

**COMISIÓN DE MOVILIDAD
-EJE TERRITORIAL-**

ORDENANZA	FECHA	SUMILLA
PRIMER DEBATE		
SEGUNDO DEBATE		
OBSERVACIONES:		

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

1. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante oficio No. 1229 GG SG 3541 de 9 de octubre de 2018, el Ing. Iván Alvarado, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, presenta el proyecto de Ordenanza que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.
- 1.2 Mediante oficio No. A 03732 de 26 de octubre de 2018, el señor Alcalde Metropolitano indica que el referido proyecto normativo es de iniciativa del ejecutivo, por lo que solicita se inicie el trámite legislativo correspondiente.
- 1.3 Con oficio No. SG 3508 A, de 30 de octubre de 2018, la Secretaría General del Concejo realiza la revisión de los requisitos formales del proyecto de Ordenanza y lo remite a la Comisión de Movilidad para su tratamiento.
- 1.4 La Comisión de Movilidad en sesión ordinaria de 27 de febrero de 2019, conoció, analizó y resolvió sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.

2.- INFORMES TÉCNICOS:

- 2.1. Mediante informe No. 020-GTE-DE, de 27 de diciembre de 2017, la Gerencia de Estacionamientos de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, emite el análisis de tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito y el pliego tarifario de la Ordenanza Metropolitana No. 170.

2.2. Mediante oficio No. 491-GG-GTE-SG, de 27 de febrero de 2019, el Ing. Iván Alvarado, Gerente de Estacionamientos de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, emite un alcance al informe técnico, incorporando información relacionada con las tarifas de usuarios frecuentes y la normativa legal que quedaría derogada.

3. INFORME LEGAL:

3.1. Mediante oficio referencia expediente No. 2019-00356 de 22 de febrero de 2019, el Dr. Gianni Frixone Enríquez, Procurador Metropolitano, remite su criterio legal favorable al proyecto de Ordenanza en referencia.

4.- DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Movilidad, en sesión ordinaria realizada el 27 de febrero de 2019 y con fundamento en los artículos 57, literal a), 87 literal a) y 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, acogiendo las observaciones propuestas por las y los Concejales, resolvió emitir **DICTAMEN FAVORABLE** para que el Concejo Metropolitano, conozca en primer debate el Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos.

Dictamen que la Comisión pone a consideración del Concejo Metropolitano.


Atentamente,

Lic. Eddy Sánchez

Presidente de la Comisión de Movilidad

Abg. Daniela Chacón Arias
Concejala Metropolitana

Sra. Gissela Chalá
Concejala Metropolitana

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	M.Caleño	GC	2019..02.27	
Revisado por:	R. Delgado	PGC	2019..02.27	

Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito			
Registro Entrega Expedientes			
Concejal	Fecha entrega		Fecha devolución
Lic. Eddy Sánchez	11/04/19	we	11/04/19 we
Sra. Gissela Chalá	11/04/19	we	
Abg. Daniela Chacón Arias			
Entrega Alcaldía Metropolitana	Fecha		Recepción

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, 26 OCT 2018 ALCALDÍA

Oficio No. **A** 0372



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

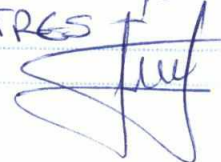
QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 29 OCT 2018 Hora 16:06

Nº. HOJAS

TRES

Recibido por:



Adjunto: lo indicado

SECRETARÍA CONCEJAL	RECIBIDO: <i>Mauricio Rodas</i>
	FECHA: <i>05/11/2018</i>
	HORA: <i>09:15</i>
	FIRMA: <i>[Firma]</i>
EDDY SÁNCHEZ CUENCA CONCEJAL	

Oficio No.: SG- 3508 **A**
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.

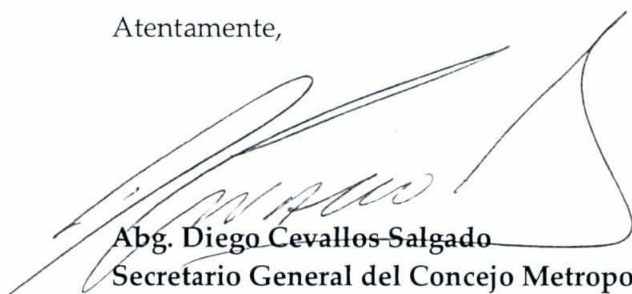
En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de 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 Edilicio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

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, 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: Secretaria de las Comisión de Movilidad
CC: **Con copia para conocimiento**
Ejemplar 5: Alcaldía Metropolitana
Ejemplar 6: Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas



PROCURADURÍA METROPOLITANA
Expedientes: 2019-00356
Ticket GDoc: 2018-028065 ✓

Quito, D.M. a **22 FEB 2019**

Abogado
Diego Cevallos
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente.-

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: **25 FEB 2019** Hora **8:10**

Nº. HOJAS

41h - (Cevallos)

Recibido por:

De mi consideración. -

En atención al Oficio No. SGC-0497 de 11 de febrero de 2019, referente al proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos, cúmpleme manifestar:

I. Competencia:

De conformidad con la Resolución A 004 de 12 de febrero de 2015, y el nombramiento efectuado por el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante acción de personal No. 56-171 de 27 de julio de 2018, quien suscribe es competente, en calidad de Procurador Metropolitano, para emitir el siguiente escrito.

II. Solicitud formulada:

Mediante Oficio No. SGC-0497 de 11 de febrero de 2019, recibido en esta Procuraduría Metropolitana en la misma fecha a las 14h30, se solicita:

"Por disposición del Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión de Movilidad, y en aplicación a lo establecido en el literal c) del artículo 13 de la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074, sancionada el 11 de marzo de 2016; me permito solicitar a usted, se sirva emitir su informe y criterio legal respecto del proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del Sistema Metropolitano de Estacionamientos."

III. Base Legal

- **Constitución de la República del Ecuador.**

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

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...)

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

- **Código Orgánico de Ordenamiento Territorial de Autonomía y Descentralización COOTAD.**

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

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; (...)

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

Art. 84.- Funciones.- Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...)

m) Regular y controlar el uso del espacio público metropolitano, y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización; (...)

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

Art. 87.- Atribuciones del Concejo Metropolitano.- Al concejo metropolitano le corresponden:

a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno

autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones;

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.

- **Ordenanza No. 170 de 22 de junio de 2017 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.**

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

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: (...)

1. 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 deberá 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 las 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 corresponde 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 (...)

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

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

Cuarta.- La Secretaria de Movilidad, en el plazo sesenta días, mediante resolución administrativa expedirá las regulaciones de funcionamiento y operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaria de Hábitat Territorio y Vivienda; y, Empresa pública Metropolitana de Movilidad y obras Públicas –EPMMOP, Administradora del Sistema, dentro del ámbito de su competencias. (...)

Novena.- Dentro del plazo de ciento ochenta días, contados a partir de la expedición de esta Ordenanza, la Empresa Publica 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.

IV. Análisis y Pronunciamiento:

Una vez analizada la normativa pertinente, y toda vez que el Proyecto materia de la presente solicitud es concordante con la normativa nacional y guarda relación con las disposiciones de la "Ordenanza Metropolitana No. 0170 de 22 de junio de 2017, 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"; sumado a que dicho Proyecto tiene como justificación el estudio técnico financiero contenido en el "Análisis de tarifas del Sistema de Estacionamientos de Quito y pliego tarifario de la Ordenanza Metropolitana No. 170", conforme lo dispone el Artículo 15.- Criterios para la fijación de tarifas, de la Ordenanza Metropolitana No. 170, que establece que "...El órgano competente administrador del sistema, a través de un estudio técnico financiero,


justificara el cálculo de las tarifas (...)"; ésta Procuraduría Metropolitana considera pertinente emitir **criterio legal favorable** a fin de que el Concejo Metropolitano proceda a conocer y resolver el "Proyecto de Ordenanza Metropolitana que determina las tarifas para todas las categorías del sistema Metropolitano de Estacionamientos".

El pronunciamiento de ésta Dependencia no se refiere a los aspectos técnicos, los cuales en razón de la competencia, son de exclusiva responsabilidad de los organismos técnicos o dependencias que los generen.

La oportunidad, mérito y conveniencia sobre las decisiones en este caso son de competencia de las autoridades responsables del Municipio de Distrito Metropolitano de Quito.



Las solicitudes o requerimientos que se hagan a esta Procuraduría Metropolitana no suspenden los plazos de cumplimiento de las obligaciones a cargo de las entidades, autoridades y funcionarios.

Atentamente,



Dr. Gianni Frixone Enriquez
Procurador Metropolitano

*Adjunto expediente completo.

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaboración:	Verónica Santillán	PM - AL	21-02-2019	
Revisión:	Juan Carlos Mancheno	PM - AL	22-02-2019	
	Joffre Cadena	PM - A	22-02-2019	

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

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

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

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

medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediatez del presunto infractor, la aplicación de la sanción y precautar a las personas, los bienes y el ambiente.

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

- 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;

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

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

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

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.

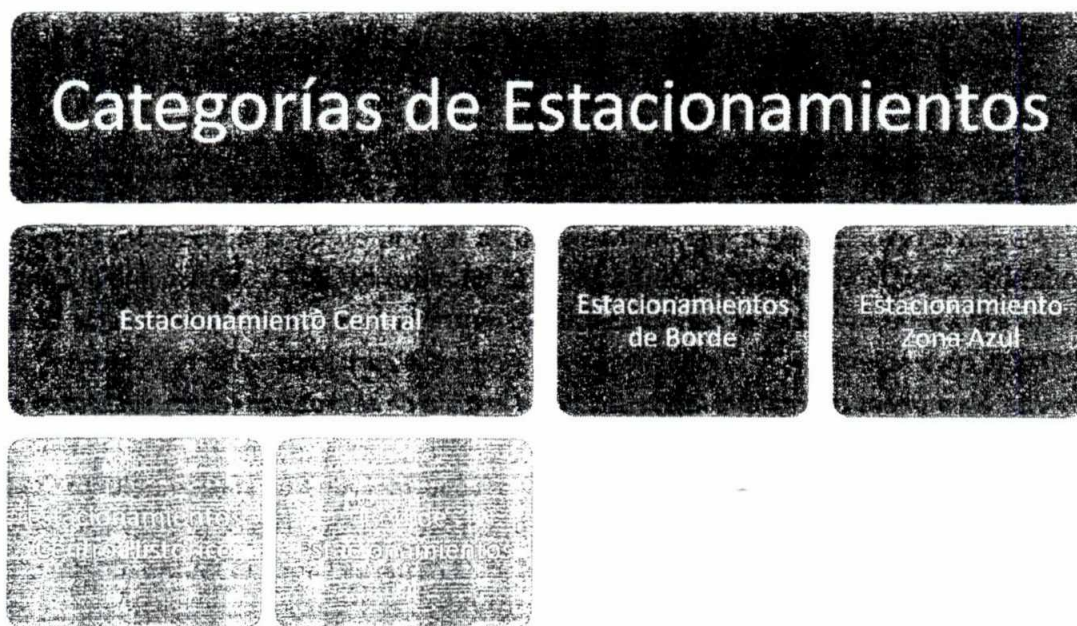


Tabla de categorías de estacionamientos del SEQ

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

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:

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

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

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

- 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.

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

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

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

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:

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


- 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

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

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.

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

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

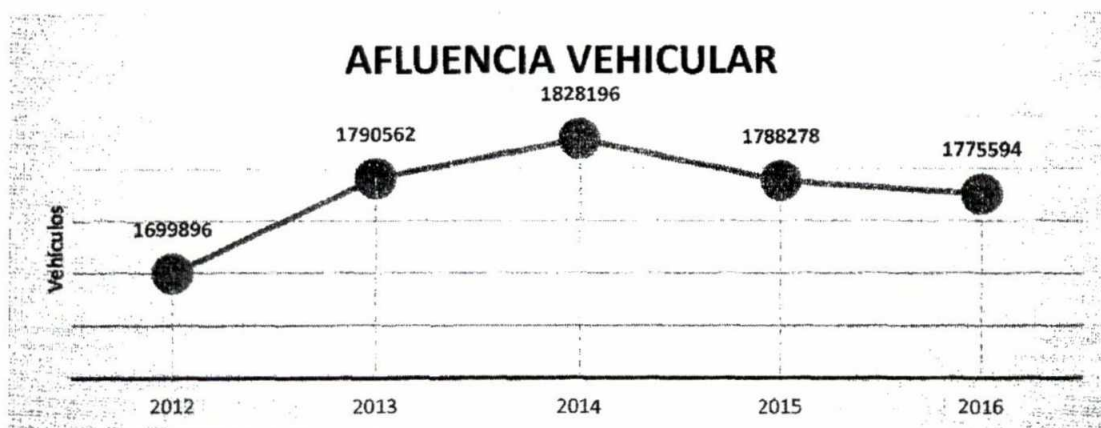
4.1.1. ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO

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

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
TOTAL	2682934	667649	2239938	118121	881446	1329022	963416	8882526

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



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
TOTAL	497387	56101	409976	30858	136965	276241	173277	1580805

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%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,01%

4.1.2. RED DE ESTACIONAMIENTOS

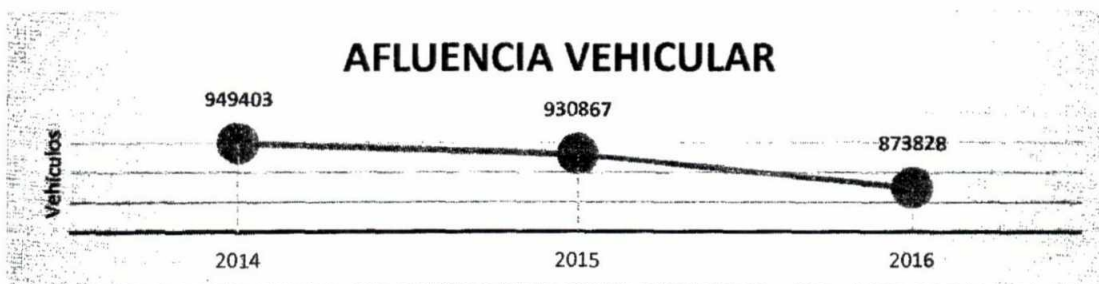
	ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LIVIANOS
	RED (1557)	CAROLINA 1	AV. JAPÓN Y AV. REPÚBLICA
CAROLINA 3		AV. JAPÓN Y AV. AMAZONAS	93
CAROLINA 4		AV. DE LOS SHYRIS Y AV. PORTUGAL	134
CAROLINA 5		AV. DE LOS SHYRIS Y AV. HOLANDA	132
CAROLINA 6		AV. DE LOS SHYRIS Y PASAJE RUMIPAMBA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

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

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

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

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



4.1.3. SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO ZONA AZUL

ESTACIONAMIENTO	DIRECCION	PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULOS LIVIANOS
ZONA AZUL (8883)	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

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

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
TOTAL	9.443.000	11.356.350	11.312.732	10.124.536	10.496.562	10.064.492


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
TOTAL		930

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


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

2011	\$ 957.752,48	\$ 259.851,47	\$ 571.734,98	\$ -	\$ 249.045,84	\$ 366.696,80	\$ 278.864,76	\$ 2.683.946,33
2012	\$1.032.060,21	\$ 288.303,06	\$ 672.274,18	\$ -	\$ 258.491,01	\$ 394.303,68	\$ 390.395,97	\$ 3.035.828,11
2013	\$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
2014	\$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
2015	\$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
2016	\$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
TOTAL	\$6.958.276,85	\$2.020.671,06	\$4.317.821,40	\$243.539,12	\$1.791.928,68	\$2.459.961,79	\$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
2010	\$ 434.293,19	\$ 108.758,04	\$ 233.263,09	\$ -	\$ 109.598,22	\$ 157.327,19	\$ 25.406,84	\$1.068.646,57
2011	\$ 499.674,14	\$ 135.568,49	\$ 298.282,90	\$ -	\$ 129.931,03	\$ 191.311,34	\$ 145.488,02	\$1.400.255,92
2012	\$ 686.876,21	\$ 191.876,90	\$ 447.424,61	\$ -	\$ 172.035,82	\$ 262.424,43	\$ 259.823,70	\$2.020.461,67
2013	\$ 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
2014	\$ 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
2015	\$ 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
2016	\$ 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
TOTAL	\$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
CAROLINA 1	\$ 17.472,01	\$ 68.414,44	\$ 90.634,01	\$ 95.498,25	\$ 98.522,02	\$ 84.145,22	\$ 454.685,95
CAROLINA 3	\$ 20.428,02	\$ 86.504,90	\$ 96.485,01	\$ 97.305,50	\$ 82.079,51	\$ 73.747,75	\$ 456.550,69
CAROLINA 4	\$ -	\$ 88.172,35	\$ 106.450,03	\$ 109.480,50	\$ 108.994,52	\$ 93.843,50	\$ 506.940,90
CAROLINA 5	\$ -	\$ -	\$ 40.299,47	\$ 58.022,75	\$ 60.017,98	\$ 58.117,50	\$ 216.457,70
CAROLINA 6	\$ -	\$ -	\$ 19.268,02	\$ 27.784,00	\$ 15.695,50	\$ 22.704,99	\$ 85.452,51
CAROLINA 7	\$ 5.674,01	\$ 54.925,95	\$ 69.479,43	\$ 71.084,50	\$ 68.695,51	\$ 60.158,25	\$ 330.017,65
CAROLINA 8	\$ 3.382,23	\$ 40.368,83	\$ 55.073,02	\$ 56.023,50	\$ 53.705,98	\$ 67.096,25	\$ 275.649,81
BICENTENA 1	\$ -	\$ -	\$ 76.605,07	\$ 104.957,00	\$ 107.488,00	\$ 106.783,17	\$ 395.833,24
BICENTENA 2	\$ -	\$ -	\$ 57.555,08	\$ 72.214,00	\$ 84.775,50	\$ 54.203,00	\$ 268.747,58
BICENTENA 3	\$ -	\$ -	\$ 36.302,98	\$ 40.842,00	\$ 47.408,50	\$ 52.907,00	\$ 177.460,48
LA ESQUINA	\$ -	\$ 25.317,81	\$ 83.215,88	\$ 88.660,04	\$ 93.245,50	\$ 101.853,09	\$ 392.292,32
CUMANDA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 42.060,00	\$ 40.823,00	\$ 40.020,88	\$ 122.903,88
AUCAS	\$ -	\$ 46,50	\$ 1.393,60	\$ 34,50	\$ -	\$ -	\$ 1.474,60


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

EQUINOCCIO	\$ -	\$ -	\$ 4.933,49	\$ 10.090,50	\$ -	\$ -	\$ 15.023,99
MIRAFLORES	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 501,00	\$ -	\$ -	\$ 501,00
TOTAL	\$ 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
TOTAL	\$ 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
TOTAL	\$13.827.542,85	\$6.255.364,96

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

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
TOTAL	\$ 166.292,14

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:

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

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
TOTAL DE	\$6.203.993,57	\$4.236.088,60	\$1.455.403,83	\$ 0,91	\$5.691.492,43	\$ 512.501,14	100%	12.808.539


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 RECAUDACIÓN									
AÑOS	ESTACIONAMIENTOS CHQ.							TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS
	CADISAN	MONTEFAR 1	MONTEFAR 2	SAN BLAS	EL TELAR	LA RONDA	YANLI		
2010	434.253,19	109.588,22	157.327,19	108.758,04	233.263,09	25.496,84		1.068.648,57	
	744.821,83	187.963,22	269.819,40	186.322,36	400.051,03	43.573,26			1.832.751,04
2011	493.674,14	129.831,03	191.311,34	135.568,49	298.262,90	145.488,82		1.400.255,92	
	957.757,48	249.045,84	365.656,80	259.851,47	571.734,98	278.864,76			2.683.946,33
2012	686.876,21	172.035,82	267.424,43	191.876,90	447.424,61	238.823,70		2.020.461,67	
	4.032.060,21	258.491,81	394.305,68	286.300,06	672.474,18	390.395,57			3.035.828,10
2013	801.226,98	224.141,54	285.030,39	213.872,97	527.481,87	334.267,43	24.946,08	2.410.767,26	
	1.070.714,16	289.530,01	380.898,40	285.548,48	704.896,77	446.695,88	33.336,52		3.221.612,25
2014	575.453,62	265.936,15	394.850,40	358.820,84	455.082,96	367.888,29	158.087,24	2.589.786,70	
	1.961.043,08	294.202,23	74.270,64	403.324,75	678.664,53	678.664,83	463.822,57		3.854.993,15
2015	756.011,68	296.798,08	348.546,61	221.325,97	477.311,10	337.970,83	46.748,06	2.394.732,33	
	1.847.258,24	286.464,59	483.660,85	367.781,78	661.188,56	467.270,19	64.737,20		3.518.380,36
GASTO	3.757.533,82	1.108.440,84	1.638.210,36	1.229.822,41	2.438.856,53	1.470.825,11	239.761,38	11.084.572,45	
INGRESO	5.913.648,00	1.575.896,50	1.969.649,83	1.731.823,77	3.688.811,44	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

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

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%
TOTAL	100%

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

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

NOVIEMBRE	14:30	8:03	8:53:10	2:06:45	8:20:42	12:46:20	17:12:29	20:33:17
DICIEMBRE	15:05		11:47:44	2:03:24	8:43:45	19:46:02	20:53:22	13:03:20
PROMEDIO DE PERMANENCIA	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:

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

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

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
TOTAL		\$ 3.653.334,79	

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														TOTAL	TOTAL			
AÑOS	RED DE ESTACIONAMIENTOS													TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS			
	CAROLINA 3	CAROLINA 4	CAROLINA 5	CAROLINA 6	CAROLINA 7	CAROLINA 8	LA SERRANA	JIGALA	RECREATIVO 1	RECREATIVO 2	RECREATIVO 3	RECREATIVO 4	RECREATIVO 5					
2010	9 115,63	10 637,81			2 262,97	1 344,90											34 401,31	
2011	17 472,01	26 436,03			8 674,81	5 863,20												48 386,05
2012	45 938,47	14 000,07	18 247,04		11 420,69	8 802,01	2 263,17	2,28										114 677,12
2013	89 434,34	67 884,01	88 172,33		66 938,53	49 368,63	35 917,81	48,89										369 789,73
2014	67 802,41	72 290,11	73 637,71	30 134,33	14 418,47	31 330,11	41 311,74	67 371,34	1 843,64	57 334,45	43 458,65	37 143,31	2 611,78					537 670,89
2015	94 034,61	76 486,81	146 480,95	48 208,47	19 248,82	38 479,43	55 471,30	83 214,80	1 389,80	73 445,07	57 430,04	26 202,08	4 803,48					797 636,84
2016	70 326,24	79 332,24	48 124,64	78 424,24	72 341,12	72 332,70	71 889,81	40 773,39	27 348,64	104 330,81	168 640,84	37 751,36	61 400,51	41 200,81	42 864,22	1 184 170,21		
2017	85 486,25	67 368,30	190 480,50	95 802,75	27 334,80	71 484,50	86 803,50	68 889,84	34,80	184 907,80	72 214,40	48 947,80	10 080,50	43 800,00	801,80			874 586,64
2018	71 132,80	99 753,84	74 682,87	42 031,81	11 338,64	49 891,12	26 988,63	57 313,63		77 579,32	41 198,96	34 234,67						621 472,34
2019	94 632,02	83 470,18	198 494,52	62 817,88	12 876,93	66 498,81	83 794,38	93 245,53		107 498,80	44 775,60	47 486,30						661 461,62
2020	172 330,34	238 449,03	336 912,11	146 342,47	96 593,14	130 240,53	163 380,41	161 402,15	26 543,68	233 290,53	264 492,81	149 891,24	73 637,79	71 404,25	42 864,22	2 469 612,74		
2021	371 946,70	382 860,84	418 897,40	156 346,34	63 247,82	263 889,41	388 863,17	389 430,34	1 474,30	280 888,87	214 544,34	134 863,43	16 070,90	83 892,80	801,00			2 684 471,78

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:

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

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

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:


RESUMEN DE INGRESOS Y GASTOS POR PUNTO DE RECAUDACIÓN
--

AÑOS	ZONA AZUL		
		TOTAL GASTOS	TOTAL INGRESOS
2010	355.525,69	355.525,69	
	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

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

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 MINIMO 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

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.

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

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
Total	\$6.445.191,88


Cálculo del BAIDI¹:

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

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	\$-
BAI	\$1.841.007,79

¹ Beneficio antes de intereses y después de impuestos

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

(-) Impuestos	\$-
Beneficio Neto	\$1.841.007,79

Cálculo del EVA²

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

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 período 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

² Valor económico añadido: "economic value added"

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

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.

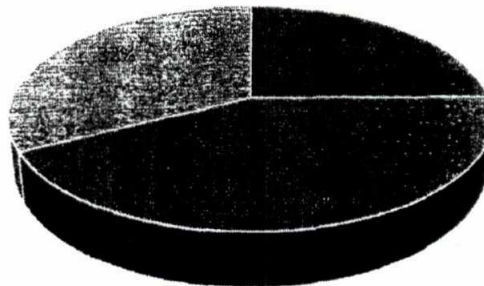
Fórmula:

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

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?

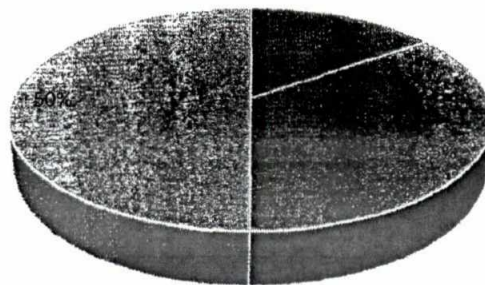
- ☐ a) 0.40-0.59ctvos.
- ☐ b) 0.60-0.79ctvos.
- ☐ c) 0.80-1.00ctvos.



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:

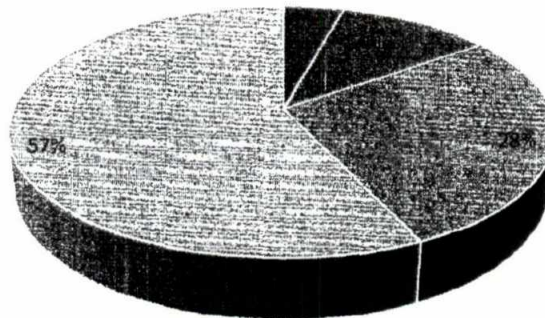
- Respuesta**
- ☐ a) 0.40-0.59ctvos.
 - ☐ b) 0.60-0.79ctvos.
 - ☐ c) 0.80-1.00ctvos.



Disposición a nueva tarifa – Valor agregado en seguro de vehículos

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

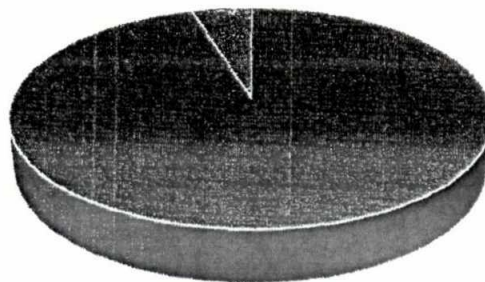
- Respuesta**
- a) 0-0,40ctvos.
 - b) 0,41-0,59ctvos.
 - c) 0,60-0,79ctvos.
 - d) >=0,80ctvos.



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?

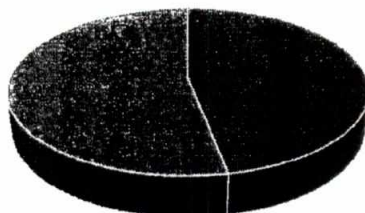
- Respuesta**
- a) De acuerdo
 - b) En desacuerdo



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

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.

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

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.

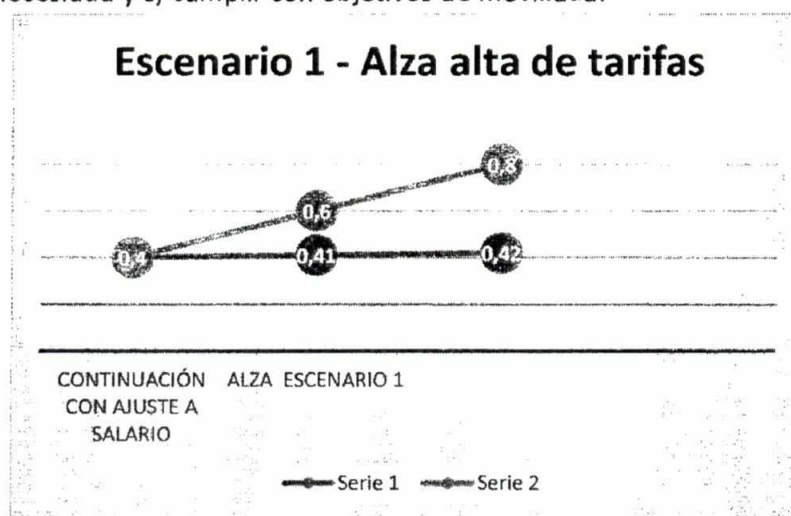
4.4.3. ESCENARIOS DE TARIFAS

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.



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

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

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

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

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

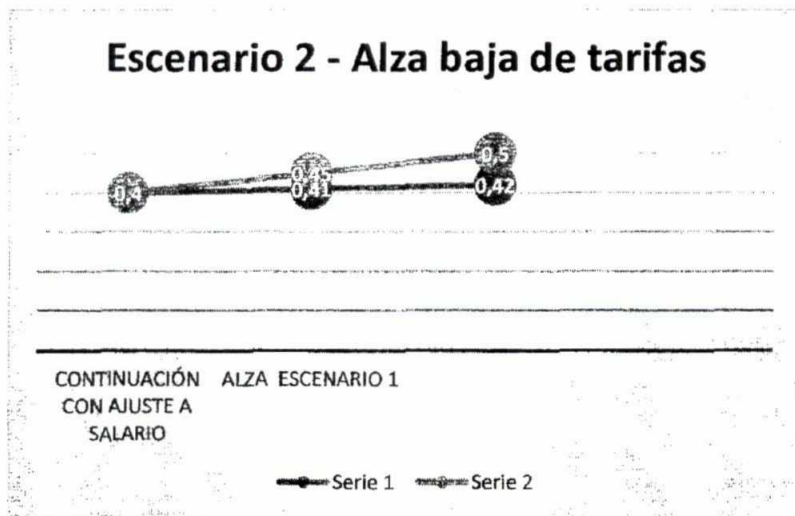
BAIDI	6'352.642,11
(-) Coste del Activo	2'587'500,00
EVA	3'765'142,11

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.

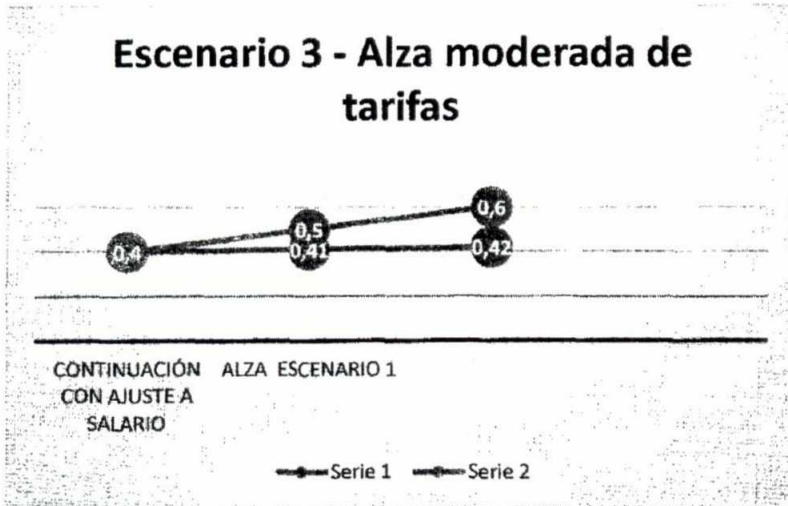


Escenario 2 - Alza Baja de tarifas

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

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

Cálculo BAIDI

Calculo del EVA

La fórmula para calcular el EVA es la siguiente:

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

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

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.

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

[REDACTED]	
(-) 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.”

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

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

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

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
Tarjeta Usuario Frecuente	Tarjeta que se entrega a los usuarios frecuentes de los estacionamientos, que han suscrito un contrato de arrendamiento	USD. 18,00
Perdida de Ticket	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
REMUNERACIÓN				
	Personal	1.085,68	6,785527108	1,1309212
				1,1309212
SOFTWARE				
	Milenium	120.000,00		0,9375000
				0,9375000
SERVICIOS				
	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

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


				1,3850825
SUMINISTROS DE OFICINA				
	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
TARJETAS USUARIO FRECUENTE	True Secure Premier Laminates	149	100	1,4900000
	tarjeta	680	100	6,8000000
				8,2900000
IMPRESORA CEBRA				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	2283		0,059453125
				0,059453125
IMPRESORA HP				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	299		0,007786458
				0,007786458
CAMARA FOTOGRAFICA				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	129		0,003359375
				0,003359375
EQUIPO DE COMPUTACIÓN				
	DEPRECIACIÓN EQUIPO	1200		0,03125
				0,03125
TOTAL	TARJETAS			8,8120193
RESUMEN				
USUARIOS FRECUENTES	COSTO DE PRODUCCIÓN			15,0845020
	COSTOS OCULTOS	6%		0,905070118
	PRECIO DE VENTA			15,9895721
	IVA	12%		1,918748651
	TOTAL			17,9083207

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.

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

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:

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

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

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 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

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,

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

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:

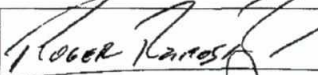
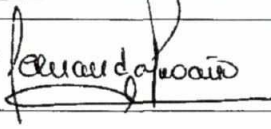
CATEGORIA DE ESTACIONAMIENTOS		HORARIOS	TARIFA BÁSICA APLICABLE ¹
ESTACIONAMIENTO CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	DIURNO (LUN-DOM)	\$ 1,10
		NOCTURNO (LUN-DOM)	\$ 1,32
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	DIURNO Y NOCTURNO (LUN-VIE)	\$ 1,00
		TARIFA ÚNICA (FINES SEMANA Y FERIADO ²)	\$ 1,00
ESTACIONAMIENTO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

¹ Los valores de las tarifas establecidas, ya incluyen IVA

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

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

- 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	

Quito, 27 FEB 2019

Oficio 491 -GG-GTE -SG

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

Abogado
Diego Cevallos Salgado
Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito
Presente

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

Fecha: 27 FEB 2019 Hora 9:30

Nº. HOJAS -69h-

Recibido por: *[Signature]*

[Handwritten signatures and date: 27/02/2019]

De mi consideración:

El 13 de febrero del año en curso, se llevó a cabo la reunión extraordinaria de la Comisión de Movilidad, en donde el Arq. Bolívar Muñoz, Gerente de Terminales y Estacionamientos de la EPMMOP, expuso el sustento técnico para el incremento de las tarifas en el Sistema de Estacionamientos de Quito, ante lo cual los señores concejales solicitaron se revise las tarifas mensuales de los arrendamientos de las plazas de estacionamientos y las normativas legales que quedarían derogadas.

Al respecto se ha revisado lo solicitado por los señores concejales, por tanto, indico que:

1. Respecto a las tarifas de usuarios frecuentes

En el artículo 10, Tarifas usuarios frecuentes, de la propuesta presentada en febrero de 2018 se detallan las tarifas mensuales por arrendamiento de plazas de estacionamiento que se ha venido cobrando desde el año 2011.

Con este antecedente, se ha realizado un análisis de mercado que permitió determinar el valor de la tarifa mensual a cobrar en los estacionamientos administrados por la EPMMOP.

- En los estacionamientos del centro histórico, la tarifa mensual de los estacionamientos privados oscila entre USD\$ 50 a USD \$90, considerando un horario de atención máximo de entre 12 a 14 horas diarias, sin contar con guardias de seguridad y en espacios abiertos y sin señalización. (Anexo 1).
- En los estacionamientos de la red, la tarifa mensual de los estacionamientos privados específicamente de los cercanos al Parque la Carolina, está entre \$40,00 y \$100, considerando, en su mayoría, un horario de atención máximo de entre 12 a 14 horas diarias. (Anexo 2).

En base a lo mencionado se propone las siguientes tarifas mensuales de estacionamientos:

ESTACIONAMIENTOS	CANON MENSUAL
CENTRO HISTÓRICO	\$ 100.00
RED DE ESTACIONAMIENTOS	\$ 70.00

2. Respecto a las normativas legales que quedarían derogadas

En la Ordenanza Metropolitana 170 se establece la disposición derogatoria de las Ordenanzas y Resoluciones del Concejo Metropolitano, que rige el Sistema de Estacionamientos de Quito, entre las cuales se encuentra la Resolución de Concejo No. 455 de 3 de julio del 2008, dónde se establece el mecanismo de cálculo de las tarifas.

Nuevos aspectos a considerarse:

Adicionalmente a la revisión solicitada por parte de los señores concejales, miembros de la Comisión de Movilidad, considerando que la propuesta de Ordenanza fue presentada en febrero de 2018 y que existen requerimientos actuales como la operación del Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado en horario nocturno y fines de semana, entre otros puntos, se solicita incluir los siguientes aspectos dentro de la propuesta de Ordenanza:

Artículo 7.- Tarifas base iniciales

El cálculo de las tarifas básicas aplicables se los realiza mediante una fórmula establecida:

$$\text{Tarifa Básica Aplicable} = \text{Tarifa Estándar} \times \text{índice correspondiente}$$

En donde, la tarifa estándar se la calcula de la siguiente manera:

Tarifa Estándar = SBU* x factor de cálculo (especificado en el artículo 8 de la propuesta de Ordenanza)

CATEGORIA DE ESTACIONAMIENTOS		HORARIOS	TARIFA BÁSICA APLICABLE 2018	TARIFA BÁSICA APLICABLE 2019	PROPUESTA TARIFA 2019
ESTACIONAMIENTOS CENTRAL	ESTACIONAMIENTOS CENTRO HISTÓRICO	DIURNO	\$ 1.10	\$ 1.15	\$1.15
		NOCTURNO	\$ 1.32	\$ 1.39	\$1.40
	RED DE ESTACIONAMIENTOS	DIURNO	\$ 1.00	\$ 1.05	\$1.05
		NOCTURNO*	\$ -	\$ 1.26	\$1.25
ESTACIONAMIENTOS EN VIA	SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS ROTATIVO TARIFADO	DIURNO	\$ 0.60	\$ 0.63	\$0.60
		NOCTURNO, FINES DE SEMANA Y FERIADOS**	\$ -	\$ 0.82	\$0.80

Por tanto, considerando que el Salario Básico Unificado para el año 2019 es de \$394 dólares, se requiere un ajuste en las tarifas establecidas en el cuadro detallado en el artículo 7 de la propuesta presentada el 22 de febrero de 2018, de la siguiente manera:

*En el cuadro propuesto en el Proyecto de Ordenanza remitido el 22 de febrero de 2018, se contempla el valor de la tarifa básica aplicable para el horario diurno de la red de estacionamientos, sin embargo, en el artículo 8, se presenta también un índice para el horario nocturno para este tipo de estacionamientos, con el cual, bajo la fórmula de cálculo propuesta, el valor de la tarifa para el año 2019 de 18:00 a 6:00 sería de USD \$1,26, como se señala en el cuadro anterior.

** A fin de dar atención a los insistentes pedidos de implementar el Sistema de Estacionamientos Rotativo Tarifado en horario nocturno, fines de semana y feriados en el sector de la Mariscal y en Cumbayá, se elaboró dos proyectos para la implementación (Anexo 4), en donde se sustenta que el Sistema podría funcionar en el horario señalado, siempre y

cuanto se pueda establecer una tarifa mínima de USD\$ 0.80, el cual es congruente considerando el factor de cálculo del artículo 8 de la Propuesta de Ordenanza, que establece una tarifa de USD \$0.82.

Otras consideraciones:

- Dentro del análisis de la propuesta de Ordenanza de tarifas, considerando que, actualmente la tarifa de estacionamiento de la red es de \$0,50 la hora o fracción de lunes a viernes y para sábados, domingos y feriados se mantiene una tarifa de USD\$0,50 sin límite de tiempo; se recomienda que la tarifa básica aplicable propuesta debe regir para todos los días de la semana.
- Usuarios frecuentes para estacionamientos de borde

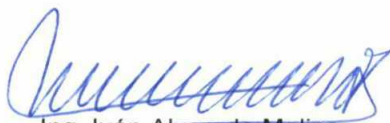
Adicionalmente a los estacionamientos centrales (Centro Histórico y red de estacionamientos) y los Estacionamientos Rotativos Tarifados, la EPMMOP también administra los estacionamientos de borde, los cuales fueron creados, sin costo alguno para los usuarios, para impulsar la medida de restricción vehicular pico y placa, que entró en vigencia el 28 de abril de 2010, mediante la suscripción de la Resolución A 0017.

Se realizó un análisis de los usuarios que accedían a los estacionamientos de borde, constatando que, vehículos que no se encontraban dentro de la medida de restricción vehicular, ingresaban a los predios, sin realizar pago alguno por su permanencia; por lo que, se dispuso al personal de seguridad, que el ingreso era exclusivo para los vehículos que tenían "Pico y Placa".

Es así que, se pudo identificar que existe una demanda latente de estacionamientos de borde para personas que requieren hacer uso diario del estacionamiento, por tanto, se realizó un estudio (Anexo 3), en el que se concluyó, que se debería suscribir contratos de usuarios frecuentes con los interesados, considerando una tarifa de USD\$ 50,00 mensuales.

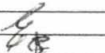
ESTACIONAMIENTOS	CANON MENSUAL
ESTACIONAMIENTOS DE BORDE	\$ 50.00

Atentamente,



Ing. Iván Alvarado Molina
Gerente General
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Anexos 1, 2, 3 y 4

Revisado por:	Econ. Carmen Elena Hermosa	DE	
Aprobado por:	Arq. Bolívar Muñoz Cadena	GTE	