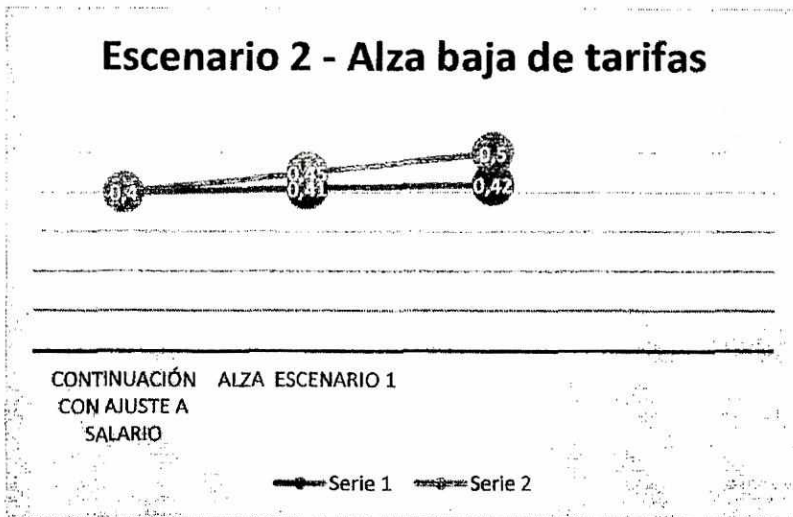
<b>BAIDI</b>	6'352.642,11
<b>(-) Coste del Activo</b>	2'587'500,00
<b>EVA</b>	3'765'142,11

Cálculo del EVA

Cabe reiterar que los usuarios de estacionamientos cerrados y en la vía han mencionado tarifas de más de \$1,00 por hora en Zona Azul –es decir, 150% adicional al precio actual- y más de \$1,50 en estacionamientos cerrados, siempre y cuando existan mejoras tangibles en seguridad de los vehículos. El cálculo de recaudación de un 70% adicional se ha efectuado con apenas un aumento del 100% como escenario alto.

**4.4.3.2. ESCENARIO DE ALZA MÍNIMA, COSTO POLÍTICO BAJO**

Si el SEQ no eleva sus tarifas más allá del nivel de la inflación y los ajustes de salarios, como se señaló, seguirá existiendo un EVA negativo.

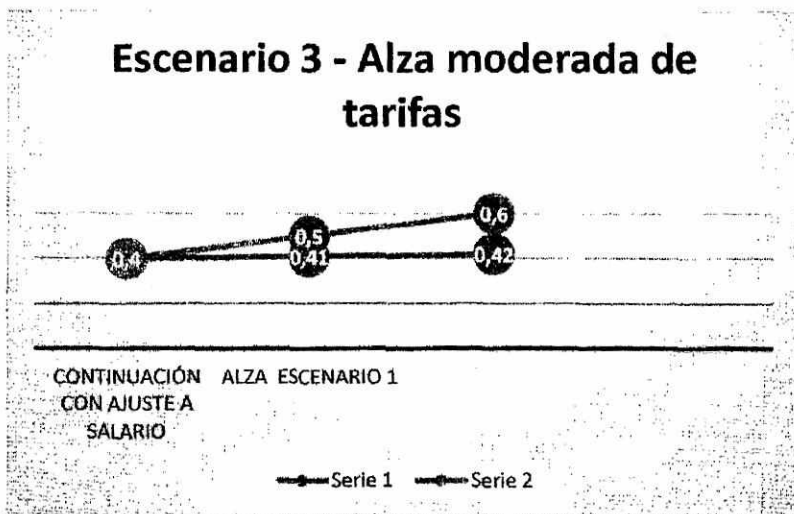


Escenario 2 - Alza Baja de tarifas

La serie 1 corresponde a la trayectoria de elevación de tarifas que ocurriría en el tiempo si continúa el actual esquema de elevación ajustado al salario mínimo legal referencial. La serie 2 corresponde al alza propuesta para el escenario respectivo.

**4.4.3.3. ESCENARIO DE ALZA MODERADA, COSTO POLÍTICO MEDIO**

Un tercer escenario posible es un escenario de alza moderada para armonizar una mejor recaudación, lograr un EVA positivo y a la vez generar un impacto político moderado en la percepción de la ciudadanía usuaria del SEQ.



Escenario 3 - Alza Moderada de tarifas

La serie 1 corresponde a la trayectoria de elevación de tarifas que ocurriría en el tiempo si continúa el actual esquema de elevación ajustado al salario mínimo legal referencial. La serie 2 corresponde al alza propuesta para el escenario respectivo.

Con un alza de 50% en la tarifa (de \$0,40 a \$0,60 en Zona Azul y en estacionamientos cerrados de \$0,75 a \$1,10, el equivalente) se puede mejorar la recaudación general en un 30% cuanto menos.

#### Cálculo BAIDI

<b>Ventas Netas</b>	<b>8'378.749,444</b>
<b>(-)Costes Variables</b>	-1.529.080,34
<b>Margen Bruto</b>	6'849.669,10
<b>(-)Costes de Estructura</b>	-3.075.103,75
<b>BAII</b>	3'774.565,35
<b>(-)Costes Financieros</b>	0
<b>BAI</b>	3'774.565,35
<b>(-)Impuestos</b>	0
<b>Beneficio Neto</b>	<b>3'774.565,35</b>

Cálculo BAIDI

#### Calculo del EVA

La fórmula para calcular el EVA es la siguiente:

$$EVA = BAIDI - (\text{Coste medio del pasivo} * \text{Activo})$$

Como se mencionó, el sistema de estacionamientos de Quito no tiene coste de pasivos, sin embargo, el activo propio (estacionamientos) si tienen un costo implícito que se lo puede expresar como la tasa pasiva estipulada por el Banco Central del Ecuador que a octubre del 2016 es de 5.75%. Es decir, para que exista una ganancia económica para el Municipio de Quito el activo del SEQ debe rendir al menos 5.75%. Adicionalmente, vamos a asumir que el precio de mercado del SEQ suma \$45 millones, lo cual parte del precio del metro cuadrado en las zonas donde el SEQ tiene sus activos.

$$\text{Coste económico del activo} = 45'000'000,00 * 5,75\% = \$ 2'587'500,00$$


(-) Coste del Activo	2'587'500,00
EVA	1'187'065,35

Cálculo EVA

En el Escenario el EVA del SEQ pasa a ser positivo y existe aprovechamiento pleno de los recursos incorporados en el sistema, al nivel general.

#### Recomendación de la Consultora sobre escenarios de tarifas

“Con un alza de 50% en la tarifa (de \$0,40 a \$0,60 en Zona Azul y en estacionamientos cerrados de \$0,75 a \$1,10, el equivalente) se puede mejorar la recaudación general en un 30% cuanto menos y generar un EVA positivo. Este escenario implica un impacto político menor que el de recaudación máxima. Algo importante a destacar es la necesidad de fraccionar el pago para 15 minutos en Zona Azul/estacionamientos en la vía y cada 10 o 15 minutos en la RED/CH/estacionamientos cerrados con las nuevas tarifas. Los usuarios expresaron su aceptación de las nuevas tarifas siempre y cuando a) haya fraccionamiento del pago para tener mayor control sobre su pago total y/o b) exista un esquema de aseguramiento de los vehículos (ver sección 16.6.2). La recomendación en este caso es implementar ambas políticas: pago fraccionado y seguro de vehículos. De ese modo el costo político del alza tarifaria hasta ahora postergada se verá amortiguado por una medida que entrega más control sobre su pago total al usuario y por otra que genera valor agregado en seguridad. Cualquiera de las dos políticas por separado permitiría aminorar el impacto político del ajuste tarifario pero la implementación de ambas simultáneamente es lo más recomendado.”

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> <i>Dirección Estacionamientos</i>	 <b>EPMMOP</b> <small>EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</small>
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.5. CONSIDERACIONES ADICIONALES

##### 4.5.1. POLÍTICAS Y CONSIDERACIONES ADICIONALES SOBRE TARIFAS

Según la investigación sobre desarrollo urbano y movilidad realizado por el BID (2010) existen una serie de políticas que podrían implementarse para incentivar una reducción en el uso de vehículos privados:

- **Incremento en el precio de los combustibles:** Esta política puede ser muy efectiva, ya que tiene un efecto directo sobre los tipos de vehículos adquiridos. Por ejemplo, en países como Colombia o Argentina, los usuarios prefieren autos compactos en lugar de camionetas o SUV. Sin embargo, aunque esto favorece una mayor movilidad, reducción de consumo de combustible y de la contaminación, no cambia necesariamente la tendencia en la compra de vehículos. Adicionalmente estas políticas son, por lo general, de competencia nacional, por lo que los gobiernos locales no pueden tener una influencia directa.
- **Incremento de impuestos por propiedad:** Este tipo de impuesto es muy efectivo, puesto que incrementa el costo de los vehículos y de su regularización (matriculas). La efectividad también está sujeta al contexto económico. El caso de Ecuador no ha sido muy efectivo aplicar esta política. A pesar de que los vehículos tienen un alto costo debido a los impuestos, la prosperidad económica de los últimos años permitió que el parque automotor se expandiera.
- **Cobros por uso (peajes urbanos):** Se refiere a la implementación de cobros por la entrada a las zonas más problemáticas por la congestión. Adicionalmente se crean incentivos para el "carsharing" como la gratuidad de entrada a la zona de congestión si el vehículo lleva 4 ocupantes.
- **Restricciones de uso:** El sistema de pico y placa que actualmente funciona en la ciudad de Quito es típico ejemplo de este caso.

##### 4.5.2. POLÍTICAS DE ESTACIONAMIENTO:


Según el BID (2010) los requisitos para una política de estacionamiento exitosa son:

- Eliminar los requisitos mínimos de estacionamiento, puesto que su implementación, subsidian, de cierta forma, el uso del automóvil, puesto que se transfieren los costos de construcción de vías y las externalidades negativas a aquellas personas que no tienen vehículo.

<p align="center"><b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos</p>	<p align="center"><b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS</p>
<p align="center"><b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b></p>	

- Establecer “topes” (máximos) que controlen la oferta total. Ya que las permisibilidades para la construcción de estacionamientos aumentan la oferta y reducen el costo de los mismos.
- Reducir el estacionamiento cerca de las estaciones de transporte público. Esto crea incentivos para que las personas utilicen el transporte público, puesto que sus destinos estarán a menos distancia a pie desde las estaciones que desde los estacionamientos
- Cobrar por el estacionamiento en vía según las condiciones del mercado para garantizar que los estándares de desempeño, como las tarifas de ocupación, se cumplan. Por el momento este principio no se ha aplicado en Quito, puesto que, de acuerdo a las encuestas, se está cobrando por debajo del WTP
- Considerar la creación de distritos (áreas) con beneficios de estacionamiento en donde los ingresos de parquímetros se reinviertan dentro de la comunidad.
- Usar tecnología para el estacionamiento que ofrezca al consumidor y a los gestores de políticas una flexibilidad máxima.
- Retomar el espacio de calle utilizado para automóviles, para cedérselo a usos de tipo social como bicicletas, carriles exclusivos para el autobús, aceras más anchas o espacios mixtos.
- Preparar espacios especiales para motocicletas (tarifa menor, con 5-8 usuarios a la vez según pendiente del diseño de cada espacio diagonal de motocicletas.
- Diseñar espacios de estacionamiento que estén integrados correctamente a los edificios circundantes y a las zonas peatonales, y que no generen “zonas muertas” ni bloqueen las zonas y vías peatonales.
- Incorporar políticas de estacionamiento en los planes de transporte metropolitano
- Incluir una gestión innovadora del estacionamiento dentro de las iniciativas gubernamentales de habitabilidad, gestión del tránsito, estrategias contra la contaminación del aire, acciones en contra del cambio climático y programas innovadores de financiamiento.
- Fortalecer el cumplimiento de las reglas establecidas, en lo que respecta al pago y tiempo de estacionamiento estipulados.



<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.6. OTRAS TARIFAS APLICABLES

En el caso de los Estacionamientos Centrales, que corresponden a la Red de Estacionamientos y Centro Histórico, se aplican otras tarifas administrativas, que corresponden a los siguientes rubros:


RUBRO	CONCEPTO	VALOR
<b>Tarjeta Usuario Frecuente</b>	Tarjeta que se entrega a los usuarios frecuentes de los estacionamientos, que han suscrito un contrato de arrendamiento	USD. 18,00
<b>Perdida de Ticket</b>	El ticket constituye el mecanismo de control de acceso de los estacionamientos centrales, debido a que contiene los datos necesarios para calcular el valor a facturar en base al tiempo de permanencia, por lo que de perder el mismo, el usuario debe cancelar una penalidad.	USD. 15,00

#### Costo de producción de tarjetas para usuarios Frecuentes:

A fin de establecer el valor referencial de las tarjetas que se emiten a los usuarios frecuentes, se realizó un cálculo estimado de los costos de producción de las mismas, obteniendo un valor referencial de USD. 17,90, sustentado en el siguiente análisis:

#### Resumen de costos Tarjeta Usuarios Frecuentes

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	COSTO	% DE CONSUMO Y/O NÚMERO DE IMPRESIONES	TOTAL A RECUPERAR
<b>REMUNERACIÓN</b>				
	Personal	1.085,68	6,785527108	1,1309212
				1,1309212
<b>SOFTWARE</b>				
	Milenium	120.000,00		0,9375000
				0,9375000
<b>SERVICIOS</b>				
	Energía eléctrica	0,0400000		0,0066667
	Mantenimiento y conservación de mobiliario	384,77		0,1670009
	Mantenimiento y conservación de equipo de computo Y Software	228,3		1,2114149

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	


				1,3850825
<b>SUMINISTROS DE OFICINA</b>				
	Ribbon de color	70	80	0,8750000
	Ribbon transparente	70	150	0,4666667
	Toner Hp Cf283a	45	1000	0,0450000
	Tarjetas PVC	12	100	0,1200000
	Tarjetas de Proximidad HID	3,75		3,7500000
				5,2566667
<b>TARJETAS USUARIO FRECUENTE</b>	True Secure Premier Laminates	149	100	1,4900000
	tarjeta	680	100	6,8000000
				8,2900000
<b>IMPRESORA CEBRA</b>				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	2283		0,059453125
				0,059453125
<b>IMPRESORA HP</b>				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	299		0,007786458
				0,007786458
<b>CAMARA FOTOGRÁFICA</b>				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	129		0,003359375
				0,003359375
<b>EQUIPO DE COMPUTACIÓN</b>				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	1200		0,03125
				0,03125
<b>TOTAL</b>	<b>TARJETAS</b>			<b>8,8120193</b>
<b>RESUMEN</b>				
<b>USUARIOS FRECUENTES</b>	<b>COSTO DE PRODUCCIÓN</b>			15,0845020
	<b>COSTOS OCULTOS</b>	6%		0,905070118
	<b>PRECIO DE VENTA</b>			15,9895721
	<b>IVA</b>	12%		1,918748651
	<b>TOTAL</b>			<b>17,9083207</b>

#### Justificación de multa por pérdida de ticket:

Actualmente en los estacionamientos Centrales, se aplica una multa de USD. 15,00; sin embargo, a fin de que sea un valor sustentado, se ha propuesto que, el valor sea igual al resultante de un día de estacionamiento, calculado de la siguiente manera:

$$\text{Valor por pérdida de ticket} = \text{Valor de tarifa diurna} \times 12 \text{ horas} + \text{Valor de tarifa nocturna} \times 12 \text{ horas}$$

Es decir que, si la tarifa diurna corresponde a USD. 0,75 y la nocturna a USD. 0,90, el valor por pérdida de ticket, sería de 19,80.

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

#### 4.7. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE TARIFAS PARA EL SEQ

Para el cálculo de las tarifas básicas aplicables por cada modalidad de estacionamiento, se ha propuesto aplicar la siguiente fórmula de cálculo:

$$\text{Tarifa Estándar} = \text{SBU año vigente} \times \text{factor de cálculo}$$

**Tarifa Estándar.** - Corresponde a la tarifa básica establecida, sobre la cual se aplicará la fórmula de cálculo, para definir la tarifa correspondiente para cada categoría de estacionamiento.

**Factor de cálculo.** - Corresponde al índice por el cual se obtendrá la tarifa estándar para cada año y estará relacionado directamente con el salario básico.

**Tarifa básica aplicable.** - Es la tarifa que se aplicará en cada categoría de Estacionamientos.

**Salario Básico Unificado (SBU).** - El término corresponde al Salario mínimo legal, que se establece anualmente por la entidad competente.

**Recaudación.** - Las tarifas correspondientes al servicio de estacionamiento en las diferentes categorías del Sistema de Estacionamientos de Quito, serán recaudadas por el órgano competente administrador del sistema.

**Horario Diurno.** - Corresponde al lapso de tiempo comprendido entre las 06h00 y 20h00

En consideración de las diferentes categorías de estacionamientos y para efecto de establecer las tarifas de estacionamiento, para los diferentes ejercicios fiscales, se ha optado por emplear como factor de cálculo para vehículos livianos, el 0,16% del SBU, que se ha calculado de la siguiente manera:

$$\text{Factor de cálculo} = \frac{\text{Tarifa básica aplicable del SERT} \times 100\%}{\text{SBU 2017}}$$

$$\text{Factor de cálculo} = \frac{0,60}{375} = 0,16\%$$

Con sustento en la tarifa estándar, se emplearán los índices descritos en la tabla contenida en este artículo, para definir la tarifa básica aplicable de cada categoría de estacionamiento, por cada hora o fracción de hora de estacionamiento, aplicando la siguiente fórmula:

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

$$\text{Tarifa básica aplicable} = \text{Tarifa estandar} \times \text{Índice correspondiente}$$

Para obtener los índices, se procedió a establecer la relación existente entre la tarifa recomendada en el presente estudio y la tarifa estándar previamente definida, de la siguiente manera:


$$\text{Índices por cada categoría} = \frac{\text{Tarifa recomendada para aplicación}}{\text{Factor de Cálculo}}$$

INDICES APPLICABLES PARA CÁLCULO DE TARIFAS			
CATEGORÍA		ÍNDICE HORARIO DIURNO	ÍNDICE HORARIO NOCTURNO
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	1,83	2,20
	RED ESTACIONAMIENTOS DE	1,67	2
ESTACIONAMIENTO EN VÍA	SISTEMA ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO DE	1	1,30

Los estacionamientos centrales denominados Red de Estacionamientos, se encuentran ubicados junto a parques, por lo que, durante los fines de semana y feriados, aplican una tarifa única; y, continuando con la política de fomentar el uso de estos espacios y proporcionar a los ciudadanos las facilidades necesarias para el acceso, se ha considerado factible mantener horarios de uso gratuito y aplicar los fines de semana y feriados la tarifa diurna, como una tarifa plana, única para todo el día.

#### 4.8. CONCLUSIONES

- Una vez realizado el análisis del Sistema de Estacionamientos de Quito y conforme lo establecido en el presente informe y la consultoría realizada, para el año 2015, se registró un EVA negativo, por un valor de USD. 746.492,21 sobre un total de activos de \$2'587.500,00; eso significa en términos muy generales que, hay un espacio de mejoría de aproximadamente 25% para alcanzar un EVA neutro, que a su vez representa un pleno aprovechamiento de los recursos disponibles frente a otras alternativas de utilización de ellos.
- En base a los costos totales e ingresos generados, también se evidencia un déficit en todas las categorías a excepción del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

que, a su vez, al ser elevada la utilidad y al visualizarse de manera global el estado del Sistema de Estacionamientos de Quito, se obtiene una utilidad de USD. 512.501,14.

- Con el análisis financiero realizado de manera independiente por cada modalidad y los cálculos econométricos de la consultoría realizada, se concluye que es necesario un ajuste de tarifas, que compense la ausencia de ajustes progresivos en la tarifa.
- La implementación de centros de costos es indispensable para determinar la sustentabilidad futura de cada estacionamiento, de cada subsistema y del SEQ en conjunto. Un esquema de centros de costos permitirá a su vez trabajar en esquemas de administración basada en valor, donde el EVA como parámetro general habilita a una organización de servicio público crear valor a lo largo de sus procesos.


#### 4.9. RECOMENDACIONES

- En base al análisis realizado en el presente informe, se concluye que, es necesario aplicar un incremento en las tarifas vigentes del Sistema de Estacionamientos de Quito, para lo cual, para lo cual se han considerado tanto los resultados obtenidos en la consultoría, como en el informe de costos y gastos de la GTE; a fin de que, el SEQ consiga cubrir sus costos operativos y generar un EVA positivo, además de aportar con las políticas de movilidad establecidas; por lo que, se recomienda para el primer año de vigencia, la aplicación del siguiente cuadro tarifario:

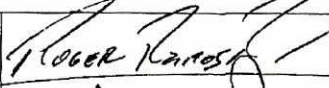
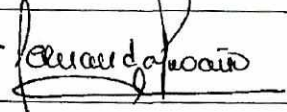
CATEGORIA DE ESTACIONAMIENTOS		HORARIOS	TARIFA BÁSICA APLICABLE <sup>1</sup>
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	DIURNO (LUN-DOM)	\$ 1,10
		NOCTURNO (LUN-DOM)	\$ 1,32
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	DIURNO Y NOCTURNO (LUN-VIE)	\$ 1,00
		TARIFA ÚNICA (FINES SEMANA Y FERIADO <sup>2</sup> )	\$ 1,00
ESTACIONAMIENTO EN VÍA	SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO	LUN - VIE 08:00 A 18:00	\$ 0,60

<sup>1</sup> Los valores de las tarifas establecidas, ya incluyen IVA

<sup>2</sup> En el caso de la Red de Estacionamientos, los fines de semana y feriados se aplicará una tarifa única, durante todo el día.

<b>GERENCIA DE TERMINALES Y ESTACIONAMIENTOS</b> Dirección Estacionamientos	 <b>EPMMOP</b> EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS
<b>INFORME No. 020-GTE-DE</b> <b>ANÁLISIS DE TARIFAS DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO</b>	

- Para el caso de las tarifas aplicables en la modalidad de usuarios frecuentes, se considera que, durante el primer año de operación, podrán mantenerse las tarifas actuales, descritas en el numeral 3; debido a que, con el incremento en las tarifas de usuarios ocasionales, se lograría cubrir los costos de operación totales; y, también se ha considerado lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 170, artículo 24, del arrendamiento de plazas de estacionamiento, que señala que *"b) No podrá incluirse en esta modalidad más allá del 25% de las plazas disponibles en cada estacionamiento"*; por lo que, la dinámica y comportamiento de esta modalidad de uso de los estacionamientos, cambiaría drásticamente y, para establecer un pliego tarifario se requiere trabajar con datos reales.
- Finalmente, se recomienda que el presente informe sea analizado por la Secretaría de Movilidad; a fin de que, se valide que el contenido y recomendaciones del mismo y, se ajusten a las políticas de movilidad de la ciudad, contribuyendo así con el plan de movilidad vigente.

Elaborado por:	Ing. Roger Ramos R. Director de Estacionamientos	
Revisado por:	Econ. María Fernanda Proaño Gerente de Terminales y Estacionamientos (S)	
Fecha:	27 de diciembre de 2017	