



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS

Proyecto de Investigación
previo a la obtención del
título de Abogado de los
Tribunales y Juzgados del
Ecuador

Título del Proyecto de Investigación:

**ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS DE
PARQUEADEROS CON PARQUÍMETROS TARIFARIOS.**

Autor:

Darwin José Lombeida Verdezoto

Director del Proyecto:

Ab. Enrique Chalén Escalante MSc.

Quevedo - Los Ríos - Ecuador

2015

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Darwin José Lombeida Verdezoto, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normatividad institucional vigente.

Atentamente

Darwin José Lombeida Verdezoto

Autor

CERTIFICACIÓN DE CULMINACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

El suscrito, **Ab. Enrique Chalén Escalante MSc.**, Docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifica que el estudiante **Darwin José Lombeida Verdezoto**, realizó el Proyecto de Investigación de grado titulado “**ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS DE PARQUEADEROS CON PARQUIMETROS TARIFARIOS**”, previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados del Ecuador, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

Ab. Enrique Chalén Escalante MSc.

DIRECTOR DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

CERTIFICADO DEL REPORTE DE LA HERRAMIENTA DE PREVENCIÓN DE COINCIDENCIA Y/OPLAGIO ACADÉMICO.

Quevedo Octubre 30 de 2015

Ingeniera

Guadalupe Murillo Campuzano MSc.

VICERRECTORA ACADÉMICA

ENCARGADA DE LA FACULTAD DE DERECHO

Ciudad

Según Resolución Administrativa PRIMERA de Agosto 18 de 2015 fui nombrado Tutor de Proyecto de Investigación titulado: " ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS DE PARQUEADEROS CON PARQUÍMETROS TARIFARIOS ", desarrollada por el Sr. DARWIN JOSE LOMBEIDA VERDEZOTO de quien me es grato manifestar que ha cumplido con lo que determina el Reglamento de La Unidad de Titulación Especial de la UTEQ e ingresada su Tesis al sistema URKUND arroja la siguiente información

Document	Darwin Lombeida- Ordenanza Municipal sobre parquímetros.docx (D15919907)
Submitted	2015-10-29 18:09 (-05:00)
Submitted by	echalen@uteq.edu.ec
Receiver	echalen.uteq@analysis.urkund.com
Message	Proyecto de Investigación de Darwin Lombeida Show full message 7% of this approx. 27 pages long document consists of text present in 2 sources.

El mismo que avala los niveles de originalidad en un 93% y de copia un 7%, para los fines de Ley

ATENTAMENTE



Ab. Enrique Chalén Escalante MSc.

TUTOR DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Tema:

**“ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS DE
PARQUEADEROS CON PARQUÍMETROS TARIFARIOS”**

Presentado a la Vicerrectora Académica, Encargada de la Facultad de Derecho, como requisito previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.

Aprobado por:

Ab. Víctor Bayas Vaca MSc.
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Ab. Edison Fuentes Yánez MSc.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Dr. Ulises Díaz Castro.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

QUEVEDO – LOS RÍOS – ECUADOR

2015

AGRADECIMIENTO

A Dios por haberme dado salud, economía y sabiduría en mis estudios universitarios.

A los directivos de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, por brindarme la oportunidad de formarme dentro en esta Institución que muy acertadamente dirigen.

A mis profesores, que a lo largo de este camino supieron brindarme su conocimiento, consejos y experiencias vividas.

Al Director de Proyecto Ab. Enrique Chalén Escalante Msc, por el tiempo dedicado y compartido la orientación académica de este trabajo investigativo y a sus sugerentes observaciones.

A mi familia, en especial a mis hijos quienes con paciencia han esperado sus fines de semana para que yo pueda cumplir con esta meta, ellos han sido el motor de arranque para mi lucha constante.

A Todos los compañeros y amigos que con sus frases de aliento no permitieron que me desanime en la búsqueda del conocimiento y nuevos desafíos.

Darwin José Lombeida Verdezoto

Autor

DEDICATORIA

A mis padres, quienes me han apoyado incondicionalmente, en especial a mi Esposa Marcia Ochoa, a mis hijos Mathews y Valentina, por ser la fuente de inspiración y deseo de superación, y así brindarles un futuro digno, y cuando lean este trabajo se sientan orgullosos y sigan los pasos de su padre.

A mis hermanos, por haber colaborado de una u otra manera, un ejemplo que espero sirva de estímulo para que luchen por alcanzar sus metas.

Así mismo, dedico a todos aquellos que me ayudaron a culminar mi carrera académica y mis profesores que con su sabiduría y amistad formaron al profesional en que me he convertido.

Darwin José Lombeida Verdezoto

Autor

RESUMEN EJECUTIVO

La realización del presente proyecto de investigación titulado: “Ordenanza Municipal para el control de los espacios de Parquaderos Con Parquímetros Tarifarios”, está relacionada con el problema de la escasez de lugares libres en el cantón Santo Domingo, lo cual provoca que una gran parte de los automovilistas se estacionen en lugares no habilitados o bien autorizados para esto, entorpeciendo el tránsito de los viandantes, transporte público y privado que circula por la zona, por lo que existe la necesidad de una Ordenanza Municipal que permita implantar ubicaciones de parqueos en las áreas donde el vehículo es de empleo frecuente, las instalaciones para parquear serán construidas para facilitar el movimiento de los usuarios y ofrecer seguridad a sus vehículos, pues ellos acostumbran a parquearse en calles y áreas no destinadas para estacionamientos.

Tomando en cuenta que el Art. 7 del COOTAD faculta el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales, concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial. El presente proyecto de investigación propone la creación de una Ordenanza Municipal para regular el tráfico, disponiendo la implantación de parquímetros y lugares de parquaderos, de manera que se respeten las garantías constitucionales de los propietarios de automotores que buscan un lugar para estacionar su vehículo y evitar accidentes con consecuencias lamentables.

Palabras Claves: Parquadero, Parquímetro, Ordenanza Municipal, Seguridad

ABSTRACT

The realization of this research project entitled "Municipal Ordinance to control spaces parking Metered Tariff" is related to the problem of shortage of free places in the canton Santo Domingo, which causes a great deal of motorists parking in unauthorized places or authorized for this, obstructing the passage of pedestrians, public and private transport circulating in the area, so there is the need to put in place Municipal Ordinance parking locations in the areas where the vehicle is in frequent use, so that the parking facilities are built to facilitate movement of users and provide security for their cars, because they tend to park in streets and areas not designated for parking.

Taking into account that Art. 7 COOTAD enables the full exercise of their powers and the powers concurrently may assume, recognizing regional and provincial councils, metropolitan and municipal councils, the ability to issue general rules through ordinances, agreements and resolutions, applicable within its territorial district this research project proposed by a municipal ordinance is believed to regulate traffic, providing for the implementation of parking meters and parking places, so that respect comes the constitutional guarantees of the owners of vehicles that look for a place to park your car and prevent accidents with regrettable consequences.

Keywords: Parking, Parking Meter, Municipal Ordinance, Security

TABLA DE CONTENIDO

CONTENIDO

PORTADA:	i
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS	ii
CERTIFICACIÓN DE CULMINACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	iii
CERTIFICADO DEL REPORTE DE LA HERRAMIENTA DE PREVENCIÓN DE COINCIDENCIA Y/OPLAGIO ACADÈMICO.	iv
CERTIFICADOS DE MIEMBROS DEL TRIBUNAL	v
AGRADECIMIENTO	vi
DEDICATORIA	vii
RESUMEN EJECUTIVO.	viii
ABSTRACT	ix
TABLA DE CONTENIDO	x
ÍNDICE DE CUADROS	xiv
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xv
CÓDIGO DUBLÍN.	xvi
INTRODUCCIÓN.	xvii
CAPÍTULO I	1
CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1 Problema Investigación.	1
1.1.1. Planteamiento del Problema.	1
1.1.2. Formulación del Problema.	2
1.1.3. Sistematización del Problema.	2
1.2. Objetivos.	3
1.2.1. General.	3
1.2.2. Objetivos Específicos.	3
1.3. Justificación.	3
CAPÍTULO II.	5
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA INVESTIGACIÓN	5
2.1. Marco conceptual.	5
2.1.1. Parqueadero.	5
2.1.2. El parquímetro.	6
2.1.3. Ordenanza Municipal.	7
2.1.4. Seguridad.	8
2.2 Marco referencial.	8

2.2.1	Doctrina.	8
2.2.1.1	Historia de los primeros parquímetros.....	8
2.2.1.1.1	Los Parquímetros en la actualidad.	10
2.2.1.1.2	Objetivo de los parquímetros.	11
2.2.1.1.3	Ventajas de implementar un parquímetro.	11
2.2.1.1.3.1	Movilidad.....	11
2.2.1.1.3.2	Accesibilidad y espacio público.	12
2.2.1.1.3.3	Económicos.....	12
2.2.1.1.3.4	Ambientales.....	12
2.2.1.1.3.5	Sociales.....	12
2.2.1.1.4	Ubicación de parquímetros.....	13
2.2.1.1.5	Necesidad de incorporar parquímetros.....	15
2.2.1.1.6	Incidencia de los estacionamientos con parquímetros en el tráfico.	17
2.2.1.2	Tipos de parqueaderos.	18
2.2.1.2.1	Necesidades de estacionamientos y parqueaderos.	19
2.2.1.2.2	El espacio urbano de estacionamiento y su falta de regulación.....	19
2.2.1.2.3	Baja disponibilidad de estacionamiento.	20
2.2.1.2.4	Congestión vial.....	21
2.2.1.2.5	Estacionamiento ilegal.....	21
2.2.1.2.6	Altos niveles de ruidos y contaminación.....	22
2.2.1.2.7	Apropiación ilegal del espacio de estacionamiento.	22
2.2.1.2.8	La regulación del estacionamiento en la vía pública.	23
2.2.1.3	Principios.....	24
2.2.1.3.1	Transparencia.	24
2.2.1.3.2	Participación ciudadana.....	24
2.2.1.3.3	Flexibilidad.....	24
2.2.1.4	Introducción sobre los principios de descentralización y autonomía.	25
2.2.1.4.1	La descentralización	25
2.2.1.4.2	Autonomía.	26
2.2.1.4.3	Autonomía Municipal.....	27
2.2.1.4.4	El Municipio.....	28
2.2.1.4.4	Origen del Municipio.....	29
2.2.1.4.5	Derecho Municipal.....	31
2.2.1.4.7	Normativa Municipal.	31

2.2.1.4.8	Concejo municipal.	32
2.2.1.4.9	Facultad Legislativa del Concejo Municipal.	32
2.2.1.4.10	Autonomía Administrativa Municipal.	33
2.2.1.5	La Ordenanza Municipal.	35
2.2.1.5.1	Aprobación de las Ordenanzas Municipales.	36
2.2.1.5.2	La facultad sancionadora de las Ordenanzas Municipales.	37
2.2.1.6	Resultados esperados de los estacionamientos.	38
2.2.1.6.1	Mayor disponibilidad de lugares.	38
2.2.1.6.2	Reducción del tiempo de busca de estacionamiento.	39
2.2.1.6.3	Incremento de la velocidad de desplazamiento vehicular en la zona.	39
2.2.1.6.4	Disminución de emisiones contaminantes.	40
2.2.1.6.5	Mejoras en el espacio público.	40
2.2.1.6.6	Generación de recursos económicos.	40
2.2.2	Jurisprudencia.	41
2.2.3	Legislación.	47
2.2.3.1	Constitución de la República del Ecuador 2008.	47
2.2.3.2	Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentra.	49
2.2.4	Derecho Comparado.	51
2.2.4.1	Ley de Movilidad del Distrito Federal de México. 2014.	51
2.2.4.2	Ley 18.290 de Tránsito Chile, 2009.	53
2.2.4.3	Ley 45 Regulación de parqueaderos en Estados Unidos, 2007 Tránsito.	55
CAPÍTULO III.		56
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.		56
3.1	Localización.	56
3.2	Tipos de investigación.	56
3.2	Métodos de investigación.	57
3.3.1	Método Analítico.	57
3.3.2	Método Deductivo.	57
3.3.3	Método Inductivo.	57
3.4	Fuentes de recopilación de información.	57
3.4.1	Primarias.	57
3.4.2	Secundarias.	57
3.5	Diseño de la investigación.	58
3.5.1	Población y Muestra.	58

3.6	Instrumentos de la investigación.	59
3.6.1	Encuesta.....	59
3.7	Tratamiento de los datos.	59
3.8	Recursos humanos y materiales.	60
3.8.1	Humanos.....	60
3.8.2	Materiales.....	60
CAPÍTULO IV		61
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		61
4.1.	Resultados.....	61
4.1.1.	Encuesta a los Moradores del cantón Santo Domingo	61
4.1.2	Entrevista:	71
4.2	Discusión.....	72
CAPÍTULO V		78
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		78
5.1	Conclusiones.....	78
5.2	Recomendaciones.....	79
CAPÍTULO VI		80
BIBLIOGRAFÍA.....		80
CAPÍTULO VII.....		85
ANEXOS.....		85

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Ordenanza para la colocación de parquímetros	61
Cuadro 2: Parquímetros para regular el tránsito vehicular en el cantón Santo.....	62
Cuadro 3: Proyecto para dar solución a la falta de parqueaderos en el Santo Domingo....	63
Cuadro 4: Las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad.....	64
Cuadro 5: Nuevas normativas los conductores tendrán parqueaderos en cualquier.....	65
Cuadro 6: La Administración no controla el tráfico vehicular en forma normal	66
Cuadro 7: Necesidad más espacios para el descongestionamiento del tráfico vehicular	67
Cuadro 8: Control de parqueaderos se protegerá derechos y garantías de la ciudadanía	68
Cuadro 9: El Estado garantiza el derecho de movilidad.....	69
Cuadro 10: Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular.....	70

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Ordenanza para la colocación de parquímetros en la ciudad	61
Gráfico 2: Parquímetros para regular el tránsito vehicular en el cantón Santo Domingo ...	62
Gráfico 3: Proyecto para dar solución a la falta de parqueaderos en Santo Domingo	63
Gráfico 4: Las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad	64
Gráfico 5: Nuevas normativas los conductores tendrán parqueaderos en cualquier	65
Gráfico 6: La Administración no controla el tráfico vehicular en forma normal.....	66
Gráfico 7: Necesidad más espacios para el descongestionamiento del tráfico.....	67
Gráfico8: Control de parqueaderos se protegerá derechos y garantías.	68
Gráfico 9: El Estado garantiza el derecho de movilidad	69
Gráfico 10: Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular	70

CÓDIGO DUBLÍN

Título:	Ordenanza Municipal Para El Control De Espacios De Parqueaderos Con Parquímetros Tarifarios.		
Autor:	Darwin José Lombeida Verdezoto		
Palabra clave:	Parquímetros	parqueaderos	Ordenanza Municipal
Fecha de publicación:	25- septiembre-2015		
Editorial:	----		
Resumen: (hasta 300 palabras)	Resumen.-La realización del presente proyecto de investigación titulado: “Ordenanza Municipal para el control de los espacios de Parqueaderos Con Parquímetros Tarifarios”, está relacionada con el problema de la escasez de lugares libres en el cantón Santo Domingo, lo cual provoca que una gran parte de los automovilistas se estacionen en lugares no habilitados o bien autorizados para esto, entorpeciendo el tránsito de los viandantes, transporte público y privado que circula por la zona, por lo que existe la necesidad de una Ordenanza Municipal que permita implantar ubicaciones de parqueos en las áreas donde el vehículo es de empleo frecuente, las instalaciones para parquear serán construidas para facilitar el movimiento de los usuarios y ofrecer seguridad a sus vehículos, pues ellos acostumbran a parquearse en calles y áreas no destinadas para estacionamientos. Abstract.-Given that Art. 7 of COOTAD For the full exercise of their powers and faculties that may concurrently assume recognizes regional and provincial councils, metropolitan and municipal councils, the ability to issue general rules, to through ordinances, agreements and resolutions, applicable within its territorial jurisdiction., this research project is presented to propose a municipal ordinance is created to regulate traffic by providing the implementation of parking meters and parking places and so that constitutional guarantees are respected auto owners looking for a place to park your car and prevent accidents with regrettable consequences.		
Descripción:			
URI:			

INTRODUCCIÓN

En la realización de este trabajo de investigación, se toma en cuenta el cumplimiento de las señaladas normas, así como otras disposiciones constitucionales y legales. La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, presenta la iniciativa, de coordinar y ejecutar acciones tendientes a sugerir un mejor control de las actividades de transporte, una adecuada y segura circulación vehicular y peatonal, un proceso de descongestionamiento vial y un uso racional del espacio público urbano, particularmente en las áreas de mayor densidad poblacional y ocupación vehicular, como es la zona del centro de la ciudad y en aquellas áreas donde se concentra el mayor flujo de actividades interpersonales, comerciales y administrativas.

El motivo de realizar la presente investigación jurídica, se originó por la continua desorganización del tráfico vehicular en ciertas horas del día en el cantón de Santo Domingo de los Colorados. El congestionamiento de vehículos se torna insoportable y la consecuente pérdida de tiempo por lo que urge instrumentar y ordenar mediante una norma esta actividad.

Revisando lo que indica la Constitución de la República del Ecuador se determina, que uno de los más altos deberes del Estado y de las instituciones que lo integran, es garantizar, respetar y hacer respetar, entre otros derechos fundamentales de la condición humana, los relacionados con la vida y el tránsito con seguridad, disponiendo que, para precautarlos, se deben establecer políticas tendientes a su preservación, debiendo en todo momento priorizarse su protección.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales son organismos de derecho público y personería jurídica, cuyas atribuciones se encuentran establecidas en la Constitución de la República y en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, que tiene como finalidad primordial el precautar el bienestar de sus conciudadanos y es por ello que la Carta Magna en concordancia con el COOTAD, determina que corresponde a estos entes seccionales de la administración

pública, planificar, organizar y regular el tránsito y el transporte terrestre dentro de su jurisdicción,

El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Santo Domingo, debe preocuparse por establecer mediante Ordenanza Municipal el ordenamiento del tránsito y el buen uso y aprovechamiento de la vía pública urbana, en particular de las áreas destinadas al estacionamiento de vehículos, ya sea en las calles o en patios privados, así como el uso de parquímetros para el acceso a un lugar para estacionarse y que a la vez permita una mayor rotación y fluidez en la circulación vehicular, en beneficio de todos los ciudadanos, el comercio y los agentes productivos que ejercen sus actividades en el cantón.

CAPÍTULO I

CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Problema Investigación.

1.1.1. Planteamiento del Problema.

La ciudad de Santo Domingo de los Colorados, se ha visto afectada por un crecimiento acelerado del parque automotor, sin que haya tenido una adecuada respuesta en el desarrollo de infraestructuras que permita atender su demanda. Pese a los esfuerzos realizados por la administración municipal y las autoridades de tránsito locales y nacional, las instituciones responsables no cuentan en la actualidad con un ordenamiento suficiente del tránsito que le permita al conductor estacionar su vehículo y al peatón transitar fluidamente y con seguridad, en procura de la reducción de la accidentalidad y la mejora del medio ambiente, acercándonos al concepto de ChilachiTo” (“nuestra tierra”) en tsáfiqui.

Este problema subsiste en el sector céntrico desde varios años atrás en horas picos se hace casi imposible dejar estacionado los automotores en esas avenidas, Además los conductores enfrentan problemáticas como ser sancionado por la autoridad competente, multas por mal estacionamiento, los vehículos son expuestos a rayones y desperfectos en la carrocería, a la sustracción de accesorios. Hay que plantear una solución que sea de beneficio para ambas partes, tanto para el usuario como para la entidad que esté a cargo de controlar, regular, supervisar y administrar los espacios designados como parqueaderos.

Una de las posibles soluciones para mejorar el tema de los estacionamientos en la vía pública, son los sistemas de estacionamiento con parquímetros tarifados que ayudarán, además de democratizar los estacionamientos en la vía pública, a dar orden y buena imagen a la ciudad.

El ordenamiento constitucional determina, como uno de los más altos deberes del Estado y de las instituciones que lo integran, es garantizar, respetar y hacer respetar los derechos a la vida y al tránsito con seguridad, debiendo establecer normativas y Ordenanzas tendientes a su prevención y vigencia y, entre ellos, debe priorizar la protección del primero de los señalados.

En general, todos los ciudadanos somos partícipes activos del tránsito como conductores, peatones o pasajeros, lo que nos crea la necesidad de conocer e identificar las normas y los dispositivos que regulan la movilización por las vías públicas, ya que de ello depende nuestra seguridad y la de los demás usuarios.

La falta de una Ordenanza Municipal, no permite que los conductores dispongan de un espacio tarifario para un tiempo indeterminado de estacionamiento, fijando entre otros efectos, que el tránsito sea identificado como una actividad peligrosa, y no como un beneficio en la urbe, en la que interactúan, además del elemento humano, el vehículo y la vía.

1.1.2. Formulación del Problema.

¿De qué manera la falta de una Ordenanza Municipal para la distribución de parqueaderos públicos con parquímetros genera el desorden y congestionamiento vehicular?

1.1.3. Sistematización del Problema.

¿De qué manera la creación de una Ordenanza Municipal necesita del respaldo doctrinario para regular el estacionamiento vehicular con el implemento de parquímetros?

¿En qué forma un análisis comparativo de las normativas de otros países permitirá conocer sobre la regulación de las zonas de parqueaderos con instalaciones de parquímetros?

¿En qué forma una Ordenanza Municipal ayudará a la regulación de los espacios para parqueaderos de vehículos con parquímetros tarifarios en el cantón Santo Domingo de Los Colorados?

1.2. Objetivos.

1.2.1. General.

Crear una Ordenanza Municipal que disponga el reordenamiento del estacionamiento vehicular controlado por un parquímetro tarifario en el casco urbano del cantón Santo Domingo de los Colorados.

1.2.2. Objetivos Específicos.

Analizar la doctrina que respalde la creación de una Ordenanza Municipal para regular el estacionamiento vehicular con el implemento de parquímetros.

Realizar un análisis comparativo de las normativas de otros países sobre la regulación de las zonas de parqueaderos con instalaciones de parquímetros.

Proponer una Ordenanza Municipal de acuerdo a las obligaciones de los GADs para regular los espacios de parqueaderos de vehículos con parquímetros tarifarios en el cantón Santo Domingo de Los Colorados.

1.3. Justificación.

Dado que los espacios en la vía pública son generalmente mal utilizados, tanto en términos de comodidad para los conductores y acompañantes, como de accesibilidad para los propietarios y clientes de locales comerciales cercanos, estos espacios de la vía pública urbana deben tener una regulación adecuada y técnica para asegurar que no sean monopolizados y aprovechados por un reducido número de usuarios y en largos periodos, en perjuicio del resto de los ciudadanos, de ahí la importancia de realizar esta investigación.

Según se analiza la importancia de esta Ordenanza que se propone en la presente investigación, los espacios en vía pública en pleno casco comercial del cantón de Santo Domingo de los Colorados, deben ser readecuados y apropiados para que mediante la

instalación de parquímetros tarifados se controle el congestionamiento vehicular y se oxigenen las principales vías del casco comercial mediante la imposición de límites de tiempo de uso para cada tipo de parquímetro.

La creación de esta ordenanza para el uso correcto del vehículo mediante el control del tiempo tarifario, se logrará mejor utilización de los espacios de parqueadero, con la utilización de los parquímetros tarifarios, a la vez que mediante un control de tiempo instalado en dichos dispositivos vigilará que los propietarios de los automotores utilicen los tiempos controlados para sus actividades y no lo hagan de manera desordenada y arbitraria como en la actualidad se vienen haciendo lo cual conlleva en mucho de los casos en accidentes de tránsito puesto que utilizan calles de bastantes flujo vehicular esto explica la trascendencia social de la propuesta.

La investigación fue factible por la ayuda y apoyo de las autoridades de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, autoridades de Tránsito, miembros del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón de Santo Domingo de Los Colorados.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Marco conceptual.

2.1.1. Parqueadero.

Con relación a los automóviles, se conoce como parqueadero o bien estacionamiento según Mumford, Lewis.

“Se define como estacionamiento o aparcamiento al acto de dejar inmóvil un vehículo por un tiempo indefinido, el cual puede estar sujeto a un control tarifario de acuerdo a las leyes vigentes municipales.”¹

Al espacio físico cerrado o abierto en donde se deja el vehículo por un tiempo sin determinación y también se lo considera asimismo al acto de dejar inmovilizado un vehículo, no es relevante si los ocupantes se hallan o no dentro del vehículo, y basta con que la actividad que desarrollen en su interior no trascienda al exterior a través del despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo como tenderetes, toldos, dispositivos de nivelación, aguantes de estabilización, etc.

“El espacio físico donde se deja el vehículo por un tiempo indefinido para lo cual su uso puede ser gratuito o pagado”.²

En los países donde el vehículo es de empleo común, instalaciones para los estacionamientos abiertos o cerrados son construidas a la inmediación de edificios, para facilitar el movimiento de los usuarios y brindar seguridad a sus vehículos; esto

¹ Mumford, Lewis. (2012). The City in History: its Origins, Its Transformations, Books. Traducido WIKIPEDIA. Enciclopedia librevirtual, <http://es.wikipedia.org/wiki/Ambiente>

² Club de ensayos. 2014 [https:// www.clubensayos.com/buscar/estacionamientos/pag_1.html](https://www.clubensayos.com/buscar/estacionamientos/pag_1.html)

acostumbra a ser garajes construidos en los sótanos de los mismos, o su vez en lugares señalizados para parquear.

Antonio Fernández: “Parqueadero, Es un sustantivo del español que significa, Lugar destinado al aparcamiento de automóviles.”³

2.1.2. El parquímetro.

“Un parquímetro es un dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas para ello. Su función consiste en recolectar dinero a cambio del derecho de estacionar un vehículo en un lugar público, por una cantidad de tiempo.”⁴

Los parquímetros son usados por las municipalidades como una herramienta para hacer valer sus políticas de estacionamiento en la calle, que por lo general están relacionadas con el tráfico y las políticas de gestión de movilidad.

ORTIZ, Leonardo y Amado Crotte:

“Es un dispositivo que se usa para cobrar por el estacionamiento de los automotores en la vía pública. Está formado por tubo metálico de más o menos ciento sesenta cm de altura, fijado al suelo y que en su parte superior tiene una abertura para poner las monedas y una ranura para extraer el respectivo comprobante de pago y autorización a estacionar por un tiempo”.⁵

Un parquímetro es un instrumento que sirve para regular el tiempo de un vehículo que permanece estacionado en un sitio público. Marcha generalmente con monedas, cuantas más monedas introduce en él, más tiempo puede dejar su vehículo.

³ ANTONIO Fernández Fernández, 2007 Diccionario de Dudas volumen 2 España Ediciones nobel Pag. 128

⁴ MANUAL VIAL. (2015). Educación vial de México DF. Manual Vial. Editorial McGraw hill. Obtenido de : <https://es.wikipedia.org/wiki/Parqu%C3%ADmetro>.

⁵ ORTIZ Leonardo y Amado Crotte. (2010). Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México. En L. y. Ortiz. México DF, México: McGrawHill.

“Aparato que mide el tiempo de permanencia de un vehículo en un estacionamiento de pago en la vía pública y que además cobra al usuario la cantidad debida.”⁶

2.1.3. Ordenanza Municipal.

“Las Ordenanzas Municipales son normas generales emanadas del Concejo Municipal, de gestión administrativa, de cumplimiento obligatorio a partir de su publicación. Se aprobarán por mayoría absoluta de los concejales presentes, salvando los casos previstos por la Constitución Política del Estado, la presente Ley y los Reglamentos.”⁷

Es un acto normativo a través del que se expresa el Concejo Municipal para el gobierno de su respectiva sección de provincia en temas que sean de interés general y permanente para la población y cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación.

Linares define el término de Ordenanza, señalando que “Son leyes materiales dictadas por determinados órganos administrativos que disponen de algún grado de autarquía. Estas suponen una base legal formal que autoricen a dictarlas.”⁸

Las ordenanzas pueden provenir de diferentes autoridades administrativas, militares civiles con grado de autonomía y Jerarquía son dictadas con el objetivo de dar un orden a un mandato establecido por la ley.

Por su lado, Izaguirre, mantiene que “Las Ordenanzas son el producto de los actos decisorios de la Empresa Municipal que tienen fuerza obligatoria y carácter general para los miembros de la comunidad.”⁹

A través de las Ordenanzas, a las que asimismo se las llama leyes de administración seccional, los órganos eficientes dictan reglas jurídicas destinadas a la racional administración de las urbes o bien circunscripciones geográficas en las que ejercitan es

⁶ Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. © 2007 Larousse Editorial, S.L.

⁷ Ley N° 2028 Ley De Municipalidades Del 28 De Octubre De 1999 Bolivia, art. 20 Ordenanzas Municipales. <http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>.

⁸ LINARES Mata 2014, Derecho Administrativo y funciones Estatales, Editorial Astrea, Buenos Aires, p.84

⁹ IZAGUIRRE M. E. IZAGUIRRE VÉLEZ, La expropiación, op. cit., pag. 16-29

limitado y se orientan a encauzar la eficiente y oportuna acción administrativa en intenta de la racional prestación del servicio que les está atribuido.

2.1.4. Seguridad.

“La palabra Seguridad procede del latín securitas, que por su parte deriva de securus (sin cuidado, sin cautela, sin miedo a preocuparse), que significa libre de cualquier riesgo o bien daño, y desde el punto de vista psicosocial se puede estimar como un estado mental que genera en los individuos (personas y animales) un particular sentimiento de que se está fuera o bien distanciado de todo riesgo ante cualquier circunstancia”.¹⁰

La seguridad es la garantía que tienen las personas de estar libre de todo daño, amenaza, o bien riesgo; es la necesidad de sentirse protegidas, contra todo lo que pueda alterar o bien transgredir contra su integridad física, ética, social y hasta económica.

“El concepto seguridad, en el sentido más amplio del término, hace referencia a la ausencia de riesgos o amenazas, en este caso en el factor tránsito como en el ámbito individual de las personas físicas”.¹¹

Concierne a que todo está libre de algún daño y que goza de tranquilidad, en este caso cuando se habla de seguridad de tránsito, se refiere a todo el contexto automotor está seguro.

2.2 Marco referencial.

2.2.1 Doctrina.

2.2.1.1 Historia de los primeros parquímetros.

Los primeros sistemas de estacionamiento medido surgieron en la ciudad de Oklahoma City, en Estados Unidos. Surgieron en forma de parquímetros tras el intento del abogado y

¹⁰ MANUAL VIAL. (2015). Educación vial de México DF. Manual Vial.

¹¹ PEREZ Ventura. Juan 02 de Febrero de 2015. INTRODUCCIÓN AL CONCEPTO DE SEGURIDAD, El orden mundial en el S.XXI. Recuperado el 08 de Diciembre de 2015, .

editor Carl C. Magee con el apoyo del Comité de Tránsito y Comercio, de disuadir a los conductores que trabajaban en el área céntrica de no dejar el vehículo estacionado delante de las tiendas durante todo el día en las calles más transitadas restringiendo a los potenciales clientes y demás transeúntes. “De esta forma los lugares de aparcamiento del centro serían rentados evitando así que sean ocupados todo el día, además de generar ganancias para el municipio. Los mismos se fueron adoptando por diferentes municipios, colegios y universidades, para luego llegar a las principales ciudades. Los mismos recién se harían efectivos en Europa a principios de los años 80.”¹²

Los primeros parquímetros eran totalmente mecánicos y en la actualidad algunos lo siguen siendo. Los medidores eran impulsados por mecanismos similares a los relojes de cuerda, siendo algunos manuales y otros automáticos.

“Los primeros parquímetros existieron efectuados por la Magee-Hale Park-O bien-Meter, Dual, Mark-Time, y Duncan-Miller. Al pasar del tiempo tomaron la producción otras compañías que prosiguen generando hasta la actualidad como ser POM, Inc., descendientes de Magee, y Duncan Industries. Conforme los parquímetros se hacían más frecuentes, comenzaron los inconvenientes con los delincuentes quienes se aprovechaban de la vulnerabilidad de exactamente los mismos lo que forzó a los fabricantes a producir medios más seguros de almacenaje. Otro inconveniente que se apreciaba con el sistema en sus primeras etapas debía ver con el costo de mantenimiento, el costo del personal de recolección y el de instalación en tanto que debía instalarse un poste y un parquímetro por cada uno de ellos de ellos. Con lo que los diferentes fabricantes plantearon nuevas formas de reducir los costos a sus clientes del servicio, apareciendo de esta manera los parquímetros duales reduciendo el número de postes a la mitad y renovando notablemente las situaciones de espacio y costos.

Al tiempo que se efectuaron notables mejoras en los sistemas mecánicos durante los años, siendo conque ciertos sistemas de estas peculiaridades prosiguen en funcionamiento en diferentes urbes, la introducción de los sistemas electrónicos ha significado un cambio radical, ciertos parquímetros actuales proveen almacenaje de datos como montos de dinero recogidos, contadores, medidores, indicadores, sistemas de seguridad avanzados, sistemas de sensores de cercanía, entre otras muchas peculiaridades, como ser nuevos beneficios

¹² JUAREZ Juan, (2014) El Súper Negocio de Partidos. Parquímetros en la Ciudad de México, pag. 78

que no se vinculan de forma directa a los dueños y ayuntamientos sino más bien a los conductores, por medio de sistemas de tarjetas de estacionamiento prepagas que controlan el gasto en estos dispositivos.

Sin embargo, ciertos parquímetros actuales no son verdaderamente parquímetros tradicionales sino pasaron a ser centros automatizados de pago que regresan un recibo como comprobante y brindan servicios auxiliares. Estos últimos disminuyen el empleo de espacio urbano y de personal de mantenimiento significativamente merced a que con solo una unidad se pueden manejar múltiples espacios de estacionamiento al tiempo”.¹³

Hoy día prosiguen formando parte del paisaje urbano de las principales ciudades en el globo. Aparte de estar protegidos contra el vandalismo y las condiciones atmosféricas desfavorables, muchos de ellos marchan con energía solar y cuentan con sistemas centralizados de administración y control que dejan entregar diferentes advertencias de funcionamiento del equipo como asimismo informar al usuario con un SMS de que el tiempo de parking se está agotando.

2.2.1.1.1 Los Parquímetros en la actualidad.

Hoy, el mercado ofrece diferentes opciones alternativas para ofrecer una solución integral al inconveniente del estacionamiento medido.

“Ciertos parquímetros dan sistemas de detección de automóviles que dejan supervisar cuando se hallan automóviles estacionados en los diferentes lugares, permitiendo de esta forma el anuncio de un sitio vacante, la detección de violaciones de tiempos de estacionamiento y la recolección de datos estadísticos. Incluso de esta forma el mercado actual busca opciones alternativas al sistema de parking medido para conseguir un mayor control y un menor empleo de recursos y gastos de mantenimiento. Es de esta forma como brotan diferentes opciones alternativas como ser el empleo de parquímetros personales, pequeños dispositivos que se ponen dentro del vehículo que dejan recargas de tiempo por Internet y otros medios. Otras soluciones son las de los estacionamientos regulados por cupones temporales y por cupones de disco, sistemas que usan cupones de materiales descartables individuales en los que se registran los datos de forma gráfica.”¹⁴

¹³ CHAN Sewell, 20 de December 2006 "New York Retires Last Mechanical Parking Meter." The New York Times.

¹⁴ UTRELL. (2015). History of Parking Meters. Recuperado el 07 de septiembre de 2015, de Parking Meter Page 80.

En otras ciudades, se ha incorporado el pago del estacionamiento medido a través de SMS y otros medios inmateriales o bien digitales que disminuyen al mínimo la infraestructura, la movilidad y la utilidad de pagos. Ciertas empresas siguen fabricando parquímetros mecánicos y dando mantenimiento con lo que en ciertas urbes es común ver aun los viejos parquímetros en funcionamiento. Estos sistemas fueron ya apartados notablemente por los sistemas más avanzados de control de múltiples espacios, los que a través de recibos de pago controlan el estacionamiento y tienen sistemas de comunicación que le dan alarmas tanto a usuarios como a encargados del control de tránsito de la situación de exactamente los mismos, que facilitan el pago a través de tarjetas de crédito débito y tarjetas prepagos sin depender únicamente de monedas.

2.2.1.1.2 Objetivo de los parquímetros.

Un sistema de parquímetros busca optimizar el uso de lugares de estacionamiento en la vía pública estableciendo un precio de utilización que desaliente el estacionamiento por largos periodos de tiempo.

“Con el sistema de parquímetros se fomenta la rotación constante en la ocupación de los lugares y se facilita la movilidad de personas y mercancías en zonas de alta concentración de actividades”.¹⁵

Este sistema debe aplicarse a todo vehículo automotor, incluyendo las motocicletas.

2.2.1.1.3 Ventajas de implementar un parquímetro.

2.2.1.1.3.1 Movilidad.

Permite acortar los tiempos de busca de estacionamiento para los automovilistas.

“Acrecentar el empleo de transporte público y medios no motorizados en zonas de alta concentración de actividades”.¹⁶

¹⁵ ORTIZ, Leonardo y Amado Crotte, 2010 Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México.

¹⁶ ORTIZ, Leonardo y Amado Crotte, 2010 Ventajas de Implementar un Parquímetro, óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México pag.37.

Esto ayuda a desincentivar la afluencia masiva de vehículos en zonas de alta concentración de actividades, con esto se consigue reducir la congestión vehicular tanto en el área regulada como en el resto de la urbe.

2.2.1.1.3.2 Accesibilidad y espacio público.

Progresar y liberar espacios públicos que frecuentemente son empleados como zonas de estacionamiento informal.

2.2.1.1.3.3 Económicos.

Acrecentar la oferta de estacionamiento libre para clientes del servicio potenciales del comercio de la zona a través del incremento en los niveles de rotación de los lugares.

Suprimir los cobros desmesurados por la parte de empresas o bien personas que lucran separando lugares de estacionamiento.

En el factor económico, el cobro de la tarifa de los parqueaderos, permite también producir recursos económicos para la autoridad local, que pueden reinvertirse en programas de movilidad y mejoramiento del espacio público de la zona.

2.2.1.1.3.4 Ambientales.

Reducir las emisiones de gases contaminantes a nivel local, producto de la circulación de automóviles a baja velocidad. Así mismo, reducir los niveles de estruendos.

2.2.1.1.3.5 Sociales.

“Posibilidad de entregar un trabajo formal a personas que trabajan informalmente separando lugares de estacionamiento, al incorporarlas al sistema de parquímetros”¹⁷

Ocasión para un proyecto de inclusión social y equidad al sistema de parquímetros.

“Hay que tener en cuenta que el cobro por el empleo de estacionamientos en la vía pública es un medio para atender ciertos inconvenientes de movilidad urbana, no un fin. El éxito de

¹⁷ ORTIZ. Leonardo y Amado Crotte, (2010). Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México. En L. y. Ortiz. México DF, México: McGrawHill Hispanoamericana.

un proyecto de este género se mide por sus impactos en la movilidad urbana, no en las arcas fiscales”.¹⁸

Toda obra que se realiza dentro de una urbe, se mide por los beneficios que representa para la comunidad, no en los resultados económicos que esta representa, por lo cual, la adquisición de parquímetros para ser utilizados en la urbe, ayudará a solucionar el problema del flujo vehicular en el cantón de Santo Domingo.

2.2.1.1.4 Ubicación de parquímetros.

Los estacionamientos vehiculares que conforman el sistema de estacionamientos con parquímetros, se regirán conforme a los lineamientos y normas establecidas dentro de cada Ordenanza Municipal emitida por los GADs, Los cuales deben prestar el servicio público exclusivo para el parking de automóviles y desarrollarse en los próximos lugares territoriales o bien localizaciones.

“a) Estacionamientos en la vía pública.

De forma tradicional los primeros estacionamientos que existieron fueron en las calles, en el espacio ubicado lindante a las aceras, en frente de las instalaciones comerciales, a las construcciones de oficinas y en frente de las residencias, deformando notablemente el propósito de las calles, que es la circulación y, desde entonces, reduciendo su capacidad, tanto por el espacio ocupado de estacionamiento como por los movimientos y maniobras para estacionarse.

Por ejemplo, en la ciudad de Quito estos estacionamientos se llaman “Zona Azul” para los efectos que rige la presente Ordenanza Metropolitana N° 221 y N°192.

b) Estacionamientos en espacios concretos de predios públicos o bien privados.

Estos se encuentran en playas o bien edificios de estacionamientos. Es el procedimiento más habitual y más admitido para satisfacer las necesidades de estacionamiento con facilidad. Habitualmente, estas áreas se desarrollan como un área grande completamente de

¹⁸

Weestminster Cite Council. (2010) Reporte de Parqueadero anual 2009 Londres City.

estacionamiento. El desenlace es de forma frecuente una instalación punteada con extensiones enormes de asfalto con poca consideración de los impactos visuales negativos.

Al encontrar áreas de estacionamiento ubicados fuera de la calle, el orden municipal debe considerar:

Crear múltiples áreas de estacionamiento con parquímetros más pequeñas en lugar de una masa grande.

Reducir al mínimo las operaciones extensas diseñando la topografía.

Reducción al mínimo del número de entradas y de salidas.

Este género de ubicación puede darse en los próximos lugares o bien localizaciones:

i. Estacionamiento en lote.

Son la causa directa de la necesidad de reducir los estacionamientos en la calle, en beneficio de los usuarios y del mejoramiento de la circulación vial mediante la utilización de parquímetros. Pueden situarse en lotes o bien predios baldíos y en edificios.

“La localización de estacionamientos en lotes o bien predios baldíos obedece, evidentemente, a la demanda de estacionamiento y a la disponibilidad de terrenos libres que se puedan amoldar a este servicio.”¹⁹

En general se hallan descubiertos en predios con superficie pavimentados o bien en terracerías en especial adaptadas, pueden ser de servicio público o bien privado, y empleados por usuarios de parquímetros de corta y mediana duración, singularmente a lo largo de las horas hábiles del día. En estos estacionamientos se hallan los del centro de la urbe, de los grandes centros comerciales, de las plazas, de los aeropuertos, de las universidades y de los centros deportivos.

¹⁹ ALZATE Avendaño Gilberto, Documentos para un futuro imperfecto, El Parqueadero, Banco de la República, Fundación, Bogotá, abril de 2011 pág.27-32.

“ii. Estacionamiento Subterráneos.

“El estacionamiento subterráneo totalmente o bien parcialmente bajo el nivel de calle, deja un empleo más intenso de las áreas del nivel-calle. Estacionamiento en edificio de múltiples pisos. Un parqueo de turismos de múltiples pisos o bien un garaje de estacionamiento es un edificio (o bien parte de él) que se diseña particularmente para ser estacionamiento de vehículos y donde hay un número de pisos o bien de niveles en los que el estacionamiento toma sitio de acuerdo al parquímetro determinado”.²⁰

En las localizaciones donde el parqueo de automóviles se edifica sobre tierra que se inclina, el parqueo puede ser dividido en niveles.

iii. Estacionamiento Subterráneos mecánicos bajo calle y área peatonal.

“La invención refiere a estacionamientos con parquímetros subterráneos y a los sistemas de estación de parqueo que se edifican bajo la superficie de calles, áreas peatonales y otros espacios públicos”.²¹

Tienen una capacidad para un porcentaje mínimo de vehículos; el desenlace de esto es la continuación de estacionamiento ilegal en las calles y la obstaculización del tránsito.

2.2.1.1.5 Necesidad de incorporar parquímetros.

“La necesidad de incorporar parquímetros en lugares de estacionamientos, debe estimar la descripción cuantitativa del inconveniente en sus aspectos de oferta y demanda de estacionamientos el análisis sobre la base de esa descripción; la formulación de posibles soluciones y recomendaciones de corto y largo plazo si merecen conforme al estudio efectuado”²²

²⁰ Weinberger, Rachel, John Kaehny y Matthew Rufo, 2010 U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies, Nueva York, ITDP Editors.

²¹ Weinberger, Rachel, John Kaehny y Matthew Rufo, 2010 U.S. Parking Policies: Overview of Management Strategies, Nueva York, ITDP Editors

²² WIKIPEDIA, 2014, <https://es.wikipedia.org/wiki/Estacionar>

El sistema de parqueaderos con tiempos tarifarios, satisface la necesidad de los propietarios de vehículos de utilizar dichos servicios cuando lo creyeren conveniente, lo cual brinda tranquilidad y seguridad.

“La necesidad de implantar estacionamientos en los países donde el vehículo es de empleo frecuente, las instalaciones para el estacionamiento son construidas para facilitar el movimiento de los usuarios y ofrecer seguridad a sus vehículos; estos acostumbra a ser en garajes construidos en los sótanos de exactamente los mismos, en calles y áreas destinadas para estacionamientos.

b. Necesidad personal de los ciudadanos.- el estacionamiento es preciso a fin de que puedan trasladarse de un sitio a otro utilizando sus automóviles para dirigirse a sus lugares de destino ya sea: trabajo, compras, diversión, visitas, etcétera Para ello debe existir lugares de estacionamiento.

c. Necesidad del tráfico.- para eludir que se generen vías con inconvenientes de congestión, embotellamientos provocadas por los automóviles mal estacionados que no tienen donde parquearse. Es bueno que haya un sitio para aparcar los coches pues existen muchos colectivos que pasan por esas zonas y asimismo se dificulta pararse en doble fila. Los estacionamientos dan solución a los inconvenientes de recorro.

d. Necesidad comercial.- a fin de que los grandes centros comerciales sean visitados por personas propias de la urbe y extranjeros, deben existir lugares de estacionamiento. La idea es que la gente pueda acercarse a hacer sus compras sin estar pensando en donde dejar el vehículo. Puesto que estas zonas son de gran afluencia de automóviles y esto va a ser un alivio tanto para los clientes del servicio para los mercaderes, quienes sin esta solución perderían sus ingresos (compradores).

También necesidad de entregar solución a automóviles mal estacionados y que no obstruya la circulación ni forme un peligro para el resto de los usuarios de la vía, cuidando singularmente la colocación del mismo y eludir que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.

f. Necesidad de espacios convenientes para estacionamiento que se integran con las instalaciones circundantes y los patrones de circulación existentes.

g. Actualmente hay necesidad de acrecentar nuevos estacionamientos puesto que el desarrollo automotor es muy elevado. Más no hay patios de estacionamientos suficientes para aguantar esta demanda.

h. Brota la necesidad de la recepción, guarda, protección y devolución de los automóviles en los lugares autorizados, pudiendo prestarse por hora, día o bien mes, a cambio del pago que señale la tarifa autorizada.

i. Necesidad de estacionamientos para transporte de carga en las áreas de comercio.

j. Adoptar un sistema que deje asignar estacionamientos en dependencia de las necesidades de cada conductor que se estaciona.”²³

Normalmente, todos y cada uno de los ciudadanos somos participantes activos del tránsito como conductores, viandantes o bien pasajeros, lo que nos crea la necesidad de conocer y también identificar las reglas y los dispositivos que regulan la movilización por las vías públicas, en tanto que de ello depende nuestra seguridad y la del resto usuarios. No podemos olvidar que el tránsito ha sido identificado como una actividad peligrosa en la que interaccionan, por si fuera poco del elemento humano, el vehículo y la vía.

2.2.1.1.6 Incidencia de los estacionamientos con parquímetros en el tráfico.

“Los estacionamientos tarifados con parquímetros en la calle, tienen mucha repercusión en el flujo vehicular, o sea en el movimiento o bien desplazamiento de los automóviles sobre las calles ciertas de estas incidencias son las siguientes:

- ✓ Mejora el tráfico vehicular en las calles, en función de su ordenamiento en el recorrido.
- ✓ Reduce de manera inmediata, la congestión en el tránsito.
- ✓ Evita las segundas y terceras columnas de automóviles en la calles, asimismo.

²³ SCRIBD. (2015). Estacionamientos. Recuperado el 07 de 09 de 2015, de Investigado el 04 de septiembre del 2015.

- ✓ Reduce la superflua circulación vehicular en pos de espacios libres para estacionarse.
- ✓ Se tiene una buena seguridad vial para usuarios de las vía.

A más de ventajas presenta ciertas afectaciones a las calles, los usuarios de las vías recurren al servicio de los estacionamientos localizados en la calle mientras se acrecientan esta clase de estacionamientos se generará, la minoración de la capacidad de las vías y las velocidades de circulación vehicular van a ser más bajas provocando la congestión vehicular.”²⁴

De ahí que la función esencial por la que han incorporados los estacionamientos con parquímetros, es para liberar espacio vial, para permitir flujos vehiculares más seguros y fluidos para automóviles y todo género de usuario de la vía.

2.2.1.2 Tipos de parqueaderos.

Los parqueaderos privados.-Son para empleo exclusivo de los dueños en las construcciones residenciales y comerciales o bien de los empleados autorizados en las edificaciones institucionales y en las plantas industriales.

Los parqueaderos públicos.-Son de acceso libre o bien limitado para los visitantes y clientes del servicio de los distintos géneros de edificación.

“El estacionamiento, es en verdad, un esencial factor de empleo del suelo urbano y ha de ser considerado con la mayor atención en las áreas centrales, en las que el inconveniente presenta mayor magnitud y evoluciona con mayor velocidad”²⁵

En la actualidad, el parqueadero se ha convertido en una necesidad imprescindible para los propietarios de vehículos en las ciudades en donde el flujo automotor es creciente, especialmente en horas claves del día.

²⁴ GALINDO Luis Miguel (2010). Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública. México DF, México: Estudios Demográficos y Urbanos.

²⁵“ Guía Práctica Estacionamiento y Políticas de Reducción de Congestión en América Latina”, 2013, p 77

2.2.1.2.1 Necesidades de estacionamientos y parqueaderos.

“En muchos núcleos urbanos ecuatorianos se incorporan desde la década de 1990 los estacionamientos,” regulados con la meta de asegurar un espacio de parking mínimo para los residentes de una zona determinada y promover la rotación de automóviles de no-residentes aparcados, el enorme inconveniente de este sistema es el pago. Primeramente, es esencial que se haga una investigación de tránsito, para determinar las necesidades reales de ampliaciones de calles y construcción de nuevos espacios de parking.

Entre las prioridades primordiales para la urbe y cada entre los cooperadores socios de las comunidades prosigue siendo ofrecer acceso recomendable a los estacionamientos y al unísono atender a las necesidades de transporte de ida y vuelta hasta las nuevas comunidades”.²⁶

El estacionamiento, es un esencial factor de empleo del suelo urbano y ha de ser considerado con la mayor atención en las áreas centrales, en las que el inconveniente presenta mayor magnitud y evoluciona con mayor velocidad.

“La meta es crear un sistema perfecto que incorpore opciones y opciones alternativas múltiples, un sistema de carreteras mejorado, una cultura amiga a los viandantes, estacionamiento de simple acceso y opciones de parqueo a precios módicos para el usuario”.²⁷

Mediante un control correcto y cómodo para los propietarios de automotores, se dispondrá de espacios de parqueaderos con tiempo controlado, lo cual beneficiará a la comunidad y garantizará una fluidez del tránsito sin presentar problemas.

2.2.1.2.2 El espacio urbano de estacionamiento y su falta de regulación.

“Según se ha establecido, un vehículo pasa en promedio entre el ochenta y el noventa y cinco por ciento del tiempo detenido, las políticas de transporte generalmente olvidan este

²⁶ TRAN, INE 2011, *Análisis of theautomotiveIndustry in México*, Instituto Nacional de Ecología-Centro de Transporte Sostenible de México.

²⁷ WIKIPEDIA, 2015, *Enciclopedia libre virtual*.

hecho y prefieren enfocarse en el espacio que ocupa cuando está en movimiento. Esto forma una grave omisión, pues la provisión de estacionamientos determina las condiciones de movilidad y el empleo de suelo urbano”.²⁸

Cuando los espacios de estacionamiento exceden en número a sus potenciales usuarios, la urbe está desperdiciando espacio y recursos que podrían ser ocupados con fines socialmente productivos.

“Es habitual en las periferias urbanas, donde la espléndida provisión de lugares de estacionamiento, tanto en los predios habitacionales y comerciales como en la calle, no hace más que encarecer los costos de urbanización y contribuir significativamente al desarrollo horizontal y desaforado de las urbes. Por contra, en las áreas en el centro –donde se concentran las actividades– la oferta de estacionamientos por norma general no resulta suficiente para cubrir la alta demanda por ellos. Salvo contadas salvedades, las autoridades ofrecen de forma gratis los lugares de estacionamiento en la vía pública, y no existe ningún género de regulación sobre su empleo”.²⁹

Cuando no se regula ordenadamente cada espacio dentro de las urbes en expansión, generalmente no se toma en cuenta necesidades básicas como los parqueaderos, por lo que cuando estos se hacen necesarios, ya no se disponen de dichos espacios y es ahí cuando empiezan los problemas por la falta de regularización del tránsito vehicular.

2.2.1.2.3 Baja disponibilidad de estacionamiento.

“La nula regulación favorece una baja rotación de los lugares de estacionamiento, que tienden a ser ocupados por largos periodos de tiempo, lo que hace realmente difícil localizar un lugar libre. Hay una alta demanda de lugares de estacionamiento, se estima una rotación media diaria de solo diecisiete veces al día para los lugares de las zonas, con una duración promedio de 6 horas por rotación”.³⁰

²⁸ SHOUP D, (2010). Estudio del tráfico vehicular en México DF. En S. Albert. México DF, México: ITDP Ediciones.pag.42

²⁹ SHOUP D. Y Pierce, G.2010). Estudio del tráfico vehicular en México DF. En S. Albert, México: ITDP Ediciones.

³⁰ SHOUP. (2010). Estudio del tráfico vehicular en México DF. En S. Albert. México DF, México: ITDP Ediciones.pag.42

La poca previsibilidad por parte de las autoridades cuando se está en pleno desarrollo de una urbe, ocasiona que la falta de espacios para parqueaderos produzca congestionamiento vehicular con sus consecuencias fáciles de determinar.

2.2.1.2.4 Congestión vial.

“Se calcula que, en horas pico, del total de automovilistas circulando en zonas de alta demanda de viajes, hasta un 30% se halla buscando un sitio para dejar su coche; en estos casos, el tiempo de búsqueda promedio puede lograr los veinte minutos”.³¹

La poca disponibilidad de lugares de estacionamiento, producto de la poca rotación de vehículos estacionados, provoca altos niveles de tráfico generados por la necesidad de los conductores por buscar un sitio en donde parquearse.

“Este tráfico de baja velocidad, así como el que pasa por la zona, sostiene las calles de forma permanente congestionada”³²

Existen vías urbanas en las cuales el tráfico es constante y si a eso se le añade los vehículos mal estacionados conllevan a los problemas de congestionamiento vehicular por falta de estacionamiento de la localidad genera, pérdida de tiempo y estrés, pero sobre todo un enorme congestionamiento vial, siendo estas algunas de las consecuencias que sufren los conductores por la falta de estacionamientos en el corazón de la ciudad.

2.2.1.2.5 Estacionamiento ilegal.

“La escasez de lugares libres provoca que una gran parte de los automovilistas se estacione en lugares no habilitados o bien autorizados para esto (banquetas, cruceros, entradas a propiedades particulares o bien en doble fila), entorpeciendo el tránsito de viandantes, corredores y transporte público y privado que circula por la zona”.³³

³¹ ITDP 2010, Aspectos Relevantes a Considerar para la Implantación de Parquímetros en las Colonias Condesa, Hipódromo Condesa y Roma de Ciudad de México, Recuperado el 9 de abril de 2012,

³² Guía Práctica Estacionamiento y Políticas de Reducción de Congestión en América Latina”, 2013,

³³ ORTIZ, Leonardo y Amado Crotte. 2010, Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México, McGrawHill Hispanoamericana

Esto se debe cuando no existen espacios disponibles en forma legal para el efecto, lo cual determina al conductor estacionarse en cualquier sitio donde crea conveniente.

Conforme con lo establecido anteriormente, hasta un 20% de los vehículos estacionados en el cantón Santo Domingo de los Colorados, lo hace de forma ilegal.

En el cantón Santo Domingo, la falta de espacios para parqueaderos ha obligado a que los conductores en diversas circunstancias utilicen vías, pasos de garajes u otro espacio como zona de parqueadero.

2.2.1.2.6 Altos niveles de ruidos y contaminación.

“Cuando no se regula el estacionamiento, los automóviles efectúan más cambios en la velocidad de desplazamiento, y esto, por su parte, aumenta las emisiones de gases contaminantes. Por otro lado, el bloqueo de vías por vehículos estacionados en doble fila aumenta los niveles de ruidos, debido a la famosa tendencia de los automovilistas a tocar el pito o claxon en estas situaciones”.³⁴

Al no existir un adecuado control de tránsito, el flujo automotor aumenta y por consiguiente se incrementan las emanaciones de gases y humo, causando malestar y enfermedades a las personas dentro de la urbe.

2.2.1.2.7 Apropiación ilegal del espacio de estacionamiento.

“Ofrecer de forma económica un recurso escaso –como los espacios de estacionamiento en la vía pública– es el escenario ideal para la aparición de informales, conocidos como “franeleros”. Estas personas cobran por el empleo de los espacios o bien los reservan para sus respectivos clientes del servicio”³⁵

La carencia de una regulación se traduce en la colocación de distintos objetos (piedras, cubetas o bien cajas) por la parte de los vecinos para reservar espacios de estacionamiento en frente de sus propiedades.

³⁴ Guía Práctica Estacionamiento y Políticas de Reducción de Congestión en América Latina”, 2013.

³⁵ IMCO 2010, Acciones Urgentes para las Ciudades del Futuro, México DF, Editorial IMCO.

2.2.1.2.8 La regulación del estacionamiento en la vía pública.

Esta es precisa cuando hay una demanda alta y creciente de estos espacios, generada en gran medida por su carácter de gratuidad.

“El establecimiento de un cobro socio a reglas de empleo ha probado ser la mejor herramienta no solo para regentar un bien escaso en zonas urbanas de alta demanda, sino más bien para hacer más eficaces las condiciones de movilidad de esas zonas y prosperar la calidad de vida de residentes y visitantes”.³⁶

Para esto, las autoridades de las urbes recurren al empleo de parquímetros como sistemas de cobro y administración del estacionamiento en la vía pública, lo cual beneficia a la comunidad, los propietarios de los vehículos y representa además un ingreso al erario municipal.

“La función de estos dispositivos, así sean fijos o bien móviles, es regular el empleo de los lugares de estacionamiento estableciendo una tarifa que es válida a lo largo de un tiempo determinado”.³⁷

Los dispositivos que controlan el espacio tarifario en los parquímetros, regulan en forma benéfica el tránsito vehicular impidiendo que los conductores circulen causando congestionamiento en busca de donde estacionarse y disminuyan la ya creciente contaminación ambiental.

³⁶ ORTIZ (2010). Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México. En L. y. Ortiz. México DF, México: McGrawHill Hispanoamericana

³⁷ ORTIZ (2010). Estimación de la tarifa óptima para parquímetros en la zona de Polanco y Anzures, Ciudad de México. En L. y. Ortiz. México DF, México: McGrawHill Hispanoamericana.

2.2.1.3 Principios.

2.2.1.3.1 Transparencia.

“En consecuencia, resulta esencial que todas y cada una de las etapas de su desarrollo (licitación, implementación y operación) se manejen con total transparencia. Los aspectos teóricos (área de intervención, peculiaridades del sistema) y económicos (costo del sistema, procesos de licitación, fijación de tarifa, destino de los montos colectados) habrán de ser del conocimiento público para eludir malos entendidos y sospechas que puedan entorpecer o bien detener el desarrollo de esta iniciativa”.³⁸

Un sistema de parquímetros bien manejado puede producir una cantidad esencial de recursos económicos, tanto para el ayuntamiento como el operador del sistema.

2.2.1.3.2 Participación ciudadana.

“Un proyecto de este género afecta a diferentes actores y también intereses (residentes, mercaderes, franeleros, empresas de acomodo de automóviles, desarrolladores inmobiliarios, etcétera), con lo que resulta esencial crear instancias formales de discusión y resolución en las que todos y cada uno de los actores implicados puedan expresar sus creencias”.³⁹

Adelantarse a los inconvenientes y producir mecanismos para resolver polémicas, va a ser la tarea principal de quienes estén al cargo del diseño y ejecución de proyecto.

2.2.1.3.3 Flexibilidad.

“El sistema ha de ser capaz de amoldarse a los objetivos para los que fue concebido y también incorporado. Para esto es preciso establecer mecanismos de monitoreo, evaluación

³⁸ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pag. 10 Quito-Ecuador.

³⁹ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pag. 13 Quito - Ecuador.

y corrección que dejen la mejora continua de un sistema cuya maduración y consolidación, por norma general, se dan en el mediano plazo”.⁴⁰

La aplicación de un sistema tarifario permitirá que la afluencia vehicular se reduzca en ciertas horas del día, produciendo que la regularización del tráfico sea soportable y generando sustentabilidad.

2.2.1.4 Introducción sobre los principios de descentralización y autonomía.

Años atrás, el estilo de gobierno que empleaban los países Latinoamericanos, “se basaba en la centralización, dada por la influencia española, que a su vez se inspiró en la concepción francesa.”⁴¹ Sin embargo, la idea de gobierno centralizado quedó en el pasado, teniendo en la actualidad una creciente tendencia hacia la autonomía y la descentralización. El Ecuador no es una excepción y en el presente su estado basa su forma de gobierno en un sistema de descentralización. Este sistema se evidencia a través de la Constitución y otras normas de su legislación. De esta manera encontramos el artículo 1 de la “Constitución, que manifiesta “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.”⁴²

2.2.1.4.1 La descentralización

SUAZO Álvarez, “La descentralización se refiere a la delegación de responsabilidades por parte del gobierno central a entidades autónomas de menor jerarquía, que se encuentran facultadas para recibir las obligaciones encomendadas, con el fin de lograr una mayor eficiencia en la organización interna.”⁴³

Por medio de la descentralización se realiza la cesión de determinadas competencias propias del Régimen del Estado a las Comunidades Autónomas o a Entes locales para su organización.

⁴⁰ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pag. 160 Quito-Ecuador.

⁴¹ VALENCIA C, Salvador, Derecho Municipal, Porrúa, México D.F., 2003 pag. 85-87

⁴² Constitución del Ecuador, Registro Oficial 449 del 20 de octubre del 2008 art. 1

⁴³ SUAZO Álvarez M., Derecho Administrativo, Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, 2008, p. 17

GORDILLO Agustín, “Aparece cuando la competencia se ha atribuido a un nuevo ente, separado de la administración central, dotado de personalidad jurídica propia, y constituido por órganos propios que expresan la voluntad del ente.”⁴⁴

Sirve dar autonomía a un nuevo ente jurídico independiente con administración propia.

PÉREZ define a la descentralización “Como la transferencia de poderes a órganos con personalidad jurídica de derecho público, distintos de los simples agentes de poder central y por lo tanto, sin relación de jerarquía del Presidente de la República.”⁴⁵

Cuando el poder de decisión se traspasa entre los distintos mandos y los diferentes niveles de organización con protestad legal de derecho representativo legalmente reconocido.

La legislación ecuatoriana trata también el concepto de descentralización expresando que “Es la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados.”⁴⁶

2.2.1.4.2 Autonomía.

A continuación se analizará el concepto de autonomía, por constituir un requisito básico para cumplir con el principio de descentralización. El artículo 238 de la Constitución, menciona que “los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera”⁴⁷ en concordancia con éste artículo encontramos al artículo 5 del COOTAD, donde se detalla lo que comprenden las autonomías mencionadas, expresando que: “Comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes.”⁴⁸

⁴⁴ GORDILLO A. Tratado de Derecho Administrativo, 5ª. Fundación de Derecho Administrativo, Buenos Aires, 1998,. XIV-1

⁴⁵ PÉREZ E, Manual de Derecho Administrativo, Talleres CEP Quito, 2008, p.42

⁴⁶ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, Registro Oficial Suplemento 303, 19 octubre del 2010, Artículo 105

⁴⁷ Constitución de la República del Ecuador 2008, artículo 238

⁴⁸ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, artículo 5

En función de lo analizado, podemos concluir, que la autonomía que gozan los gobiernos autónomos comprende distintas facultades, entre las que podemos destacar: el auto gobernarse; el dictar su propia normativa, en torno a la cual establecerán sus políticas internas, y la facultad de administrarse económicamente sin depender de otro órgano para hacerlo. Complementando este concepto, tenemos que la autonomía debe ejercerse de manera responsable y solidaria, guiándose por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. Además, se tendrá como garantizar de su cumplimiento que ninguna función del Estado ni autoridad extraña podrá interferir con ella.

2.2.1.4.3 Autonomía Municipal

“La Constitución otorga un nivel de autonomía específico a cada gobierno autónomo, basado en la dimensión territorial, cantidad de población y recursos económicos, entre otros factores.”⁴⁹ En vista de ello, y debido a que este trabajo pretende proponer una Ordenanza Municipal, nos enfocaremos en el análisis de la autonomía de los concejos municipales y metropolitanos.

Dentro de la Constitución, se menciona que son “Gobiernos Autónomos entre otros los concejos municipales y los concejos metropolitanos, estos poseen un concejo que es elegido por votación popular, teniendo como su máxima autoridad administrativa al alcalde en el caso del concejo municipal y al alcalde metropolitano en el caso del Concejo Metropolitano”.⁵⁰

La personalidad jurídica de los Municipios constituye un elemento indispensable para lograr su autonomía. A través de ella, éste se convierte en un sujeto apto para ejercer derechos y contraer obligaciones en la esfera privada y constituye una característica esencial de la corporación municipal.

BULIT, indica que los Municipios gozan de autonomía como verdadero órgano de gobierno, expresando que: “Abandonando su orientación tradicional en cuanto a que los municipios son meras delegaciones administrativas de los poderes provinciales de carácter

⁴⁹ DROMIR, Derecho Administrativo. . citado., p.192

⁵⁰ Constitución de la República del Ecuador 2008, artículo 254.

autárquico, la Corte Suprema de Justicia afirma que gozan de autonomía en cuanto a verdaderos órganos de gobierno.”⁵¹

Finalmente, cabe mencionar que la autonomía de la que gozan los municipios presenta límites, que se dan por el ordenamiento jurídico. La opinión de algunos doctrinarios es que si bien los Municipios gozan de autonomía, ésta debe ser limitada; y deberá estar siempre sujeta a la ley y sobre todo a la Constitución.

Así por ejemplo, LARREA HOLGUÍN señala que “Los concejos están sometidos a la ley y a la Constitución. No tienen alguna preferencia con relación a las personas particulares, por lo tanto deben ser juzgadas y respetar los derechos de la misma manera que un particular.”⁵²

Tanto la descentralización como la autonomía, que se ha tratado anteriormente son características del derecho administrativo. Sin embargo, en la siguiente parte del trabajo nos enfocaremos en analizar conceptos de Derecho Municipal con el fin de tener claros los elementos afines al Municipio.

2.2.1.4.4 El Municipio

BULIT G E, “El Municipio es el resultado tradicional de cada pueblo, constituye un requerimiento impuesto por la propia naturaleza social del hombre. Este presenta su autonomía de manera integral, por constituir una de las fuentes básicas de organización y tener una relación cercana entre el ciudadano y el Estado”.⁵³

El Municipio forma parte de un todo, llamado Estado que se encuentra organizando en función de leyes y normas Constitucionales. Así lo señala el artículo 242 de la Constitución que indica: “El Estado se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales.”

⁵¹ BULIT G E, Autonomía o autarquía de los municipios sobre las implicancias tributarias de un reciente fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. En: Lascano, Marcelo. Impuestos

⁵² LARREA HOLGUÍN, Derecho Constitucional, 6ª ed., Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito, 2000, p. 236.

⁵³ BULIT G E, Autonomía o autarquía, op. cit., p.112

De igual manera, IZAGUIRRE Vélez, considera que en la mayor parte de los Estados el sector público comprende tres niveles de gobierno que están estructurados y establecidos, tanto por normas constitucionales, como por el ordenamiento legal, teniendo en el caso ecuatoriano:

- “a. El central que asume la dirección político administrativo y tiene alcance nacional
- b. El provincial entre nosotros y federal en otros Estados, cuya obligación se reduce al ámbito sectorial de provincia o estado federal y
- c. El Municipal, que administra los asuntos de interés cantonal. “⁵⁴

Es decir que las estructuras dentro de cada estado son autónomas en cuando a organización territorial, administración y recursos pero siempre con rendición cuentas al gobierno.

QUIROGA LAVIE, considera que no hay organización del todo sin organización de las partes que lo integran y viceversa. Además resalta la importancia de la organización interna Estatal que el municipio, ha ido encontrándola en los textos constitucionales latinoamericanos, mencionando que “....se ha dado un reconocimiento cada vez más creciente, a partir de la toma de conciencia de que la definición institucional del gobierno de la unidad cívica menor que es el municipio, reviste una trascendencia equivalente a lo relativo a la organización general el Estado”⁵⁵

2.2.1.4.4 Origen del Municipio.

Existen dos tendencias sobre el origen del Municipio, por una parte la ius naturalista y por otra la privatista.

“La tendencia ius naturalista, indica que el Municipio es una entidad natural anterior al Estado, la misma que se constituyó de manera espontánea por la necesidad de una convivencia social, por lo cual, el Estado debe reconocer y no crear el Municipio.

⁵⁴ IZAGUIRRE VÉLEZ E, La expropiación en ,op. citado.,p. 16

⁵⁵ QUIROGA LAVIÉ H., Derecho constitucional latinoamericano, UNAM, México, 1991, p. 416

VALENCIA indica que autores defienden esta tendencia, el francés Alexis de Tocqueville, el español Eduardo Hinojosa, Adolfo Posada y Rafael Bielsa, son entre otros. “⁵⁶

Contraria a la tesis iusnaturalista, encontramos la tendencia privatista, conocida también como legal, cuyo fundamento principal es que el municipio tiene su nacimiento en el Estado por ser éste el único con poder originario. La tesis privatista critica la tesis ius naturalista tachando de falso que tenga un pretendido origen natural.

“FERNANDO ALBI, citado por VALENCIA considera inadmisible la tesis iusnaturalista pues considera imposible que el Municipio sea anterior al Estado, ya que éste la constituye. Así mismo, el mexicano GABINO FRAGA, citado por VALENCIA, indica que las bases constitucionales sobre el municipio autorizan a concluir que éste debe su existencia a la ley. “⁵⁷

El hecho de que el Municipio forme parte de la totalidad del Estado impone la necesidad de que dentro de la organización legal quede incluida esa institución creada para el ordenamiento seccional.

Adicionalmente, encontramos como defensor de la tendencia privatista a KELSEN, quien critica la tesis ius naturalista, señalando que: “La tesis ius naturalista olvida la relación básica que existe entre el municipio respecto del Estado al que pertenece, sólo dentro del Estado puede ser considerado como tal comunidad jurídica infra estatal; consecuentemente, la validez de todos los actos Municipales son una consecuencia del orden jurídico general que rige para todo el Estado. “⁵⁸

De conformidad con las tendencias tratadas, me inclino más a favor de la tendencia legal, pues el Municipio se crea en función de las leyes del Estado al que pertenece. En nuestro caso, la Constitución es muy clara al otorgarle atribuciones y determinar las facultades específicas en las que tiene competencia.

⁵⁶ VALENCIA C., SALVADOR, 2003 Derecho Municipal, Porrúa, México D.F. op. citado., pág. 21

⁵⁷ VALENCIA C., SALVADOR, 2003 Derecho Municipal, Porrúa, México D.F. op. citado., pág. 21

⁵⁸ VALENCIA C., SALVADOR, 2003 Derecho Municipal, Porrúa, México D.F. citado., op., pag. 21-23

2.2.1.4.5 Derecho Municipal.

Valencia Salvador, “El Derecho Municipal se encuentra dentro de la rama del Derecho Administrativo, que se rige en nuestro país por los principios del Derecho Público. Este derecho se caracteriza por sus relaciones de colaboración e interés grupal, es decir, se guía principalmente por intereses estatales.”⁵⁹

Tiene una estrecha relación con el Derecho Constitucional, ya que éste último constituye la base del derecho público. Además posee relación con algunas disciplinas jurídicas debido a la llamada metodología legal, encargada de organizar dentro de la ciencia del derecho sus diferentes disciplinas e interrelacionarlas.

Existen distintas teorías sobre la autonomía de éste derecho, RENDÓN HUERTA estima que “El Derecho Municipal es autónomo desde el punto de vista normativo y didáctico más que una autonomía concebida como garantía absoluta.”.⁶⁰ Este autor sostiene que este Derecho tiene como objeto el estudio del municipio como institución jurídica, de la cual estudia su evolución, sustantividad jurídica, elementos, atributos, competencia, ser y deber ser.

Contraria a la concepción de autonomía, BIELSA citado por VALENCIA considera que “El Derecho Municipal no es un derecho autónomo pues le hace falta características propias y específicas que lo constituyan como tal. DROMI por su parte, tampoco considera que el Derecho Municipal sea autónomo, sino que lo considera parte del Derecho Administrativo, indicando que este último es un derecho organizacional que presenta tres planos: el nacional, el provincial y el municipal.”⁶¹

2.2.1.4.7 Normativa Municipal.

Los municipios regularmente, se conforman en torno a una división de poderes legislativo y ejecutivo. El poder legislativo, se da en función de la autonomía tratada anteriormente, gracias a éste el Municipio se encuentra facultado para emitir normativa, que a su vez le

⁵⁹ VALENCIA C., SALVADOR, 2003 Derecho Municipal, Porrúa, México D.F. citado., op., pag. 12

⁶⁰ RENDÓN Huerta T, 1995 Derecho Municipal. 2ª. ed. Porrúa, México.

⁶¹ DROMI, Roberto 2004. Derecho Administrativo, 4ta. ed., Ciudad Argentina, Buenos Aires,

Permite cumplir con fines específicos del Estado como son “el proteger los intereses de los asociados, a través de la aplicación de normas jurídicas.” IZAGUIRRE recalca que: “El procedimiento para la expedición de ordenanzas está previsto en la Ley y convierte a los Municipios en verdaderos órganos de Legislación.”⁶²

2.2.1.4.8 Concejo municipal.

Siguiendo la regulación provista tanto a los gobiernos autónomos regionales y provinciales, se establece que el gobierno seccional municipal, se integrará por las funciones de participación ciudadana, legislación fiscalización y ejecutiva, previstas en el art. 53 del COOTAD, se agrega dentro del referido artículo, “Que la sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la sede cantonal prevista en la ley de creación del cantón. Queda claro por tanto que la creación de cantones está revestida de reserva legal.”⁶³

En lo que respecta a los concejales se observa que sus competencias son equivalentes a la de los miembros de los cuerpos colegiados previamente analizados, tales como la intervención con voz y voto en las sesiones y deliberaciones, “la prestación de proyectos de ordenanzas excepto en el ámbito tributario, la participación en el concejo cantonal de planificación y la fiscalización de las acciones del ejecutivo cantonal .Debe indicarse que el Código de la Democracia establece el número de concejales en función de criterios demográficos⁶⁴”

2.2.1.4.9 Facultad Legislativa del Concejo Municipal.

Este es un tema que con esa denominación facultad legislativa ya contenía la Constitución de 1998 y que se sostiene en la presente legislación.

“Las Ordenanzas son el instrumento a través del que se expresa la “facultad legislativa” prevista en la Constitución para este nivel de gobierno, que como queda dicho, no es tal

⁶² IZAGUIRRE VÉLEZ E, La expropiación, op. citado., p. 16

⁶³ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 160 Quito-Ecuador.

⁶⁴ Código de la Democracia (2012) art. 156 Concejo Nacional Electoral, imprenta Nina comunicaciones, pag.75 Quito – Ecuador.

“facultad legislativa” sino más bien una “facultad normativa” pues el contenido de aquellas no tienen ni el contenido ni la manera de una regla con jerarquía legal, pues aunque las reglas contenidas en las Ordenanzas son declaraciones generales con aplicación en el territorio cantonal (muchas de las que, solo se aplican en parte del territorio del cantón, como es el caso de las regulaciones urbanas que se aplican en zonas urbanas), no alcanzan la fuerza de la ley, por el hecho de que la Constitución no lo reconoce, al contrario, no pueden trastocar ni contrariar sus disposiciones”.⁶⁵

Las Ordenanzas son reglas de carácter general, de categoría inferior a la ley, que regulan materias concretas, en el campo de las competencias de los gobiernos municipales y con vigencia en el territorio cantonal, sin contrariar la Constitución y la Ley.

“Las facultades del Concejo como órgano de legislación del gobierno municipal, realizan el cumplimiento del bien común local y de los fines institucionales y se concretan esencialmente en dos tareas: legislativa y de fiscalización.”⁶⁶

“También tiene bajo su responsabilidad la planificación, pero en este caso y solo para este caso, el concejo debe modificar su conformación para cumplir con el precepto constitucional sobre el consejo de planificación que deberá estar integrado de acuerdo con la ley”.⁶⁷

Las resoluciones del Concejo Municipal se manifiestan mediante Ordenanzas, Pactos o bien Resoluciones, llamados en términos generales actos decisorios, exactamente los mismos que para su expedición deben observar los requisitos contemplados en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

2.2.1.4.10 Autonomía Administrativa Municipal.

“Los servidores públicos de cada gobierno autónomo descentralizado se regirán por el marco general que establezca la ley que regule el servicio público y su normativa. En

⁶⁵ Jiménez Asensio, R, 2014, Potestad Normativa Editores ATELLIER.

⁶⁶ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD artículo 57 talleres de corporación de estudios y publicaciones.

⁶⁷ Constitución de la República del Ecuador 2008, Art. 279, Inciso 2 imprenta la Jurídica.

ejercicio de su autonomía administrativa, los gobiernos autónomos descentralizados, a través de Ordenanzas o bien resoluciones para el caso de las juntas parroquiales rurales, van a poder regular la administración del talento humano y establecer planes de carrera aplicados a sus y particulares realidades locales y financieras”⁶⁸

En función a la Autonomía Administrativa Municipal a través de la Ordenanza se puede regular la administración en todos sus aspectos, estableciendo en forma clara y precisa toda normativa que represente un bien común a la comunidad.

En forma concordante también lo manifiesta el art. 360 ibídem: “La administración del talento humano de los gobiernos autónomos descentralizados va a ser autónoma y se regulará por las disposiciones que para el efecto se hallen establecidas en la ley y en las respectivas Ordenanzas”.⁶⁹

Es necesario anotar lo establecido por la Procuraduría General del Estado con respecto a la Autonomía Administrativa que disfrutan las Municipalidades en comparación con régimen de personal, mismo que se puede regular a través de Ordenanza todo lo relativo a la administración municipal en todo su contexto.

“De las disposiciones legales y normativas anotadas se desprende que las municipalidades disfrutan de autonomía propia y basándonos en ese principio les toca organizarse administrativamente, decidir el ingreso de los servidores municipales al sistema de carrera administrativa o bien dictar sus Ordenanzas sobre carrera administrativa municipal, tal como realizar sus clasificaciones de personal, en tanto que las determinadas en la Ley de Retribuciones y de su reglamento no son obligatorias para los organismos seccionales. Le toca regidor realizar los proyectos de Ordenanzas y reglamentos y ejecutar las resoluciones que adopte el Concejo en este campo. En el caso planteado, es la propia Municipalidad la que está en capacidad de decidir, conforme a sus necesidades y conveniencias, sobre el personal que está en su derecho a percibir estos beneficios, tomando en consideración el desempeño de las funciones, jerarquía de sus puestos y el rango del servidor, tal y como lo

⁶⁸ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, artículo 354.

⁶⁹ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, artículo 360

determinan artículos catorce y diecinueve de la Ley de Retribuciones de los Servidores Públicos.”⁷⁰

Caben múltiples clasificaciones de las Ordenanzas, ya por la materia, o el campo de aplicación. Por la materia se clasifican en administrativas y tributarias. Las primeras una vez aprobadas para su vigencia pueden ser publicadas en cualquier medio, la prensa, carteles; las tributarias, para su vigencia deben ser publicadas en el Registro Oficial en forma obligatoria.

El importante jurista ecuatoriano Doctor Jorge Zavala Egas, en su trabajo “Potestad normativa de los órganos seccionales autónomos: Sobre las Ordenanzas, sostiene

“....La potestad normativa de los entes locales autónomos es ejercida por estos como organismos constitucionales, como poderes públicos territoriales, como gobiernos locales, que son escogidos por voto popular, directo, secreto, indefectible como derecho político y, por lo tanto, legitimados de manera democrática. Esto quiere decir que no es Estado el que legitima a los entes territoriales autónomos, sino más bien el pueblo de manera directa, sin mediación de ley estatal alguna”.⁷¹

Los entes locales autónomos son los responsables que las normativas establecidas sean aplicadas de acuerdo a las necesidades de la comunidad y por las personas responsables y elegidas por derecho popular en consulta con el voto de la mayoría.

2.2.1.5 La Ordenanza Municipal.

La Ordenanza Municipales una regla de carácter general con aplicación en todo el territorio cantonal, con rango inferior a la ley mediante la que se desarrolla todo el campo competencial del gobierno municipal, puesto que su campo de regulación es muy variado, en materia administrativa, tributaria, ambiental y otras.

“Es prolífica la cartera de producción de normas en los gobiernos municipales; son comunes las Ordenanzas que regulan uso de vía pública, administración de recursos

⁷⁰ Ley de Remuneraciones de los Servidores Públicos 20, 1998, artículos 14 y 19 Of. PGE N° 8369 del 19 de enero Editorial La Jurídica, Quito.

⁷¹ EGAS Jorge Zavala, 2013, Normativa Jurídica La Potestad De Ejercer El Imperio pág. 34

humanos, determinación y recaudación de tributos (tasas y contribuciones especiales de mejoras), funcionamiento de mercados, cementerios, camales, terminales terrestres, espacios públicos, ornato de las ciudades, recolección de desechos, contaminación de los recursos agua, aire, suelos, uso y ocupación del suelo, seguridad urbana, urbanizaciones, etc.”

Es decir que el ámbito de producción es tan extenso como amplio es el paquete de competencias exclusivas y concurrentes de responsabilidad de los gobiernos municipales, en este caso, la creación de una ordenanza para controlar espacios tarifarios en parqueaderos disponibles para el efecto, representa otra actividad productiva municipal.

2.2.1.5.1 Aprobación de las Ordenanzas Municipales.

Para la aprobación de las Ordenanzas municipales deben cumplirse anteriormente a la presentación de los proyectos las condiciones básicas formales como lo establece “El 2do inciso del artículo 322 COOTAD, que debe referirse a una sola materia y van a ser presentados con la exposición de motivos, el articulado que se plantee y la expresión clara de los artículos que se deroguen o bien rehabiliten con la nueva Ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no van a ser gestionados.”⁷²

Se aprueban por mayoría absoluta de los miembros presentes del concejo municipal, salvo en aquellas que en determinadas materias o bien por orden de la Constitución Política del Estado y otras leyes requieren de un número mayor de votos para su aprobación.

Son decretadas por el Alcalde/alcaldesa municipal en un plazo no mayor a ocho días calendarios siguientes a su recepción, en el caso de no ser observada por esta autoridad. Si el alcalde/alcaldesa municipal no la hubiese decretado en el plazo ya antes señalado, se genera el silencio administrativo positivo, que va a dar sitio a que el Concejo Municipal promulgue dicha Ordenanza Municipal.

De ser observada una Ordenanza Municipal por el Alcalde/alcaldesa, el concejo municipal ratificará exactamente la misma o bien la alterará incorporando la observación, debiendo aprobar la resolución por dos terceras partes de votos del total de los concejales.⁷³

⁷² TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 160 Quito-Ecuador.

⁷³ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización art. COOTAD art.322

La ordenanza municipal solo la puede emitir quienes representan al gobierno autónomo de cada ciudad, esto es, el Alcalde y los Concejales.

“De modo general las Ordenanzas son los cuerpos jurídicos normativos por los que los gobiernos seccionales autónomos ejercitan su atribución municipal o bien provincial. Las ordenanzas no deben alterar el orden constitucional, sino que deben sujetarse a la Ley suprema, estableciendo una sujeción mediante el COOTAD y sus afines.”⁷⁴

“Mediante las Ordenanzas se regula temas generales como la administración de un servicio o bien concretos, cuando, a través de Ordenanza se aprueba una urbanización que reduce su campo geográfico de aplicación, al sitio donde se halle localizada, independiente de que los efectos sean generales, puesto que es perceptible por todos y cada uno de los habitantes del cantón”⁷⁵

2.2.1.5.2 La facultad sancionadora de las Ordenanzas Municipales.

“La facultad sancionadora de las Ordenanzas Municipales ha tenido muchos inconvenientes jurídicos basados en el principio de legalidad, respecto si los entes locales pueden tipificar infracciones y sanciones en sus Ordenanzas municipales. En concreto, las primeras defienden, a la luz de la vinculación positiva al comienzo de legalidad, que la tipificación de infracciones y sanciones a través de Ordenanza demanda la habilitación anterior y expresa de una ley. En cambio, el segundo posicionamiento, partiendo del criterio de vinculación negativa de los entes locales al comienzo de legalidad, aboga por que la reserva de ley se vea “relajada”, modulada en el campo municipal, en atención al comienzo de autonomía local y a la legitimidad democrática directa de la reunión municipal, notas reconocidas y garantizadas por el propio texto constitucional. Con estos razonamientos, se dota al comienzo de reserva de ley de un nuevo fundamento teórico conforme el que lo que se pretende es asegurar el principio democrático la transparencia del procedimiento de aprobación de las reglas y el respeto a las minorías propio del procedimiento legislativo.”⁷⁶.

⁷⁴ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 160 Quito-Ecuador

⁷⁵ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 161 Quito-Ecuador

⁷⁶ NIETO García, A. 2010, Derecho Administrativo, La potestad normativa. cit., pág. 214 y ss.

La potestad sancionatoria de la administración cabe distinguirla de la potestad sancionatoria penal, si bien las dos son reflejo de la facultad sancionadora del Estado; esta brota de la potestad jurisdiccional del Estado solo los Tribunales o bien jueces imponen propiamente sanciones penales, materia estudiada por el derecho penal) y aquella brota de la potestad de dirigir la Administración puede imponer de forma directa sanciones, mas cuyo ejercicio que puede ser revisado por los Tribunales de a través de los recursos que establezca la ley.

“Los Gobiernos Autónomos Municipales tienen la competencia constitucional y legal a través del Concejo para regular u ordenar aquéllos temas o bien materias que tiene atribuidas para ejercer bajo su responsabilidad y atendiendo a sus necesidades de cada Ayuntamiento, como cuestiones concretas y distinguidas que, obviamente, no tiene posibilidades de prever el legislador como en el caso de las sanciones disciplinarias.” ⁷⁷

A este respecto el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización habilita a los Ayuntamientos ejercer la potestad normativa según el régimen de autonomía política dando la posibilidad de regular u ordenar los temas sometidos a su competencia a través de actos decisorios.

2.2.1.6 Resultados esperados de los estacionamientos.

2.2.1.6.1 Mayor disponibilidad de lugares.

“Cuando el estacionamiento en la vía pública es gratis, es común que las personas dejen sus vehículos estacionados largos periodos de tiempo. Tal y como se apuntó previamente, en zonas de alta concentración de actividades los automóviles pueden continuar un promedio de 6 horas ocupando un sitio. Esto quiere decir que un mismo espacio de estacionamiento solo va a poder entregar ‘servicio’ a dos coches a lo largo del horario laboral.” ⁷⁸

“La mayoría de los conductores que dejan sus autos estacionados por largo tiempo son personas que viven o bien trabajan en el sitio, que hallan un sitio en horarios con poca

⁷⁷ JL, Carro Fernández Valmayor 2014 Barcelona, Sobre la potestad sancionadora municipal en cuadernos de Derecho Local.

⁷⁸ ELOY007, Buenos Aires 2015, Club de ensayos, Tipo De Estacionamientos.

demanda, o bien lo reservan poniendo objetos en la calle o por medio de pactos con los administradores informales del estacionamiento que operan en la zona”.⁷⁹

La necesidad de un espacio para estacionar el vehículo es el viacrucis de todo conductor que viaja a su lugar de trabajo y no existe un espacio para parquear el automotor, por lo que es necesario que a través de leyes se establezcan lugares apropiados para estacionar su vehículo.

2.2.1.6.2 Reducción del tiempo de busca de estacionamiento.

“En zonas de alta concentración de actividades posiblemente un automovilista demore hasta diez minutos en hallar un espacio de estacionamiento en la vía pública”.⁸⁰

La instalación de parquímetros favorecerá las estancias cortas y con esto va a ser más simple y más usual localizar lugares libres.

2.2.1.6.3 Incremento de la velocidad de desplazamiento vehicular en la zona.

“Estudios han probado que en horas pico, del total de vehículos circulando en zonas de alta concentración de actividades, hasta un 30% lo hace a baja velocidad en pos de estacionamiento. Esto impacta de forma negativa en los niveles de congestión vehicular del área. Con la implementación de un sistema de parquímetros va a haber una mayor rotación en el empleo de espacios de estacionamiento y una minoración en el número de viajes por la parte de las personas que no están prestas a abonar por estacionarse a lo largo de largos periodos de tiempo”⁸¹

Por consiguiente, hay una mejora en las condiciones de desplazamiento vehicular en el área de intervención, ya es conocido que en la zona céntrica en las horas picos habría más fluidez en la circulación vehicular, contar con los días feriados y los fines de semana por consiguiente orden y buena imagen de la ciudad.

⁷⁹ TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 160 Quito-Ecuador.

⁸⁰ ELOY 007, Buenos Aires 2015, Tipo De Estacionamientos.

⁸¹ ELOY 007, Buenos Aires 2015, Club de ensayos, Tipo De Estacionamientos.

2.2.1.6.4 Disminución de emisiones contaminantes.

“El flujo continuo de los automóviles ayuda a reducir los niveles de emisión de gases contaminantes. Un estudio realizado en quince manzanas de Manhattan demostró que el tráfico producido por la búsqueda de estacionamiento generaba 325 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) al año.”⁸²

Si se gestiona y agiliza el estacionamiento en la vía pública mediante parquímetros, las emisiones contaminantes pueden reducirse. La agilización del tráfico también se relaciona con un descenso en los niveles de ruido en la zona, particularmente por la menor utilización del claxon como instrumento para agilizar los flujos de automóviles.

2.2.1.6.5 Mejoras en el espacio público.

Se generan en 2 niveles:

“a) La instalación de un sistema de parquímetros delimita los lugares en los que está tolerado estacionarse y consigue, si se acompaña de una aplicación eficiente del reglamento de tránsito, que se supriman las prácticas de estacionamiento informal en el espacio de circulación peatonal.

b) Los recursos económicos logrados por los parquímetros pueden reinvertirse en el mejoramiento del espacio público (banquetas, iluminación, mobiliario, etcétera)”.⁸³

Las zonas con estacionamientos regulados por parquímetros son por norma general más ordenadas y seguras para peatones y ciclistas.

2.2.1.6.6 Generación de recursos económicos.

“Si bien no es su objetivo principal, un proyecto de parquímetros bien gestionado puede producir esenciales recursos económicos para el ayuntamiento. Invertir nuevamente una

⁸² GRUPO COLOMBIA 2014, Estacionamientos Inteligentes: El Futuro del Estacionamiento.

⁸³ GRUPO COLOMBIA 2014, Estacionamientos Inteligentes: El Futuro del Estacionamiento. Pág.21.

parte de estos recursos en la zona ayuda enormemente a validar el sistema entre sus usuarios y los residentes del sitio”.⁸⁴

Si la colecta se traduce en mejoras en la zona en la que se instalan, los residentes se transformarán en los defensores de este sistema de administración del estacionamiento.

2.2.2 Jurisprudencia.

23/10/03 EL M. I. CONCEJO CANTONAL DE GUAYAQUIL

EXPIDE

“ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA PARA PARQUEO DE VEHÍCULOS Y EL SERVICIO DE PARQUÍMETROS”. TÍTULO I
CAPÍTULO ÚNICO DISPOSICIONES GENERALES ARTÍCULO

1.- OBJETO.- La presente Ordenanza tiene por objeto regular la ocupación de la vía pública destinada al parqueo de automóviles, tal como el control y funcionamiento del servicio de parquímetros como mecanismo de optimización de su empleo por la parte de los usuarios de exactamente los mismos.

ARTÍCULO dos.- DE LA CONCESIÓN DEL SERVICIO: El funcionamiento de parquímetros en la vía pública es un servicio público de competencia de la M. I. Municipalidad de Guayaquil que va a poder ser concesionado a la compañía privada por medio de la Fundación “Guayaquil Siglo veintiuno, Fundación Municipal para la Regeneración Urbana”, conforme a lo establecido en el artículo catorce de la Ley de Régimen Municipal y conforme con lo normado en la presente Ordenanza, en los Estatutos de la Fundación y demás reglas legales aplicables.

ARTÍCULO tres.- DEFINICIONES: Para los efectos de esta Ordenanza y su mejor aplicación se definen de manera expresa las próximas palabras: Espacio de Parqueo de vehículos: Son los espacios designados y también identificados por la Municipalidad en la vía pública para ser empleados para el parqueo de automóviles. Parqueo con Parquímetro: Son los espacios de parqueo de automóviles con parquímetro susceptibles de usarse por un

⁸⁴

Diario el Universo domingo, 15 de julio, 2012, sección Noticias, pagina 4.

⁸⁵valor predeterminado que va a ser pagado obligatoriamente por los usuarios, por el tiempo efectivo de empleo. Parquímetro: Se comprende por parquímetro al aparato de medición y control del tiempo de ocupación de un espacio de empleo público municipal destinado para parqueo de automóviles. Usuario: Es toda persona que usa un espacio de parqueo de automóviles a cambio de un valor por ocupación. Personal de Vigilancia y Control: Es el personal asignado particularmente para velar por el cumplimiento de esta Ordenanza. Tiempo Máximo de Parqueo: Es el tiempo máximo de utilización ininterrumpida posible de un parqueo con parquímetro por la parte de un usuario”⁸⁶

TÍTULO II

“CAPÍTULO ÚNICO DEL ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA DE VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN MECÁNICA O bien MOTORIZADA.

ARTÍCULO cuatro.- DETERMINACIÓN DE ZONAS Y HORARIO DE PARQUEOS CON PARQUÍMETROS: La designación de los espacios municipales de parqueo de automóviles, tal como la determinación del horario del parqueo con el servicio de parquímetros van a ser establecidos por la Fundación “Guayaquil Siglo veintiuno, Fundación Municipal para la Regeneración Urbana.

ARTÍCULO cinco.- VEHÍCULOS LIVIANOS: Solo los automóviles ligeros van a poder emplear los espacios públicos de parqueo con parquímetros, anterior pago del valor por ocupación pertinente, que se fija como máximo en sesenta centavos de dólar cada hora, pudiendo ser menor conforme con la zonificación que realice y apruebe la Fundación “Guayaquil Siglo veintiuno, Fundación Municipal para la Regeneración Urbana”, anterior conformidad del Regidor de Guayaquil.

ARTÍCULO seis.- SITIOS PROHIBIDOS DE INSTALAR PARQUÍMETROS: No va a poder establecerse espacios de parqueo con parquímetro en lugares que correspondan a servicios de entrada y salida de automóviles adecuadamente autorizados, paradas de autobuses y transporte público, zonas peatonales de seguridad, edificios de servicios asistenciales, tal como en los lugares en donde interrumpan o bien compliquen el paso de

⁸⁵ jurisprudencia@cortenacional.gob.ec

⁸⁶ <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/1241/1/TUCSG-PRE-ING-CIS-66.pdf>.

transeúntes, como ingresos y salidas de pasos peatonales elevados o bien en áreas de limitación que la Municipalidad establezca.

ARTÍCULO siete.- SITIOS DE CARGA Y DESCARGA: El estacionamiento de automóviles de carga y descarga en la vía pública va a deber sostenerse al horario establecido en la Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil y demás regulaciones pertinentes”⁸⁷

TÍTULO III

“DE LAS CLÁUSULAS PENALES NECESARIAS Y SUS EFECTOS CAPÍTULO I DE LAS CLÁUSULAS PENALES

ARTÍCULO ocho.- DE LAS CLÁUSULAS PENALES.- En todos y cada uno de los formatos de los contratos de adhesión que celebre la entidad respectiva con los usuarios de los espacios destinados a parqueos regulados en la presente Ordenanza, se va a deber incluir conforme el Código Civil, una cláusula penal para él en caso de que el usuario infrinja el contrato; dicha cláusula habrá de ser pagada por el usuario sin perjuicio del cumplimiento de la obligación primordial. Dichos contratos de adhesión van a deber contar con la aprobación del Concejo Cantonal. Sin perjuicio del pago de la multa, dichos contratos incluirán asimismo la potestad o bien capacidad de paralizar o bien retirar los automóviles, en tal caso sus dueños van a deber abonar asimismo el costo de la desmovilización o bien devolución, conforme corresponda, y la guardianía respectiva, y demás gastos causados por dicha contravención.

ARTÍCULO nueve.- SANCIÓN POR COLOCACIÓN DE OBSTÁCULOS: La M. I Municipalidad de Guayaquil por medio de una Comisaría Municipal sancionará con multa de 50,00 dólares estadounidenses a aquellas personas que pongan obstáculos en los espacios de Parqueo con Parquímetro, o bien que de cualquier forma obstruyan o bien compliquen el acceso o bien la utilización eficaz de tales espacios por la parte de automóviles.

ARTÍCULO diez.- PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS MULTAS: Un porcentaje de las multas o bien cláusulas penales que deban abonar los usuarios conforme a

⁸⁷

jurisprudencia@cortenacional.gob.ec

la presente Ordenanza y los respectivos contratos va a ser destinado para cubrir los gastos de inmovilizadores, grúas, traslado, garaje, etcétera de los automóviles respectivos”

CAPÍTULO II

DE LA CONCESIÓN

“ARTÍCULO once.- DE LA CONCESIÓN.- La Empresa Municipal, mediante la FUNDACIÓN “GUAYAQUIL SIGLO XXI, Fundación Municipal para la Regeneración Urbana”, cumpliendo con lo previsto en la ley, va a ser la responsable de hacer todo el proceso para la contratación de la concesión de la instalación y administración de los espacios municipales de parqueo de automóviles con parquímetro, debiendo observar al efecto la Ordenanza del Plan Regulador de Desarrollo U. de Guayaquil y demás reglas municipales pertinentes. La Municipalidad va a deber aprobar las bases y todos y cada uno de los documentos precontractuales pertinentes para la celebración de la respectiva concesión. Todas y cada una de las Direcciones Municipales tienen la obligación de prestar la cooperación precisa y suficiente para la consecución de los fines de esta Ordenanza.

ARTÍCULO doce.- DE LAS ÁREAS SIN PARQUÍMETROS: Aquellas áreas que no sean objeto de la instalación de parquímetros van a estar sujetas a la Ordenanza de Empleo del Espacio y Vía Pública, en todo lo que no se contraponga a la presente normativa, tal como van a estar sujetas al control de la Unidad para el Control del Parqueo en la vía pública, creada a través de resolución del M. I. Concejo Cantonal del dieciséis de diciembre del año mil novecientos noventa y nueve y publicada el diecinueve del mismo mes y año.

ARTÍCULO trece.- DEROGATORIAS: Derogase la Ordenanza que establece el Control de las Áreas de Estacionamiento Habilitadas con el Sistema de Parquímetros en la Urbe de Guayaquil, publicada el diecinueve de agosto de mil novecientos setenta y cinco.

ARTÍCULO FINAL.- La presente Ordenanza va a entrar en vigencia desde su publicación en entre los diarios de mayor circulación en el Cantón”⁸⁸

Dado Y Firmado En La Sala De Sesiones Del M. I. Concejo Cantonal De Guayaquil, A Los Dieciséis Días Del Mes De Octubre Del Año Dos Mil Tres. L. Chiriboga Vid Vicepresidente Del M. I. Concejo Cantonal.

Ab. Xavier Sandoval Baquerizo Secretario De La M. I. Municipalidad De Guayaquil
Certifico:

“Que la presente “ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA PARA PARQUEO DE VEHÍCULOS Y EL SERVICIO DE PARQUÍMETROS”, fue discutida y aprobada por el M. I. Concejo Cantonal de Guayaquil, en Sesiones Ordinarias de datas dieciocho de septiembre y dieciséis de octubre del año 2 mil 3, en primero y segundo discute, respectivamente. Guayaquil, dieciséis de octubre del dos mil tres. Ab. Xavier Sandoval Baquerizo

SECRETARIO DE LA M. I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL Conforme a lo prescripto en los artículos 127; 128; 129; y ciento treinta y tres de la Ley de Régimen Municipal actual, SANCIONO la presente “ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA PARA PARQUEO DE VEHÍCULOS Y EL SERVICIO DE PARQUÍMETROS”, y ordeno su PROMULGACIÓN mediante su publicación por entre los diarios de mayor circulación en el Cantón.

Guayaquil, dieciséis de octubre del dos mil tres.

J. Nebot Saadi ALCALDE DE GUAYAQUIL

Sancionó y ordenó la promulgación por medio de su publicación en entre los diarios de mayor circulación en el Cantón, de la “ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA PARA PARQUEO DE VEHÍCULOS Y EL SERVICIO DE PARQUÍMETROS”, el señor letrado J. Nebot Saadi, Regidor de Guayaquil, a los dieciséis días del mes de octubre del año 2 mil 3.- LO CERTIFICO. Guayaquil, dieciséis de octubre del dos mil tres Ab. Xavier Sandoval Baquerizo SECRETARIO DE LA M. I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL Se publicó el veintitrés de octubre del dos mil tres en los diarios El Cosmos, El Telégrafo y Expreso”

Esta es una iniciativa del Ayuntamiento de Guayaquil que busca lograr una adecuada administración y control del espacio público para estacionamiento tarifado y además de esto asegurar una rotación en el empleo de las plazas de parqueo.

La ordenanza que regula el empleo y control de espacios de estacionamiento con parquímetro en la vía pública contribuye a prosperar la fluidez del tráfico en esos ámbitos

que "quizá son los más sobresaturados". Con esto se intentará que quienes precisen hacer alguna diligencia hallen un sitio para estacionarse. ⁸⁹

Después de un tiempo de socialización y adaptación con este sistema se comenzarán a aplicar sanciones a quienes cometan infracciones.

Estos avisos se dan en los casos en los que el usuario no hizo el pago de la tarifa pertinente o bien se aparcó en 2 sitios (en la mitad de 2 espacios) o bien sencillamente se sobrepasó del tiempo límite. "La primera vez va una notificación, la próxima, la multa".

Para esto, el personal que va a estar distribuido haciendo las rondas va a llevar una tableta con una aplicación que dejará tomar una fotografía del vehículo, el sitio donde está parqueado, y anotará los datos del vehículo: color, modelo, placa.

De acuerdo a la presente ordenanza realizada en la Municipalidad de Guayaquil, se establecieron todos los parámetros para la regularización del tráfico con la utilización de parquímetros, beneficiando a la comunidad ahorrando problemas de congestionamiento a la misma. De igual manera, se establecieron las sanciones respectivas para quien no acate lo dispuesto por la autoridad municipal.

Comentario.-

La jurisprudencia Constitucional Ecuatoriana ha determinado que el derecho a recurrir un fallo no es absoluto en materia de contravenciones de tránsito puesto que, solo las sentencias derivadas de estos procesos; que impongan una pena privativa de la libertad son susceptibles de ser apeladas y solo apeladas, sin que de esta sentencia de segunda instancia quepa recurso alguno, en el inciso quinto del artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal, determina el procedimiento expedido que debe seguirse en las contravenciones de tránsito, establece que: la sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código será de condena o ratificatoria de inocencia podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad.

⁸⁹ jurisprudencia@cortenacional.gob.ec.

2.2.3 Legislación.

2.2.3.1 Constitución de la República del Ecuador 2008.

Art. 1 “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada”.⁹⁰

Nuestra constitución desde su primer artículo establece una serie de principios que son aplicables a la organización territorial política de nuestro país, Si nos fijamos, justamente es aquí en donde la Constitución nos enmarca el tipo de organización territorial que han escogido los constituyentes, el Ecuador es un Estado unitario que se gobierna de manera descentralizada.

Art. 425.- “El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos”.⁹¹

Todas las leyes están basadas en un determinado orden de jerarquía o de prioridad que deberá cumplirse de mayor a menor grado, de acuerdo a lo estipulado en la aplicación de las normas, de tal forma que éstas no interfieran en el desenvolvimiento de las mismas.

“En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior”.

Si se da algún tipo de conflicto de prioridad de normas esto se resolverá por el personal indicado dando mayor valor a la ley superior.”⁹²

Si se da algún tipo de conflicto de prioridad de normas esto se resolverá por el personal indicado dando mayor valor a la ley superior.

⁹⁰ Constitución del República del Ecuador del 2008, artículo 1

⁹¹ Constitución del República del Ecuador del 2008, artículo 425

⁹² Constitución de la República del Ecuador 2008 art. 425. Párrafo dos

“La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados”.⁹³

Se refiere a las políticas públicas en la labor que realizan las autoridades en lo que tiene que ver con prefecturas, alcaldías, etc.; es decir éstas autoridades ejercen su competencia solo en lo relativo al campo de acción para el que fueron nombrados o elegidos es ahí netamente en donde tienen autoridad.

Art.238.- “Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.”⁹⁴

La constitución de la República del Ecuador determina, el ordenamiento como un deber del Estado y de todas las instituciones que lo conforman para, asegurar, respetar y hacer respetar los derechos esenciales de todos los ciudadanos entre estos su condición humana y lo relacionado con la vida y tránsito libre probablemente, estableciendo que deben existir y establecer políticas que precautelen su protección.

Art. 240. “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.”⁹⁵

En función de lo analizado, podemos concluir, que la autonomía que gozan los gobiernos autónomos comprende distintas facultades, entre las que podemos destacar: el auto

⁹³ Constitución de la República del Ecuador 2008 art. 425. Párrafo tres

⁹⁴ Constitución de la República del Ecuador 2008 art. 238.

⁹⁵ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, Artículo 240.

governarse; el dictar su propia normativa, en torno a la cual establecerán sus políticas internas, y la facultad de administrarse económicamente sin depender de otro órgano para hacerlo. Complementando este concepto, tenemos que la autonomía debe ejercerse de manera responsable y solidaria, guiándose por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana.

Art. 264, numeral 6, “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio”⁹⁶

Según la Constitución, las municipalidades son las encargadas del reordenamiento, planificación, regularización y control del tránsito, por lo que es obligación que se respete esta normativa destinada a beneficiar a la comunidad de acuerdo a sus necesidades.

En su párrafo final, que “en el ámbito de competencias y territorio de los gobiernos municipales se expedirán ordenanzas cantonales.”⁹⁷ Con ello se puede verificar las atribuciones que otorga la Constitución a los Municipios para que puedan dictar normativa en base a la facultad legislativa que les otorga.

2.2.3.2 Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD.

Art. 55, textuales b) y f), reconoce la competencia exclusiva de los ayuntamientos para ejercer el control sobre el empleo y ocupación del suelo en el cantón; tal como planear, regular y supervisar el tránsito y el transporte terrestre en su circunscripción cantonal.⁹⁸

Todo gobierno autónomo y descentralizado, tiene la autoridad para controlar en forma correcta y clara la regularización de tránsito que pertenezca a su jurisdicción política.

Art. 57, textual a), “establece la atribución del Concejo Municipal para el ejercicio de la capacidad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo

⁹⁶ Constitución de la República del Ecuador 2008 art. 264. Numeral 6.

⁹⁷ Constitución del República del Ecuador del 2008, artículo 264. Párrafo final.

⁹⁸ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, Registro Oficial Suplemento #303 del 19 octubre del 2010, Artículo 55

descentralizado municipal, a través de la expedición de Ordenanzas cantonales, pactos y resoluciones. “⁹⁹

Por medio de las ordenanzas cantonales los gobiernos municipales tendrán el derecho de actuar de acuerdo a las competencias que les son permitidas, si ocurriera lo contrario, estaría actuando en forma anticonstitucional.

Artículo 106 del COOTAD “A través de la descentralización impulsar el desarrollo equitativo, solidario y equilibrado en todo el territorio nacional, a fin de garantizar la realización del buen vivir y la equidad interterritorial, y niveles de calidad de vida similares en todos los sectores de la población, mediante el fortalecimiento de los gobiernos autónomos descentralizados y el ejercicio de los derechos de participación, acercando la administración a la ciudadanía.”¹⁰⁰

En el artículo establece las finalidades de la descentralización, que impulsan el desarrollo del país y otorgan más competencias a los entes del régimen autónomo descentralizado enfocado principalmente participación ciudadana.

Art. 130 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización establece que el “Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”.¹⁰¹

Todo apunta que, para el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de administración de la competencia de tránsito y transporte público, conforme a la ley, para

⁹⁹ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art 57, talleres de corporación de estudios y publicaciones

¹⁰⁰ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art 130, talleres de corporación de estudios y publicaciones

¹⁰¹ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art 130, talleres de corporación de estudios y publicaciones.

lo que van a poder delegar total o bien parcialmente la administración a los organismos que venían ejercitando esta competencia ya antes de la vigencia de este Código.

Todo gobierno descentralizado y autónomo, desarrolla su propio modelo administrativo, de acuerdo al desarrollo del entorno, por lo que un modelo correcto, generará un desarrollo correcto.

Art. 568.-“las tasas van a ser reguladas a través de Ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del Alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo Concejo, para la prestación de los próximos servicios: textual g) servicios administrativos.”¹⁰²

Es preciso regular el parqueo de automóviles con parquímetros en la vía pública como una forma de ordenamiento urbano, considerando el carácter permanente de los beneficios de la regeneración urbana; Así mismo, es esencial darle a cada cantón que necesite, una solución técnicamente viable a la congestión vehicular y, simultáneamente, conseguir un mejor aprovechamiento de las vías públicas para el parqueo de automóviles en zonas de densidad vehicular y alta demanda;

También establecer restricciones de tiempo y el cobro de un valor como contraprestación por el empleo de los espacios de la vía pública destinados a parqueo de automóviles con parquímetros, lo cual va a mejorar y reducirá el tránsito vehicular en las zonas congestionadas pues permitirá a los usuarios contar con parqueos en inmejorables condiciones en esos sectores.

2.2.4 Derecho Comparado.

2.2.4.1 Ley de Movilidad del Distrito Federal de México.2014.

Artículo 207.-“La Secretaría determinará las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, y en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Urbano, determinará las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública, a fin de ser publicados en los instrumentos regulatorios correspondientes.”¹⁰³

¹⁰² Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art 568,

¹⁰³ Ley de Movilidad del Distrito Federal de México, asamblea general del distrito federal 2014,art.207

En la misma ley establece la facultad para que determine “las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública y las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública” (artículo 207) Esto en concordancia , el Reglamento para el Control del Estacionamiento en las Vías Públicas del Distrito Federal se señala que corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda determina las zonas en donde se instalará Eco Parq así como los días y horarios de operación del sistema. Que en su capítulo tercero establece, Del uso de las vías públicas para el estacionamiento de vehículos, en su art. Diez El Gobierno del Distrito Federal podrá instalar y operar sistemas de control y supervisión de estacionamiento de Vehículos Automotores en la vía pública del Distrito Federal, en las Zonas de Parquímetros. En el Ecuador ley exclusiva para garantizar los derechos de movilidad como en México.

Artículo 209.- “La Administración Pública podrá implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso o concesión. La operación de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estará a cargo de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Oficialía Mayor, y/o cualquier entidad de la Administración Pública que determine el Jefe de Gobierno, así como a través de terceros, según lo señale el reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.”¹⁰⁴

El caso más interesante y progresivo de estacionamiento con parquímetros tarifario es el de Ciudad de México, Ley de Movilidad a través del artículo 209 le da un todavía mayor sustento legal a la acción de prevención de accidentes de tránsito dado que permite al Secretaria De Desarrollo Urbano el “implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública” aunque su referencia a terceros operadores malentiende el sentido del operador privado, al cerrar la puerta a contratos de servicios, dejando sólo a los permisos y concesiones como opciones contractuales.

Artículo 354 del COOTAD faculta, “a los servidores públicos de cada gobierno autónomo descentralizado se regirán por el marco general que establezca la ley que regule el servicio

¹⁰⁴

Ley de Movilidad del Distrito Federal de México, asamblea general del distrito federal 2014,art.209

público y su propia normativa. En ejercicio de su autonomía administrativa, los gobiernos autónomos descentralizados, mediante ordenanzas o resoluciones para el caso de las juntas parroquiales rurales, podrán regular la administración del talento humano y establecer planes de carrera aplicados a sus propias y particulares realidades locales y financieras.”¹⁰⁵

En nuestro país contamos a igual que México con normativa vigente para regular y organizar el congestionamiento vehicular. pero aceptación de los programas de gobierno en México dependen en gran medida de buenas estrategias de comunicación sobre los beneficios que a mediano, largo y corto plazo representen para los ciudadanos, en el caso de los parquímetros, parte del visto bueno de los mismos depende de los beneficios tangibles que observen quienes participan de la medida y de la socialización de información que acabe con los mitos sobre estos dispositivos que buscan recuperar la vía pública, mejorar la circulación y desincentivar el uso de automóvil, La participación de los ciudadanos en las decisiones sobre la posible instalación de los mismos es otro elemento importante, en el Ecuador poco no se ha dado énfasis en la creación de un reglamento para el control de los parqueaderos con parquímetros tarifarios.

La ley en México determina la instalación de parquímetros en los estacionamientos de las calles determinadas anteriormente. Esto es un ejemplo para que las autoridades del cantón Santo Domingo, formulen y decreten ordenanzas para que de igual manera se regularice y establezcan normativas referentes a la necesidad de instalar parquímetros en el referido cantón ecuatoriano.

2.2.4.2 Ley 18.290 de Tránsito Chile, 2009

TITULO XIII DEL ESTACIONAMIENTO Y DE LA DETENCIÓN

Artículo 2º: “Los parquímetros se instalarán preferentemente en los lugares de mayor congestión vehicular en las áreas que determine la Alcaldía.”¹⁰⁶

En el Ecuador si existen Ordenanza Municipales que permitan instalar Parquímetros Tarifarios, expedidas en diferentes ciudades como Guayaquil, Cuenca etc.

¹⁰⁵ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art 354.

¹⁰⁶ Ordenanza Sobre Servicio Municipal De Parquímetros Rancagua, 1986, <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=153447>

Artículo 153.- “Los vehículos deberán ser estacionados al lado derecho de la calzada en el sentido del tránsito. Las Municipalidades o la Dirección de Vialidad, podrán, en casos debidamente calificados y siempre que no entorpezcan la circulación, autorizar la detención o el estacionamiento al lado izquierdo, colocando para ello la correspondiente señalización.”¹⁰⁷

Como es sabido, la facultad de estacionarse se encuentra regulada en la Ley de Tránsito de Chile, este artículo da la potestad a los municipios para crear estacionamientos siempre que estos no entorpezca el Tránsito, un ejemplo como muchos otros en este país es Rancagua, que el 29 de Julio de 1986, la Alcaldía decretó lo siguiente la necesidad de reglamentar el uso y funcionamiento de los parquímetros y las infracciones que los usuarios de estos elementos puedan cometer, a través de un conjunto de normas mínimas obligatorias que rijan sin perjuicio de las disposiciones pertinentes tanto de la Ley del Tránsito como de la Ley sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

Así como esta normativa específica la correspondiente instalación de parquímetros en el lado que justifica según lo establecido en la Ley de Tránsito de Chile, de la misma forma es aplicable en las circunstancias ecuatorianas en lo referente a la instalación de parquímetros. porque claramente en el art. en su Art. 55, literales b) y f), Descentralización COOTAD, “Reconoce la competencia exclusiva de los municipios para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.”¹⁰⁸

Uno de los actores clave en todo el plan de gestión vial sobre las medidas de descontaminación deberá precisarse aquellas vías con prohibición de estacionar, lo que se coordinará con los municipios, Todo lo que es estacionamiento con parquímetros es jurisdicción de los municipios, pero en la red vial básica es responsabilidad de fijar la posibilidad de prohibir la parada.

¹⁰⁷ Ley 18.290 de Tránsito Chile, 2009, <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

¹⁰⁸ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art. 55

En comparación de cobros en Chile con Ecuador, el uso de parquímetros tiene muchos años y se pueden ver en casi todas las ciudades grandes del país. En la capital, Santiago, es donde más hay, dado el inmenso parque automotriz de la ciudad, Allí los precios son variables, dependiendo de la zona. Los más baratos van desde los 300 pesos chilenos (0,50 centavos de dólar), y los más caros llegan a unos 400 pesos (\$ 0,65) sólo por 20 minutos.

2.2.4.3 Ley 45 Regulación de parqueaderos en Estados Unidos, 2007 Tránsito.

11.2 “Políticas para crear distritos con beneficios de estacionamiento en donde los ingresos de parquímetros sean regresados a la comunidad Políticas Estadounidenses de Estacionamiento.”¹⁰⁹

Una de las innovaciones más importantes de los últimos años que permitió superar la resistencia a incrementar el cargo por ocupar un espacio en la calle para aparcar, fue crear un beneficio para el distrito. Este beneficio constaba en regresar a la comunidad los ingresos obtenidos por el cobro de los lugares de aparcamiento e invertirlos en la mejora de los servicios públicos. Esta estrategia ha probado ser favorable para ambos lados, en especial en aquellos lugares en los que el precio de estacionamiento basado en el rendimiento es políticamente inviable.

Art. 130 “El ejercicio de La competencia de tránsito y transporte los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de administración de la competencia de tránsito y transporte público, conforme a la ley, para lo que van a poder delegar total o bien parcialmente la administración a los organismos que venían ejercitando esta competencia ya antes de la vigencia de este Código”.¹¹⁰

Los avances en Estados Unidos es el esfuerzo de años de modificación y lucha de las normativas para lograr una absoluta coordinación de todos los estados a diferencia de Ecuador que no se apodera del sistema normativo vigente para acelerar el crecimiento normativo para bien de la colectividad.

¹⁰⁹ Guía Práctica de estacionamientos en América Latina, 2012 .com/pag.385

¹¹⁰ Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD art. 130.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Localización.

La presente investigación se realizó en el cantón Santo Domingo de los Colorados, ubicado en la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas. Su capital es la ciudad de Santo Domingo también conocida como "Santo Domingo de los Colorados" por la costumbre de los indígenas Tsáchilas de pintarse el pelo de rojo con achiote.

3.2 Tipos de investigación.

Los tipos de investigación que se utilizaron, se describen a continuación:

3.2.1 Bibliográfica.

Se utilizó un compendio de libros, enciclopedias, Registros Oficiales, Códigos, revistas, legislación comparada, entre otros.

3.2.2 De campo.

La investigación se realizó en el lugar de los hechos, por lo que en la información recolección de datos se utilizaron encuestas y entrevistas.

3.2.3 Descriptiva.

Por cuanto se detallan las características de los principales elementos, seleccionados como fundamentales para la realización presente trabajo de investigación como son conceptos y citas doctrinarias.

3.2 Métodos de investigación.

3.3.1 Método Analítico.

Este método permitió conocer de manera analítica el objeto de estudio, por tratarse de un tema de investigación que requiere ser abordado desde una posición objetiva, sin subjetividades.

3.3.2 Método Deductivo.

Este método se aplicó después de tener toda la información requerida analizándola de lo particular a lo general, y se partió de un principio general ya conocido como es el conjunto de leyes y normas vigentes en nuestro país, para inferir en la existencia de un problema y el planteo de una posible solución.

3.3.3 Método Inductivo

Este método se aplicó analizando y desglosando cada parte del problema en general a lo particular en busca de la solución al mismo y obtener la verdad científica, partiendo del estudio de los elementos particulares referentes a cada caso de la falta de parqueaderos.

3.4 Fuentes de recopilación de información.

3.4.1 Primarias.

Entre las fuentes primarias que se utilizaron están: Documentos, artículos, testimonios de involucrados. (Encuestas y entrevistas)

3.4.2 Secundarias.

Se accedió a la información de Tesis de y páginas web, doctrina, legislación nacional e internacional, Constitución entre otros.

3.5 Diseño de la investigación.

La investigación que se efectuó fue de tipo cuali-cuantitativa: Cualitativa, porque se realizó la interpretación de los hechos y acciones y, Cuantitativa, porque sirvió para interpretar los datos.

3.5.1 Población y Muestra

El Universo de la población comprendió el número total de moradores del cantón Santo Domingo de los Tsáchilas, cuya cantidad es de 270 875 habitantes (INEC 2010), y de 100 abogados en libre ejercicio profesional del mismo cantón. El tamaño de la muestra se obtuvo aplicando la siguiente fórmula:

Muestra

z = Nivel de confianza (95%)

N = Población (270.875)

P= Probabilidad que el evento ocurra (50%)

Q = Probabilidad que el evento no ocurra (50%)

E = Error máximo admisible± (5%)

n= Tamaño de muestra

$$n = \frac{Z^2 \cdot PQ \cdot N}{e^2 (N - 1) + Z^2 \cdot PQ}$$

$$n = \frac{2^2 \cdot 0.25 \cdot 270875}{0.05^2 (270875 - 1) + 2^2 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{4 \cdot 0.25 \cdot 270875}{0.0025(270874) + 4 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{270875}{677,185 + 2}$$

$$n = \frac{270875}{679,185}$$

n = 399 habitantes del cantón Santo Domingo

Composición de la muestra

Personas para la encuesta	298
Abogados (seleccionados aleatoriamente)	100
Juez	1
Total	399

El tamaño de la muestra general fue de 399 entre Moradores, Abogados y un Juez del cantón Santo Domingo.

3.6 Instrumentos de la investigación.

3.6.1 Encuesta.

Le aplicaron encuestas a moradores y abogados del libre ejercicio del cantón Santo Domingo de los Colorados, como instrumento se utilizó el cuestionario de la encuesta.

3.6.2 Entrevista.

Fue dirigida al Sr. Juez de la Unidad Judicial Penal y Tránsito del Cantón Santo Domingo, y como instrumento se utilizó una guía de entrevista.

3.7 Tratamiento de los datos.

Todas y cada una de las técnicas que se emplearon para la recolección de datos y también información en la presente investigación, relacionados a la creación de una Ordenanza Municipal para el control de espacios de parqueaderos con parquímetros tarifarios, se documentaron mediante Word, y se graficaron los mismos en el programa Exel.

3.8 Recursos humanos y materiales.

En el desarrollo de la investigación científica se requirió de los siguientes recursos:

3.8.1 Humanos.

- ✓ Estudiante Investigador
- ✓ Director de Proyecto de Investigación designado
- ✓ Funcionarios de la Función Judicial.
- ✓ Profesionales de Derecho de la Ciudad de Santo Domingo, Abogados en Libre Ejercicio.
- ✓ Ciudadanía en general

3.8.2 Materiales.

Los materiales utilizados en la presente investigación fueron:

- ✓ Constitución de la República del Ecuador
- ✓ Código Orgánico Integral Penal, Doctrinas, Jurisprudencias, Diccionarios. .
- ✓ Libros
- ✓ Internet
- ✓ Hojas de papel
- ✓ Equipos de cómputo
- ✓ Pen drive
- ✓ Grabadora
- ✓ Cámara fotográfica
- ✓ Fotocopias
- ✓ Impresiones
- ✓ Anillados
- ✓ Movilización

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados.

4.1.1. Encuesta a los Moradores del cantón Santo Domingo

1.- ¿Conoce usted de alguna Ordenanza que haya dispuesto la colocación de parquímetros en la ciudad?

Cuadro 1: Ordenanza para la colocación de parquímetros.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	24	8 %
No	274	92 %
Total	298	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

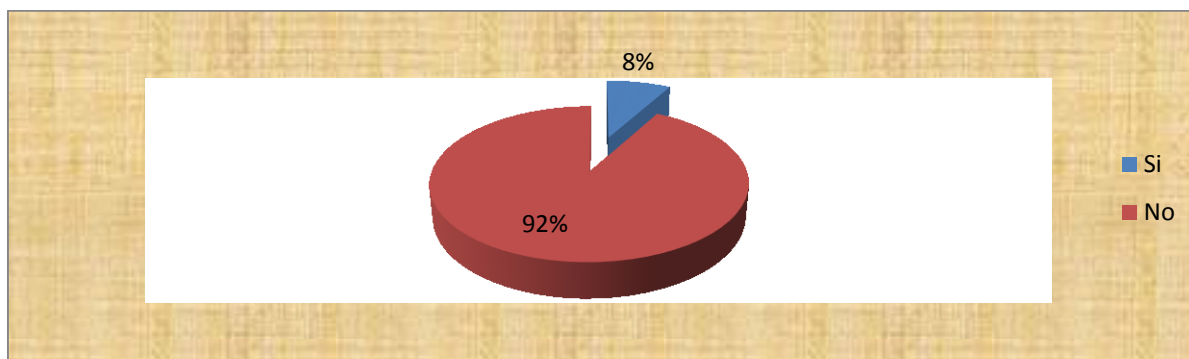


Gráfico 1.- Ordenanza para la colocación de parquímetros en la ciudad.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta uno, demuestran que un 92% de los encuestados dice que no conocen de alguna Ordenanza de la ciudad que haya dispuesto la colocación de parquímetros en el centro del mismo por necesidad de regular el tránsito y el 8% restante expresó que sí. La falta de los mismos en la ciudad origina diversos problemas: el congestionamiento de tránsito, alteración en los estacionamientos y aumento de la contaminación ambiental.

2.- ¿Considera usted que la colocación de parquímetros permitirá regular el tránsito vehicular en el cantón Santo Domingo?

Cuadro 2: Parquímetros para regular el tránsito vehicular en el cantón Santo Domingo.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	244	82 %
No	54	18 %
Total	298	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

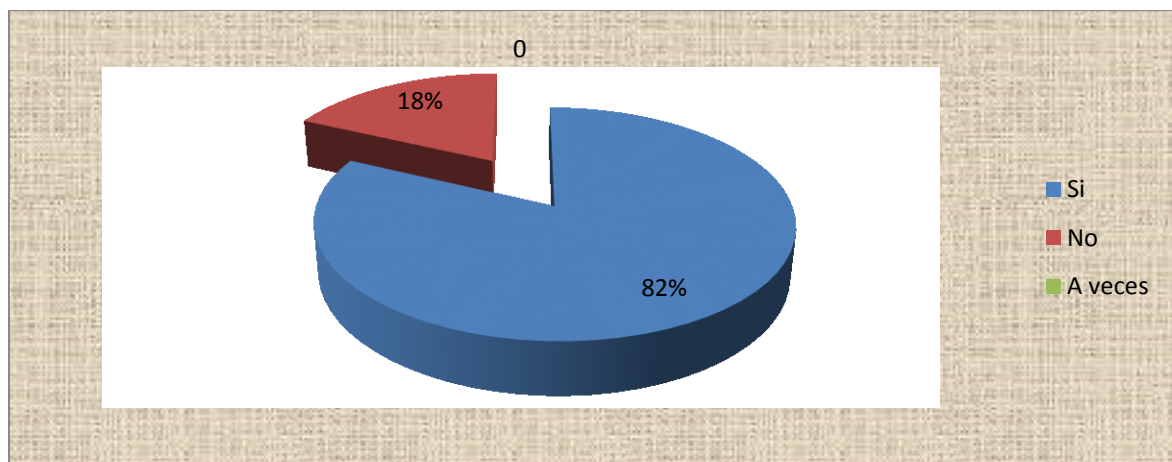


Gráfico 2.- Parquímetros para regular el tránsito vehicular en el cantón Santo Domingo.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta dos, demuestran que el 82% considera que la colocación de parquímetros permitirá regular el tránsito vehicular en el cantón Santo Domingo, mientras que el 18% considera que no. El congestionamiento de tráfico que en horas pico se da en lugares más transitados del cantón Santo Domingo de los Colorados, urge tomar acciones en forma inmediata. Un buen comienzo es dictando una Ordenanza Municipal.

3.- ¿Conoce usted de algún proyecto para dar solución a la falta de parqueaderos en el casco central del cantón Santo Domingo?

Cuadro 3: Proyecto para dar solución a la falta de parqueaderos en Santo Domingo.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	33	11 %
No	265	89%
Total	298	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

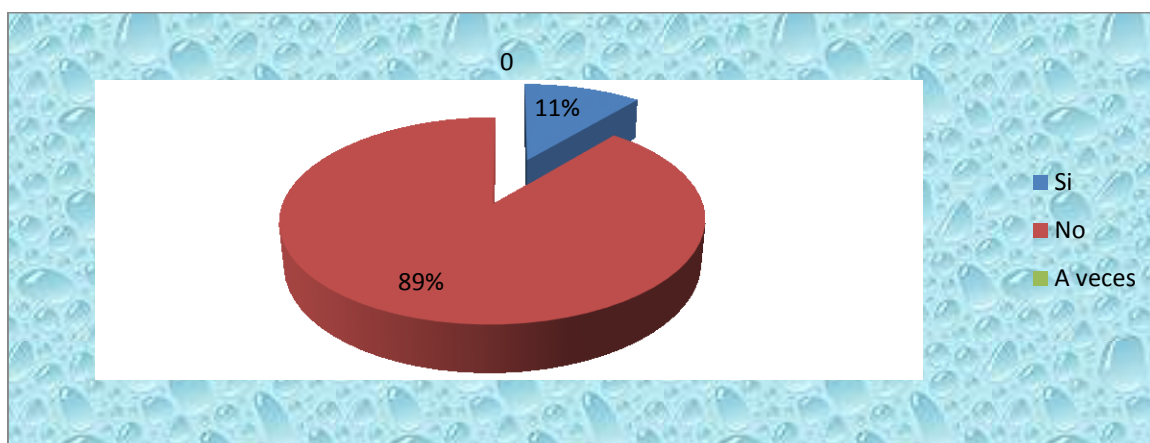


Gráfico 3.- Proyecto para dar solución a la falta de parqueaderos en Santo Domingo.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta tres, demuestran que el 89% de las personas encuestadas, demuestran que existe necesidad de más espacios para el estacionamiento de vehículos en el cantón Santo Domingo, en cambio el 11% restante no está de acuerdo.

Al no existir parquímetros en ciertas zonas determinadas para el efecto, la comunidad y especialmente los conductores no pueden disponer de más espacios, con costos tarifarios para estacionamientos controlados.

4.- ¿Sabe usted cuáles son las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad?

Cuadro 4: Las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	236	79 %
No	62	21 %
Total	298	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

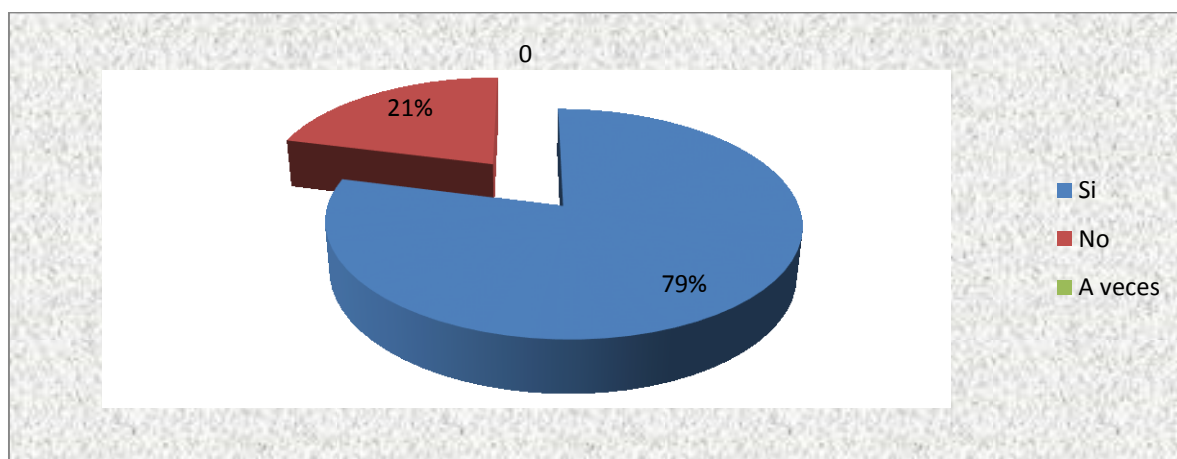


Gráfico 4.- Las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta cuatro, demuestran que el 79% de los moradores encuestados Si sabe cuáles son las ventajas de tener parquímetros en zonas urbanas de la ciudad, mientras que el 21% restante dijo que no saben cuáles serán las ventajas.

Con estos resultados podemos apreciar que la ciudadanía de Santo Domingo conoce de las ventajas de implementar los parqueaderos con parquímetros en lo que respecta a organizar el tráfico vehicular.

5.- ¿Cree usted que con nuevas normativas los conductores tendrán la oportunidad de disponer en forma ordenada y tarifaria de espacios de parqueaderos en cualquier hora del día?

Cuadro 5: Nuevas normativas los conductores tendrán parqueaderos en cualquier hora.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	277	93 %
No	21	7 %
Total	298	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

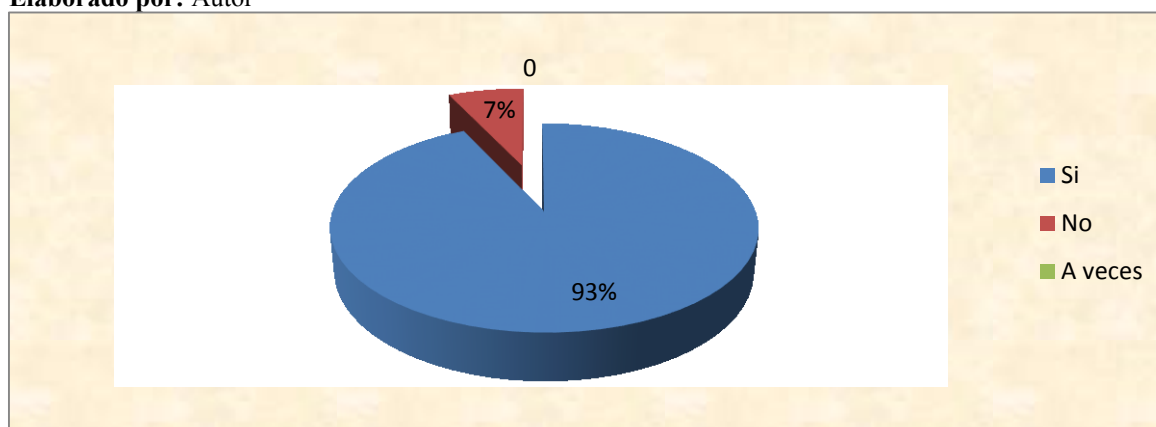


Gráfico 5.- Nuevas normativas los conductores tendrán parqueaderos en cualquier hora.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta cuatro, demuestran que el 93% considera que con normativas los conductores tendrán la oportunidad de disponer en forma ordenada y tarifaria de espacios de parqueaderos en cualquier hora del día, mientras que el 7% manifiesta que no. Por tal motivo, la presente propuesta de creación de una nueva ordenanza beneficiará todo el conglomerado vehicular de la ciudad, a los peatones en su transitar y sobre todo se mantendrá la normalidad en las horas pico en las que el tráfico vehicular es intenso.

4.1.2 Encuesta a Profesionales del Derecho de la ciudad de Santo Domingo

6.- ¿Cree usted que la actual Administración municipal controla el tráfico vehicular en forma normal en el cantón Santo Domingo?

Cuadro 6: La Administración no controla el tráfico vehicular en forma normal.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	16	16 %
No	70	70 %
A veces	14	14 %
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

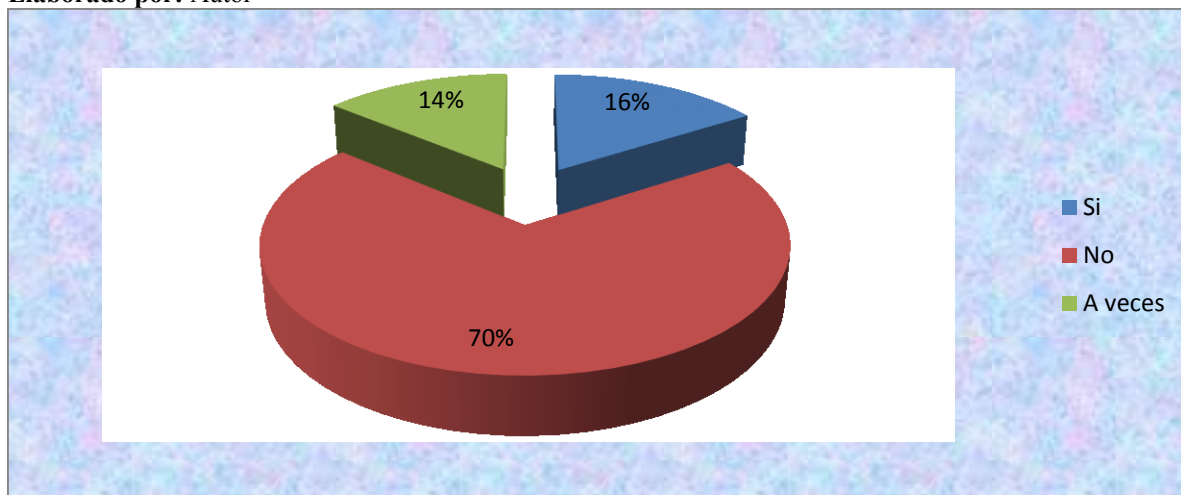


Gráfico 6.- La Administración no controla el tráfico vehicular en forma normal.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta seis, demuestran que un 70 % de los encuestados dice que la actual administración no controla el tráfico vehicular en forma normal en el cantón Santo Domingo, un 16% que sí y el 14% restante considera que a veces. La actual administración necesita de una estrategia de Gestión que permita el control del tráfico vehicular, a fin de evitar el congestionamiento y problemas que se derivan.

7.- ¿Cree usted que hay necesidad de abrir más espacios o lugares para permitir el descongestionamiento del tráfico vehicular en el cantón Santo Domingo?

Cuadro 7: Necesidad más espacios para el descongestionamiento del tráfico vehicular.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	67	67 %
No	33	33 %
A veces	0	0
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

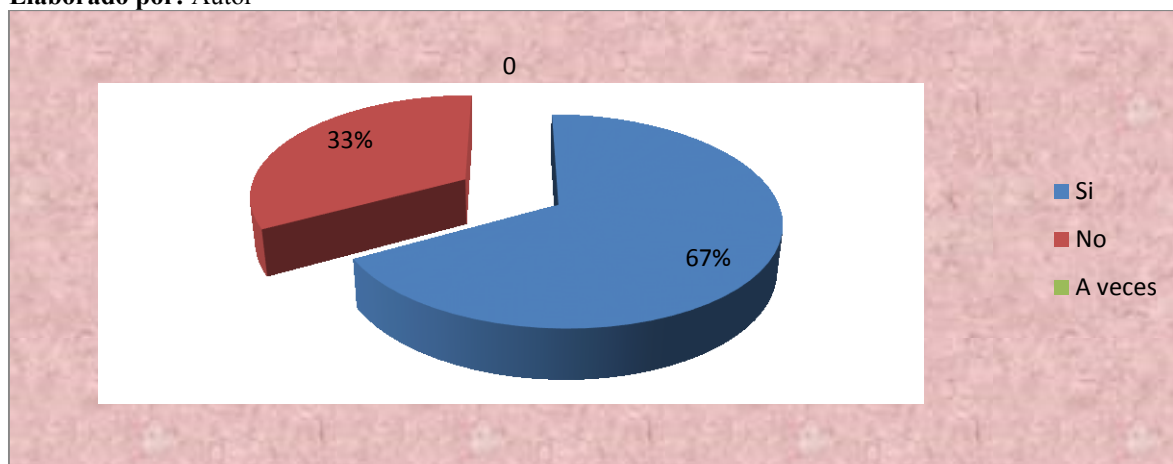


Gráfico 7.- Necesidad más espacios para el descongestionamiento del tráfico vehicular.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta siete, demuestran que el 67% de los encuestados considera que si hay necesidad de abrir más espacios o lugares para permitir el descongestionamiento del tráfico vehicular en el cantón Santo Domingo mientras que el 33% restante manifiestan que no.

Con la creación de una normativa u Ordenanza habrá un control más específico en la regulación del tráfico vehicular en el centro del cantón Santo Domingo.

8.- ¿Cree usted que con el control de espacios de parqueaderos se protegerán los derechos y garantías de la ciudadanía?

Cuadro 8: Control de parqueaderos se protegerá los derechos y garantías de la ciudadanía.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	67	67 %
No	33	33 %
A veces	0	0 %
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

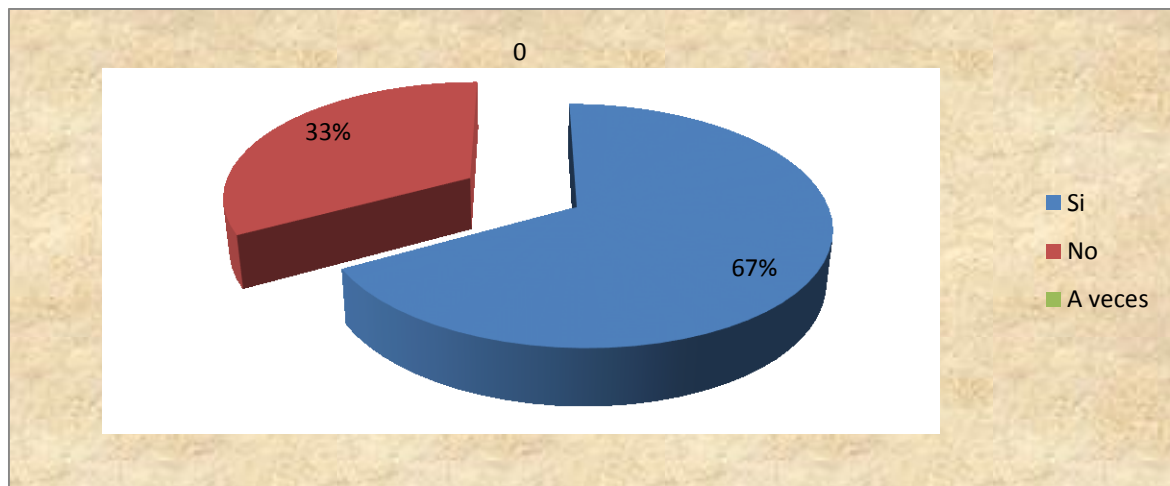


Gráfico 8.- Control de espacios de parqueaderos se protegerá los derechos y garantías de la ciudadanía.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta ocho, demuestran que el 67% de los encuestados indican que Con el control de espacios de parqueaderos se protegerán los derechos y garantías de la ciudadanía, mientras que el 33% considera que no. Con la Ordenanza, serán regulados los espacios de parqueaderos con parquímetros tarifarios en el cantón Santo Domingo, lo cual permitirá que también se protejan los derechos y garantías de la ciudadanía y disminuirán los accidentes de tránsito de la misma manera.

9.- ¿Considera usted que el Estado garantiza el derecho a la movilidad?

Cuadro 9: El Estado garantiza el derecho de movilidad.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	61	61 %
No	39	39%
A veces	0	0%
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

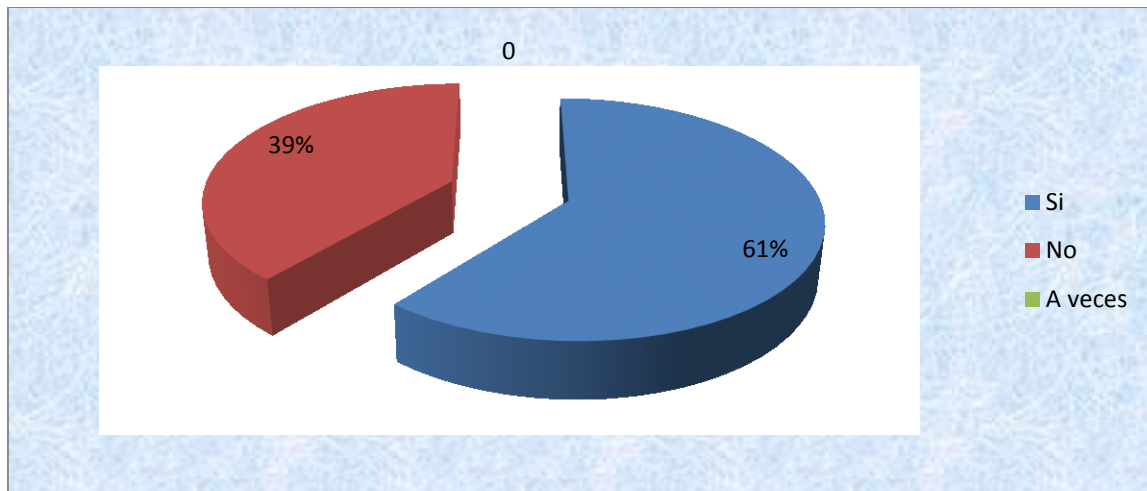


Gráfico 9.- El Estado garantiza el derecho de movilidad.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta nueve, demuestran que el 61% de los encuestados considera que el Estado garantiza el derecho a la movilidad, tal como lo establece la Constitución de la República, mientras que el 39% considera que no. Que el Gobierno ha estado trabajando por los derechos que tienen las personas a la movilidad pero a los gobiernos locales les hace falta empoderarse de sus obligaciones de organizar el congestionamiento vehicular dentro de la ciudad.

10.- ¿Está usted de acuerdo en que se debe crear y aplicar una Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular mediante el control de los espacios de parqueaderos con parquímetros tarifarios como se plantea en este trabajo de investigación?

Cuadro 10: Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular.

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	100	100 %
No	0	0 %
A veces	0	0 %
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Santo Domingo

Elaborado por: Autor

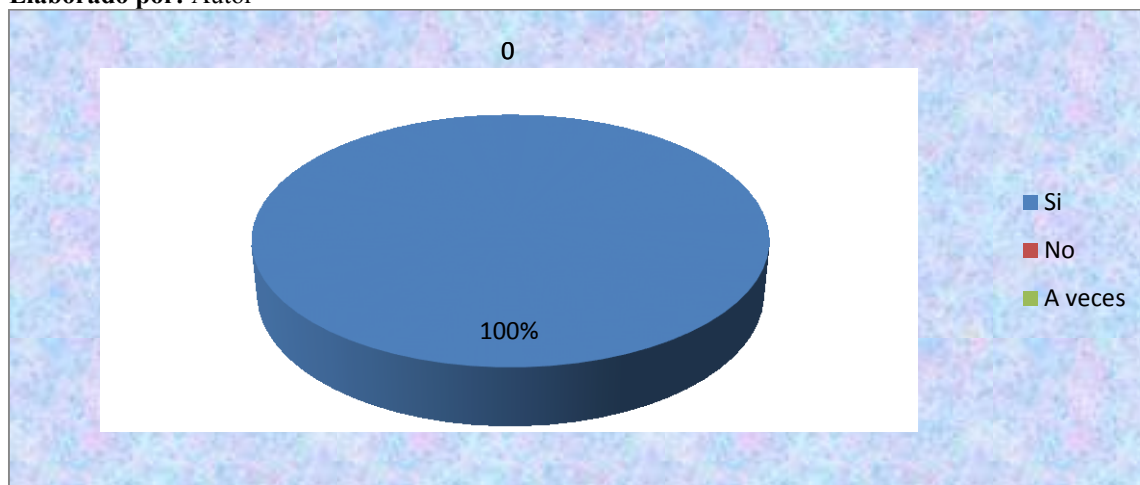


Gráfico 10.- Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular.

Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta diez, demuestran que la totalidad de los encuestados están de acuerdo en que se debe crear y aplicar una Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular mediante el control de los espacios de parqueaderos con parquímetros tarifarios como se plantea en este trabajo de investigación. Con la propuesta, se espera ayudar a que se respeten las garantías constitucionales de los propietarios de automotores en busca de un lugar para estacionar su vehículo y evitar accidentes con consecuencias lamentables.

4.1.2 Entrevista:

Dr. Mentor Tapia Franco Juez Unidad Judicial Penal y Tránsito del Cantón Santo Domingo, Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.

1. ¿Cree usted que en la ciudad de Santo Domingo se deba regularizar espacios de parqueamiento tarifarios para disminuir el tráfico vehicular en las horas pico?

Sí. En otras ciudades este sistema funciona de una manera muy ágil, además el Municipio tiene un ingreso económico para el mantenimiento del mismo lugar, la propuesta plasma los principios de descentralización y autonomía que tiene el Estado como finalidad para una mayor eficiencia en la ordenamiento interno en la ciudad.

2. ¿Cree usted que la ley actual de tránsito es suficiente para garantizar el derecho a la seguridad de la ciudadanía y de los propietarios de automotores respecto a este caso?

La normativa existe pero la creación de la Ordenanza se enfoca en el problema es sí, de nuestra ciudad y la concientización de la sociedad, se requiere de un cambio profundo para ahorrar la movilidad de un vehículo en casos innecesarios, el Municipio debe asumir ese compromiso de fijar áreas señalizadas para parquearse regidas por una norma.

3.- ¿Cree usted necesaria la creación de una Ordenanza Municipal que regule el tránsito vehicular mediante espacios de parqueaderos tarifarios, lo cual protegerá el derecho de la ciudadanía?

Si, en cuanto a norma de regulación siempre será bueno. La ciudad necesita de orden y se evitará que el caso detenga el desarrollo.

4.- ¿Cuáles son las razones por las que algunas personas se resisten a la implementación de los parquímetros?

Existen muchas razones, Algunas personas tienen una resistencia natural ya que están acostumbradas a estacionar sus autos de manera gratuita en la calle y sienten que les están quitando un derecho. Este derecho es falso porque la calle es de todos y un vehículo es propiedad privada, nadie está obligado a darle un espacio para el mismo, Se debería crearse una cultura ciudadana de concientización hacia los pobladores, respecto al uso de vehículos particulares, se los utilice por verdadera necesidad no por lujos, creo que la Ordenanza es una de las mejores opciones que he escuchado en cuanto a resolver esta gran problemática, y como ya le había dicho está funcionando en otras ciudades.

4.2 Discusión.

Los parquímetros en ciudades del mundo, e incluso en el Ecuador, han demostrado ser una herramienta muy útil para regular y fomentar un uso más racional y eficiente del automóvil particular. Es importante recalcar que la instalación de un sistema de parquímetros aunque no es la solución que resuelve automáticamente todos los problemas de movilidad de una ciudad, logrará en gran parte permitir la regularización para descongestionar el tráfico.

En este sentido, su impacto depende en gran medida de su inserción que permita regular la movilidad urbana y que comprenda tanto a los modos de transporte como al espacio físico donde éstos se desenvuelven.

Frente al desarrollo y dinamismo que la ciudad ha venido produciendo con el pertinente crecimiento de las actividades comerciales, profesionales, civiles y demás, tal como la necesidad de mayores desplazamientos de personas desde y hacia cada una de las diferentes zonas de la urbe, debe emitirse una Ordenanza para la rotación de parqueos públicos por medio de la utilización del sistema de parquímetros como un reconocido instrumento de racionalidad en tal campo, puesto que el desarrollo urbanístico de Santo Domingo ha generado como consecuencia una esencial demanda de parqueos para visitantes nacionales y extranjeros.

Con esta propuesta, se trata de incentivar el uso de espacios de estacionamiento con parquímetros, así mismo, de crear las condiciones para que el transporte público tengan una alternativa atractiva y eficiente para el uso de un sitio en donde estacionar su vehículo, Para lo cual también se requiere mejorar el espacio público para los peatones y modernizar el transporte público, entre otras medidas que permitan una mejor movilidad para toda la población.

Es así, que la Constitución de la República del Ecuador, en el Art.394 reconoce que la finalidad del Estado es garantizar la libertad de transporte terrestre la adopción de políticas y la regulación del transporte y sus actividades. Para el desarrollo económico ya que el transporte es un pilar fundamental y la convivencia pacífica de las personas, promover la cultura y la paz y prevenir las formas de violencia, comisión de infracciones de tránsito y

delitos, y que para el efecto deben existir leyes y regularizaciones, así mismo, sanciones por el irrespeto, inobservancia a las leyes de tránsito y su reglamento general.

De igual manera, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en su Artículo 55.- **Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal**, manifiesta que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Así el Art. 55 del COOTAD en sus letras b) y c) determina como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, respectivamente, el ejercer el control sobre el uso del suelo en el cantón, así como planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

El Art. 238 de la Constitución de la República consagra el principio de autonomía de los gobiernos autónomos descentralizados;

Una de las expresiones de la autonomía es la facultad normativa de los gobiernos municipales;

Por último, el Art. 283 del COOTAD faculta a los gobiernos autónomos descentralizados municipales a delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada, cuando el gobierno autónomo descentralizado no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público determinado.

De igual manera, se han observado, en el cantón Santo Domingo, falencias en la aplicación de una Ley u Ordenanza que estipule el control de espacios para estacionamientos con su control, estas son:

Aún no se regula el parqueo de vehículos en la vía pública como una forma de ordenamiento urbano en el cantón Santo Domingo, ni tampoco se ha considerado el carácter permanente de los beneficios de la regeneración urbana.

Aún no se logra un mejor aprovechamiento de las vías públicas para el parqueo de vehículos en zonas de densidad vehicular y alta demanda;

También ante las necesidades sobre limitaciones de tiempo y el cobro de un valor como contraprestación por el uso de los espacios de la vía pública destinados a parqueo de vehículos no se ha expedido ninguna Ordenanza Municipal en el cantón Santo Domingo, que permita mejorar y disminuir el tránsito vehicular en las zonas congestionadas del cantón, a la vez que permita a los usuarios contar con parqueos en óptimas condiciones en tales sectores.

Ante el desarrollo y dinamismo que la urbe ha venido generando con el correspondiente incremento de las actividades comerciales, profesionales, cívicas y demás, así como la necesidad de mayores desplazamientos de personas desde y hacia diferentes zonas de la ciudad, no se ha emitido ninguna Ordenanza para la rotación de parqueos públicos a través de la utilización del sistema de parquímetros como un reconocido instrumento de racionalidad en dicho campo, por lo que el desarrollo urbanístico de Santo Domingo ha generado como consecuencia una importante demanda de parqueos para visitantes nacionales y extranjeros.

Los métodos y técnicas utilizadas en el presente trabajo de investigación fueron fundamentales para cumplir con los objetivos planteados en un principio, De acuerdo a las encuestas realizadas en el cantón Santo Domingo, la pregunta N° 10 en sus resultados, demuestra que la totalidad de los encuestados están de acuerdo en que se debe crear y aplicar una Ordenanza Municipal para regular el tránsito vehicular mediante el control de espacios de parqueaderos con parquímetros tarifarios como se plantea en este trabajo de investigación. Con esto, se espera ayudar a que se respeten las garantías constitucionales de los propietarios de automotores en busca de un lugar para estacionar su vehículo y evitar accidentes con consecuencias lamentables.

El Dr. Mentor Tapia Franco en la entrevista realizada respuesta de la pregunta 1. Cree usted que en la ciudad de Santo Domingo se deba regularizar espacios de parqueamiento tarifarios para disminuir el tráfico vehicular en las horas pico, sí que en otras ciudades la ordenanza funcionan de una manera muy ágil, además nos recalca las atribuciones que le da Gobierno a los Municipios, la propuesta plasma los principios de descentralización y

autonomía que tiene el Estado como finalidad para una mayor eficiencia en la ordenamiento interno en la ciudad.

En uso de las atribuciones que confiere la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, como estudiante de Derecho, me permito sugerir al Gobierno Autónomo Descentralizado de Santo Domingo de los Colorados, expedir una Ordenanza para regular los espacios de parqueo.

CREACIÓN DE ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL CONTROL DE LOS ESPACIOS DE PARQUEADEROS CON PARQUÍMETROS TARIFARIOS.

La cual contendrá en sus aspectos normativos, lo siguiente:

CAPÍTULO I

ARTÍCULO 1.- DETERMINACIÓN DE ESPACIOS, HORARIOS Y TARIFAS.- La designación de los espacios municipales de parqueo de vehículos en Santo Domingo, así como la determinación del horario del parqueo con el servicio de parquímetros serán determinados por la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo.

La tarifa por la utilización de los mismos será de un dólar de los Estados Unidos de América y sus correspondientes fracciones, la cual se establecerá y se ajustará anualmente en la misma proporción de la inflación oficial. Para el efecto se seguirá el procedimiento que constará en el contrato de concesión. Todo ajuste por inflación requiere la aprobación del concejo municipal.

ARTÍCULO 2.- RESTRICCIÓN.- Sólo los vehículos livianos podrán usar los espacios públicos de Parqueo con Parquímetros a que se refiere la presente Ordenanza Municipal.

ARTÍCULO 3.- SITIOS DE CARGA Y DESCARGA.- El estacionamiento de vehículos de carga y descarga en la vía pública de Santo Domingo deberá sujetarse al horario establecido en la Ley Tránsito actual pertinente.

ARTÍCULO 4.- DE LAS ÁREAS SIN PARQUÍMETROS.- Aquellas áreas en las que no se instalen parquímetros estarán sujetas a la ley de Tránsito vigente, según el orden Jerárquico establecido.

ARTÍCULO 5.- DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.- Las personas con discapacidad podrán utilizar los Parqueos con Parquímetro en Santo Domingo pagando el 50% de la tarifa hasta por el Tiempo Máximo de Parqueo, previa acreditación de su discapacidad e identificación del vehículo de su propiedad ante el concesionario a cuyo cargo estará la administración y control del servicio de Parqueo con Parquímetro en Santo Domingo.

CAPÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTÍCULO 6.- DE LAS INFRACCIONES.- Se considera infracción a toda acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza , y particularmente el uso de los espacios de parqueo con parquímetro en Santo Domingo, sin pagar la tarifa correspondiente, así como sobrepasar el tiempo límite ininterrumpido de parqueo; poner obstáculos que impidan, dificulten o retarden su utilización; sobrepasar los límites de cada espacio individual de parqueo; atentar contra los parquímetros; afectar su normal funcionamiento o inutilizarlos; todo sin perjuicio de las infracciones señaladas en la Ley y su desarrollo complementario en el reglamento de la materia, relativas al estacionamiento vehicular, y demás normas de naturaleza penal.

ARTÍCULO 7.- SANCIÓN POR COLOCACIÓN DE OBSTÁCULOS.-La Municipalidad de Santo Domingo a través de una Comisaría Municipal sancionará con multa a establecerse a aquellas personas que pongan o coloquen obstáculos en los espacios de Parqueo con Parquímetro en Santo Domingo, o que de cualquier manera obstruyan o dificulten el acceso o la utilización efectiva de dichos espacios por parte de vehículos.

ARTÍCULO 8.- SANCIÓN POR DESTRUCCIÓN Y/O ADULTERACIÓN DE LOS PARQUÍMETROS: Se sancionará con multa a establecerse a toda persona que destruya total o parcialmente, violente, adultere o de cualquier manera altere o afecte el funcionamiento de los Parquímetros, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar. Esta

multa se aplicará sin perjuicio de la sanción a los usuarios contempladas en esta Ordenanza. Los parqueos cuyo parquímetro se encuentre averiado no podrán ser utilizados.

ARTÍCULO 9.- SANCIÓN POR EXCEDER EL TIEMPO DE PARQUEO: Se sancionará con multa equivalente al 15% del salario básico unificado del trabajador en general a quien exceda el tiempo al que corresponde el valor de la tarifa pagada por el usuario, para cuyo efecto se verificará la información que muestre el parquímetro en funcionamiento. Si el vehículo infractor permaneciera excediéndose por más de una hora de vencido el tiempo pagado por el uso del espacio de parqueo con parquímetro, podrá ser inmovilizado con implementos idóneos, removido con grúa y llevado al sitio de retención vehicular o espacios de parqueo designados para ese propósito, con el costo adicional que implicare dicho traslado y estadía, sin perjuicio de la sanción previamente descrita en este artículo.

ARTÍCULO 10.- DEL DESCUENTO.- Si el infractor paga la multa impuesta dentro de los cinco días hábiles siguientes de la fecha de imposición de la misma, será beneficiario de un descuento del 30% de su valor. Transcurrido dicho término la multa se incrementará en un 5% mensual sobre el monto original por cada mes, hasta un máximo de 50% de recargo.

DISPOSICIÓN GENERAL ÚNICA

Los aspectos no regulados en la presente Ordenanza, en cuanto a la Administración de La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, serán normados por ley de tránsito y velará por la protección de los intereses municipales, que son los intereses ciudadanos.

De aceptarse la presente Ordenanza, se publicará en la Gaceta Oficial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo y en el Registro Oficial.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones.

1. No existen en Santo Domingo, espacios para estacionamiento de vehículos en la vía pública como una forma de ordenamiento urbano.
2. De los diferentes países a los cuales se realizó un análisis comparativo con países en el Ecuador, en el cantón Santo Domingo, no se ha presentado todavía una solución técnicamente viable a la congestión vehicular para lograr un mejor aprovechamiento de las vías públicas y el parqueo de vehículos en zonas de densidad vehicular y alta demanda.
3. No se ha emitido ninguna Ordenanza para la rotación de parqueos públicos a través de la utilización del sistema de parquímetros como un reconocido instrumento de racionalidad en dicho campo, por lo que el desarrollo urbanístico de Santo Domingo ha ido degenerándose como consecuencia de una creciente congestión vehicular en los sectores de mayor tráfico vehicular.

5.2 Recomendaciones.

1. Es necesario por parte del GAD, que se regule el parqueo de vehículos en la vía pública a través de una Ordenanza Municipal como una forma de ordenamiento urbano en el cantón Santo Domingo, considerando el carácter permanente de los beneficios de la regeneración urbana.
2. Al igual que en los países analizados, debe expedirse una Ordenanza Municipal por parte del GAD, en el cantón Santo Domingo, que permita mejorar y disminuir el tránsito vehicular en las zonas congestionadas del cantón, a la vez que permita a los usuarios contar con parqueos en óptimas condiciones en tales sectores.
3. Se sugiere al Gobierno Autónomo de Santo Domingo la creación de una Ordenanza para la rotación de parqueos públicos a través de la utilización del sistema de parquímetros tarifarios como un reconocido instrumento de racionalidad en dicho campo, para que el desarrollo urbanístico de Santo Domingo se regularice evitando todo tipo de congestionamiento vehicular en los de mayor tráfico.

CAPÍTULO VI

BIBLIOGRAFÍA

ALZATE Avendaño Gilberto, abril de (2011) Documentos para un futuro imperfecto, El Parqueadero Banco de la República, Fundación, Bogotá, pág. 27-32.

BULIT G E, Autonomía o autarquía de los municipios sobre las implicancias tributarias de un reciente fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. En: Lascano, Marcelo. Impuestos.

CARRO. (2014). Sobre la potestad sancionadora municipal en cuadernos de Derecho Local. En C. F. JL. Barcelona, España: ATELIER Ediciones.

CHAN. (2015). "New York Retires Last Mechanical Parking Meter.". En S. Chan. New York, EEUU: The New York Times. 2 de septiembre de 2015.

DERECHO ECUADOR. (2012). Ordenanza que autoriza al Consejo Cantonal a fijar tarifas por ocupación de espacios y áreas de vía pública destinadas para parqueamiento. En R. Oficiales. Quito, Ecuador.

DESARROLLO URBANO. (2011). Plan de desarrollo urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y del Atlántico. En M. d. Vivienda. México DF, México: Ministerio de Vivienda.

DIARIO OFICIAL. (2012). Decreto 83 de 1985 (Publicado en el Diario Oficial de 29 de Julio de 1985), sobre Redes Viales Básicas. En D. 8. 1985. Santiago de Chile, Chile: del Estado.

DICCIONARIO Jurídico Espasa, Calpe S.A., Madrid, 2001, p.572.

DROMI, Roberto 2004. Derecho Administrativo, 4ta. ed., Ciudad Argentina, Buenos Aires.

EGAS Jorge Zavala (2013), Normativa Jurídica La Potestad Ejercer El Imperium pág. 34

ELOY007. (2015). Tipo De Estacionamientos. En E. F.. Buenos Aires, Argentina.

ELUNIVERSO. (2011). Parque automotor creció. En D. E. Universo. Guayaquil, Ecuador: Diario El Universo.

FERNÁNDEZ Fernández Antonio, 2007 Diccionario de Dudas volumen 2 hecho en España Ediciones nobel S.APag.128

GALINDO Luis Miguel, (2010). Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública. En L. M. Galindo. México DF, México: Estudios Demográficos y Urbanos.

GORDILLO Agustín. (1998) Tratado de Derecho Administrativo, 5ª. ed., Fundación de Derecho Administrativo, Buenos Aires, p. XIV-1

GRUPO COLOMBIA. (2014). Estacionamientos Inteligentes: El Futuro del Estacionamiento Medellín, Colombia: pag.21.

IMCO. (2010). Acciones Urgentes para las Ciudades del Futuro. En IMCO.. México DF, México: Editorial IMCO.

INE. (2011). Analysis of the automotive Industry in Mexico. En I. TRAN. México DF, México: Instituto Nacional de Ecología-Centro de Transporte Sostenible de México.

IZAGUIRRE VÉLEZ E, (2014). La expropiación, citado., p. 16.

JIMENEZ. (2014). Potestad Normativa. En R. Jimenez Asensio. Barcelona, España: ATELLIER Editores.

JUAREZ Juan (2014) El Súper Negocio de Partidos. Parquímetros en la Ciudad de México, pág. 78.

TOBAR Morales Marco, (2012) la nueva organización territorial y el nuevo modelo de descentralización en el Ecuador, talleres de la CEP, pág. 160 Quito-Ecuador.

UNC. (2015). Instalación de parqueaderos. En U. N. Colombia. Manizales: UNC.

VALENCIA C, SALVADOR, Derecho Municipal, Porrúa, México D.F., 2003 pág. 85-87

WEINBERGER. (2010). U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies. En R. J. Weinberger. Nueva York, EEUU: ITDP Editors.

WESTMINSTER. (2010). Reporte de parqueadero anual. 2009/2010. Londres: City of Westminster. En W. C. Council.. Londres, Inglaterra: City of Westminster.

LEGISLACIÓN NACIONAL

COOTAD. (2012). Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD. En A. 57.. Quito, Ecuador: La Jurídica.

CRE. (2008). Constitución de la República del Ecuador. En I. 2. Art. 279, “Los consejos de planificación en los gobiernos autónomos descentralizados estarán presididos por sus máximos representantes e integrados de acuerdo con la ley”. Quito, Ecuador: La Jurídica.

CTE. (2014). Comisión de Tránsito del Ecuador. Quito, Ecuador: Gubernamental.

COOTAD. (2012). Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD. En A. 57.. Quito, Ecuador: La Jurídica.

CRE. (2008). Constitución de la República del Ecuador. En I. 2. Art. 279, “Los consejos de planificación en los gobiernos autónomos descentralizados estarán presididos por sus máximos representantes e integrados de acuerdo con la ley”. Quito, Ecuador: La Jurídica.

CTE. (2014). Comisión de Tránsito del Ecuador. Quito, Ecuador: Gubernamental.

MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL. (2014). Ordenanzas y Reglamentos. En M. I. Guayaquil. Guayaquil, Ecuador: Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil.

LRSP. (2010). Ley de Remuneraciones de los Servidores Públicos. En a. 1. 1998.. Quito, Ecuador: Editorial La Jurídica.

Código de la Democracia (2012) art. 156 Concejo Nacional Electoral, imprenta Nina comunicaciones, pag.75 Quito – Ecuador.

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

LEY DE TRANSITO DE CHILE. (2010). Ley de Tránsito de Chile. En A. 153. Santiago de Chile, Chile: Tránsito Ediciones.

LEY DE VIADUCTO Y PERIFERICO. (2012). Resolución de la Manifestación de Impacto Urbano del Segundo Nivel de Viaducto y Periférico, Ciudad de México (8 de marzo de 2002),. En L. d. Periférico. México DF, México: Imprenta Federal.

Ley N° 2028 Ley De Municipalidades Del 28 De Octubre De 1999 Bolivia, Ordenanzas Municipales. <http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>

“Guía Práctica Estacionamiento y Políticas de Reducción de Congestión en América Latina”,2013.

LINKOGRAFIA:

Club de ensayos.2014 [https:// www.clubensayos.com/buscar/estacionamientos/pag1.html](https://www.clubensayos.com/buscar/estacionamientos/pag1.html)
ELOY007. (2015). Tipo De Estacionamientos. En E. F.. Buenos Aires, Argentina: <http://clubensayos.com/Historia/Tipo-De-Estacionamientos/161627.html>.

<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/1241/1/T-UCSG-PRE-ING-CIS-66.pdf>, 2012.

<http://www.navarro.cl/wp-content/uploads/PLEstacionamientos.doc>

UNIVERSIDAD DE CUENCA . (2014). Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/123456789/1241/1/TUCSG-PRE-ING-CIS-66.pdf>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Parqu%C3%ADmetro>

http://www.lascondesonline.cl/Licencias%20de%20conducir/Examen/Website/Inf_Ley14.

ITDP. (2010). Aspectos Relevantes a Considerar para la Implantación de Parquímetros en las Colonias Condesa, Hipódromo Condesa y Roma de Ciudad de México.de <http://mexico.transeunte.org/wp-content/uploads/2011/07/NotaT%C3%A9cnica-Parqu%C3%ADmetros.pdf>.

LUTRELL. (2015). History of Parking Meters.Recuperado el 07 de 09 de 2015, de Recuperado el 5 de septiembre de 2015, de Parking Meter Page: <http://www.ionet.net/~luttrell/history.html>

SCRIBD. (2015). Estacionamientos. Recuperado el 07 de 09 de 2015, de Investigado el 04 de septiembre del 2015. <http://es.scribd.com/doc/56602586/Estacionamientos-generalidades>

APUNTES JURIDICOS (2014). Ordenanzas Municipales.

<http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>.

CAPÍTULO VII

ANEXOS



Encuesta realizada al Sr. Víctor Manuel Quirola alcalde del Cantón Santo Domingo, Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.



Entrevista al Dr. Mentor Tapia Franco

Juez de la unidad Judicial Penal y Tránsito del Cantón Santo Domingo, Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.



Dra. Fernanda Mendoza Fiscal De La Unidad De Accidentes De Tránsito 2



Dr. Julio Bustamante Analista jurídico de la Empresa Pública, Municipal de Transporte Terrestre Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestre de Santo Domingo.



Sr. Abel Maridueña Abg. de la Comisión de Tránsito del Cantón Santo Domingo, Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas.