



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO”.

Trabajo de graduación como requisito previo a la obtención de título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

Autor:

Orlando Mauricio Escobar Sánchez

Tutor:

Msc. Jaime Tipantasig.

Ambato – Ecuador

2014

APROBACION DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO” del Sr. Orlando Mauricio Escobar Sánchez, Egresada/o de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, septiembre 29 del 2014

Msc. Jaime Tipantasig.

TUTOR

APROBACION DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema “LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO”, presentado por el Sr. Orlando Mauricio Escobar Sánchez, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,

Para constancia firma:

Presidente

Miembro

Miembro

AUTORIA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones, y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, septiembre 29 del 2014

EL AUTOR

Orlando Mauricio Escobar Sánchez

C.I. 0502983315

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos en línea patrimoniales de mi tesis, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, septiembre 29 del 2014

EL AUTOR

Orlando Mauricio Escobar Sánchez

C.I. 0502983315

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a todas las personas que de una u otra manera han contribuido al desarrollo académico, profesional y personal, ya que con su apoyo incondicional han constituido en mí, el camino de la superación, alcanzando así todos mis sueños, anhelos y objetivos plasmados a lo largo de mi vida.

**MIS PADRES, ABUELITOS, TIOS,
SOBRINA.**

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios, ya que con nuestro creador todo es posible, por darme salud, capacidad y vida.

A mis Padres y Abuelitos, por ser el motor que ha impulsado en mí, una vida llena de valores, moral y ética; que con su experiencia y sabiduría han forjado un ser útil para la sociedad.

Mi más sincero agradecimiento para la Universidad Técnica de Ambato que me abrió sus puertas para, formarme académicamente, recibiendo una educación de calidad y calidez.

Y de manera muy especial al Doctor Tarquino Tipantasig por su apoyo y conocimientos en el desarrollo de la presente tesis.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	Pág.
Portada	i
Aprobacion del Tutor	ii
Aprobacion del Tribunal de Grado	iii
Autoria	iv
Derechos de Autor	v
Dedicatoria	vi
Agradecimiento.....	vii
Índice General.....	viii
Índice de Cuadros.....	xii
Índice de Gráficos	xiii
Resumen Ejecutivo	xiv
Introducción	1

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Tema de Investigación	3
Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	3
Macro	3
Meso.....	6
Micro.....	6
Árbol de Problemas.....	9
Análisis Crítico	10
Prognosis.....	11
Formulación del Problema.....	12
Preguntas Directrices	12
Delimitación.....	12
Unidades de Observación.....	13

Justificación	13
Objetivos	14
Objetivo General	14
Objetivos Específicos.....	14

CAPÍTULO II

MARCO TEÒRICO

Antecedentes Investigativos.....	15
FundamentacioneS	15
Fundamentación Filosófica	15
Fundamentación Legal	16
Categorías Fundamentales	17
Clasificación Variable Independiente	18
Clasificación Variable Dependiente.....	19
Gobierno Municipal	20
Ordenanza Municipal	22
Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SIMERT).	23
Estacionamiento Rotativo	24
Ley de Tránsito	26
Unidad de Control de Tránsito y Transporte	28
Congestión del Tránsito Vehicular en Centro de la Ciudad de Ambato.....	29
Hipótesis.....	32
Señalamiento Variables de la Hipótesis.....	32

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación.....	33
Modalidad básica de la Investigación	34
Investigación de Campo.....	34
Investigación Bibliográfica-Documental	35
Nivel o tipo de Investigación	36
Investigación Exploratoria	36

Investigación Descriptiva.....	37
Investigación Asociación de Variables (Correlacional).....	37
Investigación Explicativa.....	38
Población y Muestra.....	38
Población.....	38
Muestra.....	40
Operacionalización de las Variables.....	41
Recolección de Información.....	43
Plan para la Recolección de Información.....	43
Procesamiento y Análisis.....	45
Plan de Procesamiento de Información.....	45
Plan de Análisis e Interpretación de Resultados.....	46

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Encuesta Dirigida a los Usuarios del SIMERT.....	49
Verificación de la Hipótesis.....	60
Planteamiento de la Hipótesis.....	60
Descripción de la Población.....	60
Recolección de Datos y Cálculo Estadístico.....	63

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.....	66
Recomendaciones.....	67

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos.....	68
Título.....	68
Institución Ejecutora.....	68
Beneficiarios.....	68

Ubicación	68
Tiempo Estimado para la Ejecución	68
Equipo Técnico Responsable	69
Antecedentes de la Propuesta.....	69
Justificación	70
Objetivos	70
Objetivo General	70
Objetivos Específicos.....	71
Análisis de Factibilidad.....	71
Socio Cultural	72
Equidad de Género.....	72
Ambiental.....	72
Legal.....	72
Fundamentación	72
Propuesta de Reforma a la Ordenanza del SIMERT.....	74
Reforma y Codificación de la Ordenanza	75
Metodología - Modelo Operativo	79
Administración de la Propuesta	80
Previsión de la Evaluación.....	81
Bibliografía	83
Linkografía.....	85
Anexos	90
Glosario.....	111

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1: Operacionalización de la variable independiente	41
Cuadro No. 2: Operacionalización de la variable dependiente	42
Cuadro No. 3: Plan para la recolección de información.....	44
Cuadro No. 4: Cuantificación de resultados.....	45
Cuadro No. 5: Relación de objetivos específicos, conclusiones y recomendaciones...	48
Cuadro No. 6: Problemas para estacionar el vehículo.....	49
Cuadro No. 7: Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento.....	51
Cuadro No. 8: Actividades afectadas por el tiempo que se toma para hallar espacio .	52
Cuadro No. 9: Disponibilidad de estacionamientos	53
Cuadro No. 10: Calificación de la disponibilidad de estacionamiento.....	54
Cuadro No. 11: Conocer qué es el SIMERT	55
Cuadro No. 12: Es afectado por la falta de estacionamiento.....	56
Cuadro No. 13: Encontrar estacionamiento cerca de sus actividades	57
Cuadro No. 14: Saturación de vehículos en las calles del centro de la ciudad...	58
Cuadro No. 15: Solución del problema del parqueo con el SIMERT	59
Cuadro No. 16: Tabla de contingencia	61
Cuadro No. 17: Tabla de valores del Chi Cuadrado.....	62
Cuadro No. 18: Frecuencias Observadas.....	63
Cuadro No. 19: Frecuencias esperadas.....	64
Cuadro No. 20: Cálculo del CHI Cuadrado.....	64
Cuadro No. 21: Metodología - Modelo operativo	96
Cuadro No. 22: Cálculo del CHI Cuadrado.....	97
Cuadro No. 23: Cálculo del CHI Cuadrado.....	98

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1: Árbol de problemas.....	9
Gráfico No. 2: Categorías Fundamentales	17
Gráfico No. 3: Subordinación conceptual - Variable Independiente	18
Gráfico No. 4: Subordinación conceptual.- Variable Dependiente	19
Gráfico No. 5: Representación gráfica de resultados.....	46
Gráfico No. 6: Problemas para estacionar el vehículo.....	49
Gráfico No. 7: Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento.....	51
Gráfico No. 8: Actividades afectadas por el tiempo que se toma para hallar espacio..	52
Gráfico No. 9: Disponibilidad de estacionamientos	53
Gráfico No. 10: Calificación de la disponibilidad de estacionamiento.....	54
Gráfico No. 11: Conocer qué es el SIMERT	55
Gráfico No. 12: Es afectado por la falta de estacionamiento.....	56
Gráfico No. 13: Encontrar estacionamiento cerca de sus actividades	57
Gráfico No. 14: Saturación de vehículos en las calles del centro de la ciudad.....	58
Gráfico No. 15: Solución del problema del parqueo con el SIMERT	59
Gráfico No. 16: Gráfico de decisión	65

RESUMEN EJECUTIVO

La congestión de tránsito ha ido en aumento en gran parte del mundo, desarrollado o no, y todo indica que seguirá agravándose, constituyendo un peligro cierto que se cierne sobre la calidad de vida urbana. Su principal manifestación es la progresiva reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje, de consumo de combustibles, de otros costos de operación y de polución atmosférica.

La mayoría de las ciudades del Ecuador, se ha visto afectado por un crecimiento acelerado del parque automotor sin que haya tenido, el mismo, una adecuada respuesta en el desarrollo de infraestructuras que permita atender su demanda. Una de las posibles soluciones para mejorar el tema estacionamientos en vía pública son los sistemas de estacionamientos rotativos y tarifados, que ayudan además de democratizar los estacionamientos en la vía pública, dan orden e imagen a las ciudades.

El presente estudio se enfoca en el análisis del Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la Vía Pública y el Tránsito Vehicular en el centro de la ciudad de Ambato, en el que el principal problema es el congestionamiento en las calles de la ciudad, por lo que amerita este estudio, que se enfoca, principalmente en el aspecto social por los efectos que esto conlleva.

Para identificar el problema que viven los usuarios de este sistema se realizaron las respectivas encuestas a una muestra representativa de las personas que acuden al centro de la ciudad de Ambato a realizar sus actividades varias. Además se ha propuesto una revisión a la Ordenanza Municipal que creó el SIMERT, con el fin de solucionar el problema propuesto.

Descriptor: Ordenanza Municipal, Sistema, Estacionamiento Rotativo, Congestión, Tránsito, Contaminación, Vía Pública, Parque Automotor, Parqueo Tarifado, Usuarios.

INTRODUCCIÓN

El proyecto de investigación con el tema “**LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO**”. Es de vital importancia por cuanto permitirá solucionar un problema latente de actualidad como es el caos del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato, contenido en los siguientes capítulos:

El **capítulo I** contiene el problema, el planteamiento del problema; la contextualización: Macro, Meso y Micro; el árbol de problemas; el análisis crítico; la prognosis; la formulación del problema; las interrogantes de investigación; la delimitación; la justificación y los objetivos.

En el **capítulo II** consta el Marco Teórico desarrollado como los antecedentes investigativos: la fundamentación filosófica, las Categorías fundamentales; la fundamentación legal, la hipótesis, el señalamiento de variables.

En el **capítulo III** corresponde a la Metodología que se va emplear en esta investigación y contiene la Modalidad básica de la investigación; Nivel o tipo de la investigación; la Población o muestra; la operacionalización de variables; el plan de recolección de la información: el plan de procesamiento de la información.

En el **capítulo IV** presenta el Análisis e Interpretación de resultados de las encuestas dirigidas a los estudiantes, docentes y personal administrativo de la institución, concluyendo con la verificación de la hipótesis.

El **Capítulo V**, trata sobre: Conclusiones y Recomendaciones. En base a los cuales se formula la propuesta alternativa de solución a los objetivos planteados en el problema de investigación.

En el **Capítulo VI**, trata sobre la Propuesta y comprende: Datos informativos; Antecedentes; Justificación; Objetivos; Análisis de factibilidad; Fundamentación científica– técnica – legal; Modelo operativo; Administración de la propuesta y el Plan de monitoreo y evaluación de la propuesta.

Se concluye con la **Bibliografía** y **Anexos** en el que se incluyen los instrumentos aplicados en el trabajo investigativo. Documentos que sirvieron para un análisis coherente de los contenidos en la profundización de variables y la confiabilidad de los datos recopilados

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

TEMA DE INVESTIGACIÓN

“La Ordenanza que Establece y Regula el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la Vía Pública y El Tránsito en el centro de la Ciudad de Ambato”.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Contextualización

Macro

La falta de espacios para estacionar es un grave problema que adolecen las grandes ciudades debido principalmente al crecimiento acelerado de las mismas, la sobrepoblación y el aumento considerable de vehículos, que circulan las vías de estas ciudades.

Las zonas centrales de las ciudades, pese a la tendencia descentralizadora normalmente establecida en los planes de desenvolvimiento de sus áreas urbanas, constituyen siempre puntos inevitables de gran concentración de tráfico, originado tanto por la gran densidad de habitantes que tradicionalmente trabajan en ellas, como por las actividades allí implantadas y por las innumerables personas que diariamente se trasladan a estos centros.

Estas concentraciones de tráfico, además de las innumerables situaciones de congestión que provocan, principalmente en las horas pico, crean problemas de estacionamiento bastante graves, que hacen necesaria la adopción de medidas, muchas veces drásticas, por parte de las entidades municipales.

Una de las políticas más frecuentemente adoptada para tratar de reducir aquellas concentraciones en el centro de las ciudades y, como consecuencia, disminuir las dificultades de estacionamiento, consiste en procurar que los ciudadanos que en él trabajan utilicen sistemas de transportes colectivos, acostumbrándoles a dejar de usar sus vehículos particulares como medio habitual de transporte.

Para ello hay que disminuir las facilidades de estacionamiento gratuito en las vías públicas y en los locales que permitan períodos largos de estacionamiento, para los cuales se recomienda la adopción de tarifas elevadas.

Para que estas medidas sean eficaces y conduzcan, por tanto, a resultados reales, es imprescindible, evidentemente la existencia de transportes colectivos capaces de atender la demanda de transporte con comodidad y rapidez, a través de una amplia red bien estructurada, que abarque vastas zonas del área urbana. Por otro lado, sería necesario que, para los transportes de superficie, el sistema viario tuviese condiciones y características que permitiesen la fácil circulación, de forma que los autobuses pudiesen acceder rápidamente a los terminales localizados en el centro y en la periferia de las áreas urbanas.

Sin embargo y a pesar de todas las medidas tendientes a reducir el flujo de tráfico de vehículos particulares al centro de las ciudades, es evidente e inevitable, debido al crecimiento de la población y del parque de vehículos, que el flujo sea siempre considerable, toda vez que las áreas centrales constituyen normalmente zonas de alta densidad de destino de los habitantes de las ciudades.

El estacionamiento, es pues de hecho, un importante factor de uso del suelo urbano y debe ser considerado con la mayor atención en las áreas centrales, en las que el problema presenta mayor magnitud y evoluciona con mayor rapidez.

En los grandes espacios públicos o en zonas de pequeña densidad de tráfico, el estacionamiento de vehículos se realiza tradicionalmente en la vía pública y, más normalmente, a lo largo de las aceras, pero esta práctica, para las zonas de gran

tráfico y de arterias estrechas, es altamente perjudicial por la perturbación que puede provocar a la libre circulación de los vehículos, paradas de autobuses y taxis.

Por esta razón las legislaciones municipales, que regulan los estacionamientos de vehículos en las vías públicas, en ciertos casos los prohíben o condicionan dejándolos totalmente libres en otros.

Estas disposiciones, aunque mejoran el tráfico, agravan el problema del estacionamiento en virtud de la creciente demanda de plazas. Los municipios han adaptado ciertas medidas para promover la construcción de garajes privados o públicos en edificios y solares temporalmente no utilizados.

En las áreas centrales de las ciudades, en las que el valor de los terrenos es bastante elevado, estas soluciones conducen a inversiones que normalmente sólo son rentables con la aplicación de elevadas tarifas a los usuarios o con una masiva ocupación de plazas, lo cual dificulta la utilización del aparcamiento, sobre todo en las horas pico.

Los problemas antes detallados son un claro ejemplo de lo que sucede en las grandes ciudades, citaremos casos de lo que sucede en otras latitudes.

De la ciudad de México, la **ITDP**, (2012), menciona lo siguiente:

“Los conductores en nuestras ciudades se quejan de falta de estacionamiento. Mientras tanto, a los gobiernos locales les preocupa que la falta de estacionamiento, genere caos, congestión y contaminación del aire, debido a los coches que circulan buscándolo. Frecuentemente, el problema no es esta “falta” de estacionamiento percibida, sino una mala administración del estacionamiento existente. Una mejor gestión del estacionamiento implica mejores calles para todos, peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores, y existen muchas opciones para que las ciudades brinden acceso óptimo a todos estos actores en la vía pública”. (P. 1).

Meso

Nuestro país no está ajeno a este problema, y es así que en las ciudades más grandes hay problemas relacionados con la falta de parqueo,

Según un artículo publicado por el periódico **HOY** (Mayo 2013), menciona lo siguiente:

Un promedio de 2 000 vehículos al mes son multados por estar mal estacionados. Hay sitios donde el control es escaso, en especial por la noche. Dos entes son responsables

Ocupar las veredas como estacionamiento o parquear los vehículos en vías de alto tráfico: son problemas que continúan sin solución en Quito.

Entre el jueves y el sábado las aceras de las avenidas República y América son utilizadas en su totalidad por quienes acuden a los centros de diversión de esa zona...Los mojones colocados a su alrededor impiden el parqueo.

Cuando las veredas no están libres se recurre a la calzada. Según la Secretaría de Movilidad, cuando un vehículo está mal estacionado, la capacidad de una vía secundaria se reduce en 30% y en una vía principal, en 50%. El control está a cargo de la Secretaría de Movilidad y de la Agencia Metropolitana de Control. Al mes son sancionados un promedio de 2 000 vehículos por estar mal estacionados.

A los peatones no les queda otra opción que pasar de costado entre los automotores o circular con ellos por la calzada.

Según otras publicaciones este problema subsiste en ciudades como Guayaquil, Cuenca, Portoviejo etc.

Micro

El área urbana consolidada de la ciudad de Ambato, sufre graves problemas de congestión de tráfico y de contaminación ambiental, producidos entre otras causas, por la ocupación caótica y desordenada de las vías públicas con vehículos que de manera indiscriminada permanecen estacionados durante largas jornadas, impidiendo, tanto el libre desplazamiento vehicular, como el uso de las vías para el propósito primordial de la movilización de los ciudadanos y sus bienes.

Aquí en nuestro medio, la ciudad de Ambato, los últimos años, ha tenido un crecimiento notable el parque automotor, aumentando con esto los problemas de

parqueo en la ciudad, esto se debe principalmente a que la ciudad está estructurada o diseñada para que circulen pocos vehículos, las calles son estrechas, es decir que no pueden abarcar a la gran cantidad de vehículos que están circulando diariamente por la ciudad.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato, cuenta con una población de 500.755, habitantes por lo que abarca la mayor población en relación a todos los cantones de la Provincia de Tungurahua, por lo que está obligada en mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón Ambato, actuando como ente planificador, regulador, facilitador y ejecutor de servicios municipales que satisfagan a la comunidad, con el valioso aporte de su recurso humano comprometido y la participación de todos los actores sociales.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato para la ocupación ordenada y controlada de la vía pública con estacionamientos de vehículos, crea y establece el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado publicada en el Registro Oficial No. 153 de agosto 22 de 2007, luego se expidió la primera reforma publicada en Registro Oficial No. 439 de octubre 3 de 2008, la misma que ameritó una segunda reforma y codificación para que sus normas, regulaciones y disposiciones, estén acordes con la actual operación y funcionamiento del Sistema y con la necesidad de ampliar el área de cobertura del mismo; y, cuya segunda reforma codificada fue publicada en el Registro Oficial No. 55 de julio 21 de 2010, la misma que amerita una tercera reforma y codificación para que sus normas, regulaciones y disposiciones, estén acordes con la actual operación y funcionamiento del Sistema, expide la REFORMA Y CODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA “SIMERT” DEL CANTÓN AMBATO, este sistema fue aprobado según la ordenanza municipal del 7 de febrero del 2013 y publicada en el Registro Oficial No. 899 del 25 de febrero del 2013 EN LA SECCIÓN relacionada a las ORDENANZAS MUNICIPALES de los GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS.

Bajo la administración directa, supervisión y control de la municipalidad, el “SIMERT” funcionará mediante aparcamientos con límite de tiempo, previo al pago de una regalía, se ha podido detectar que la gestión administrativa y control interno en los procesos de recaudación de regalías son deficientes, ya que al no tener un adecuado modelo de gestión e idóneo control interno incide en la ejecución presupuestaria, así ocasionando inconformidad para los directivos de la institución, para el personal de la unidad por ende a los usuarios.

Pese a la creación de este sistema tarifario, el problema persiste en la ciudad de Ambato, por lo cual se hace necesario analizar profundamente este problema con el fin de que sea solucionado.

Árbol de problemas

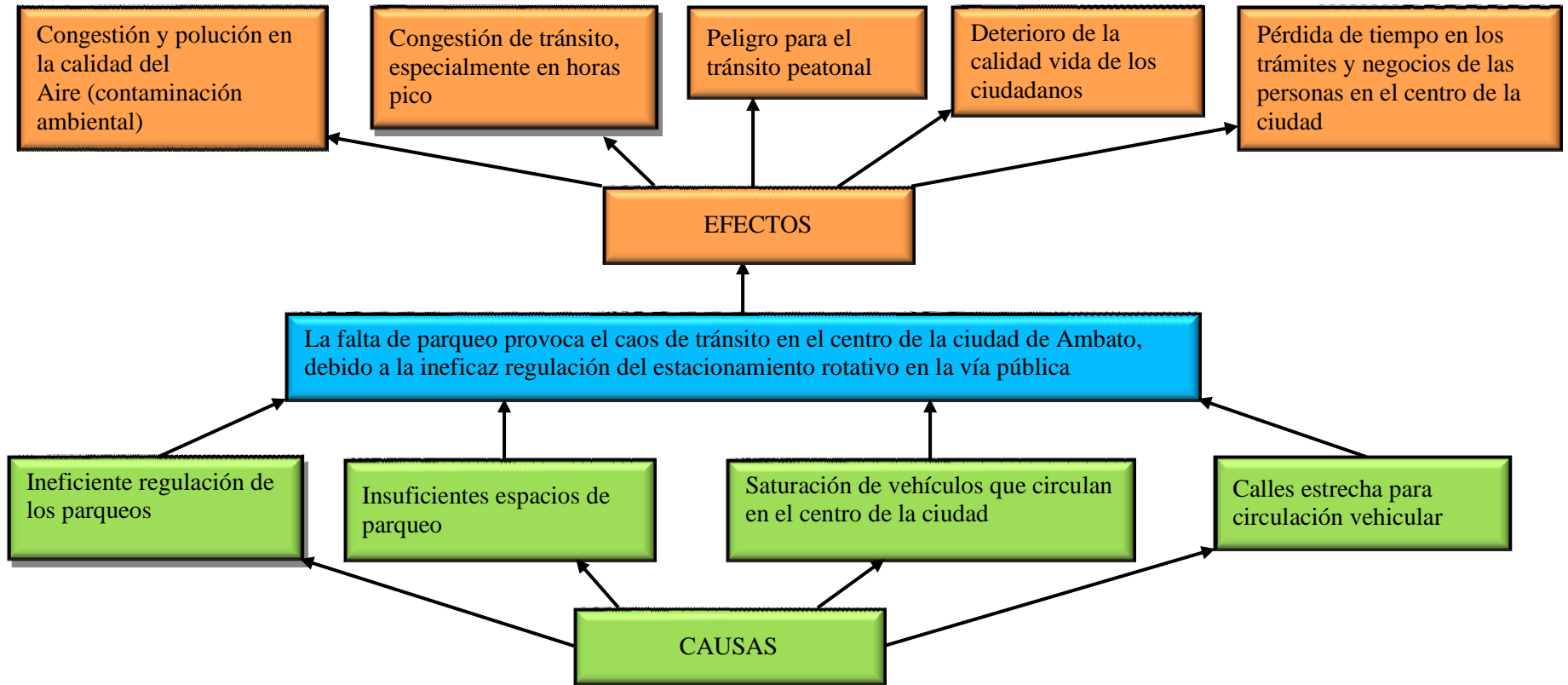


Gráfico No. 1: Árbol de problemas
Elaborado por: Orlando Escobar

Análisis Crítico

Luego de la elaboración del Árbol de Problemas en el que está identificado el problema central relacionado directamente con la falta de parqueo y la congestión de tránsito en la ciudad de Ambato debido a la inadecuada regulación del estacionamiento rotativo en la vía pública; luego de lo cual se ha identificado también las posibles causas y efectos, llegando a la conclusión que la principal causa es la *ineficiente regulación de los parqueos*, y el principal efecto es la *congestión de tránsito especialmente en horas pico*.

La regulación actual ejercida por el Gobierno Municipal de la ciudad de Ambato, ejecutada por el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la Vía Pública (SIMERT), no ha cumplido con las expectativas para las que fue creado, debido a que se hace notorio cada vez más el principal efecto que es la congestión de tránsito, especialmente en las horas pico, aunque en los últimos tiempos se ha venido notando que la congestión, especialmente en el casco central de la ciudad, se vuelve muy conflictivo aún fuera de las horas llamadas horas pico.

Lo que también ha contribuido para la existencia de este problema es la infraestructura que tiene la ciudad de Ambato en lo que se refiere a sus calles, que inicialmente fueron diseñadas de acuerdo a las circunstancias de la época, sin considerar que la ciudad podría experimentar un acelerado desarrollo como el que se vive actualmente.

Las vías actuales, refiriéndonos especialmente a las que se encuentran en la parte central de la ciudad, al momento no pueden abastecer el flujo normal de vehículos particulares y especialmente el transporte público.

Todo esto ha concluido a que existan menos espacios para estacionamiento y calles caóticas en las cuales los conductores muchas veces se estacionan en sitios prohibidos, en las aceras o en cualquier espacio que encuentren.

Otra de las causas es la saturación de vehículos que circulan por las calles del centro de la ciudad, en las cuales los conductores que circulan buscando estacionamiento constituyen una parte significativa del tránsito y generan emisiones que al acumularse constituyen un peligro para la salud.

En los últimos años se ha incrementado el parque automotor en la ciudad de Ambato, influenciado también por el crecimiento acelerado de la ciudad.

El efecto más grave, además de la congestión es la polución en la calidad del aire, es decir la contaminación ambiental, deteriorando con la salud, especialmente de las personas que viven o que trabajan a diario en estas áreas.

Una causa es también los insuficientes espacios de parqueo lo que ha afectado a los usuarios de las calles del centro de la ciudad de Ambato, especialmente en lo relacionado a la pérdida de tiempo en los trámites y negocios que se realizan en este sector.

Prognosis

El problema de la falta de parqueo en la ciudad de Ambato, especialmente en la parte central y calles aledañas, ha provocado el caos en el tránsito en la ciudad, este es un problema que se ha mantenido, pese a que existe una regulación por parte del El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato.

De mantenerse este problema y al no proponerse alternativas de solución a corto plazo, los problemas sociales, ambientales, económicos seguirán incrementándose en la ciudad, la cual se verá afectada no solo para los habitantes de la ciudad de Ambato sino de todos aquellos que vengan a la ciudad por cualquier motivo, también se verá afectada en relación a la parte turística, debido a que se reducirá la motivación para visitar la ciudad de Ambato.

Formulación del problema

¿La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública “SIMERT”, incide en el tránsito del centro de la ciudad de Ambato?

Preguntas directrices

- ¿Ha sido evaluada la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública?
- ¿Ha disminuido el caos de tránsito en el centro la ciudad de Ambato debido a la regulación Municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública?
- ¿La ordenanza municipal es suficiente para afrontar la situación actual del tránsito en el centro de la ciudad de Ambato?
- ¿Existen alternativas de solución al problema de parqueo?

Delimitación

- **Campo:** Jurídico
- **Área:** Administrativa
- **Aspecto:** Solución de la congestión de Tránsito
- **Temporal:** La investigación se realizó en el segundo semestre del año 2013
- **Espacial:** Esta investigación se desarrolló en el centro de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua

Unidades de Observación

- Usuarios del SIMERT

JUSTIFICACIÓN

La presente investigación tiene como finalidad conocer a fondo la problemática existente en la ciudad de Ambato en relación a la falta de parqueo y la congestión de tránsito.

Es necesario mencionar que el Gobierno descentralizado Municipal del Cantón Ambato aprobó una ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública conocida con las siglas “SIMERT”. Esta regulación tiene como finalidad principal mejorar en la ciudad el problema de parqueo, información que consta en el contenido de la ordenanza del SIMERT, pero realmente el problema persiste, es por esta razón que es imprescindible realizar la presente investigación

Se justifica también porque de acuerdo a la regulación existe un tiempo de uso de los parqueos y un costo determinado, es necesaria una investigación al respecto para definir si es o no necesario sugerir cambios en los costos o los tiempos, para lo cual es imprescindible realizar las correspondientes encuestas que reflejarán la opinión de los usuarios de los parqueos y también de los locales e instituciones que se encuentran en el área en donde tiene vigencia el SIMERT.

La ciudad de Ambato, al momento en que vive este problema necesita, en lo posible, soluciones que puedan ser realizadas por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato, para que luego de estas soluciones, la ciudad se vea beneficiada y por ende todas las personas que habitan en ella.

El contar con un adecuado sistema de ordenamiento del parqueo tarifado, dentro de la ciudad de Ambato, se podrá conseguir los objetivos propuestos dentro de esta investigación.

OBJETIVOS

Objetivo general

Estudiar la incidencia de la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública “SIMERT” en el tránsito del centro de la ciudad de Ambato

Objetivos específicos

- Evaluar la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública.
- Analizar la situación actual del tránsito en el centro de la ciudad de Ambato.
- Elaborar una propuesta de solución al problema de la falta de parqueo y la ordenanza la que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública de la ciudad de Ambato.

CAPÍTULO II

MARCO TEÒRICO

ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Habiendo realizado las indagaciones respectivas se ha encontrado que al momento no existen investigaciones realizadas al respecto, en la facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato.

Como antecedente de esta investigación en la Universidad Técnica de Ambato no existen investigaciones que tiene relación con el tema planteado, sin embargo en los diferentes medios de comunicación, así como en el Internet existen varios temas afines a la investigación que servirán de bases y antecedentes de la misma, que serán debidamente analizados.

FUNDAMENTACIONES

Fundamentación filosófica

El prototipo de esta investigación es crítico - propositivo como una alternativa para el estudio de esta problemática social- jurídica que se enfoca en esquemas sociales.

Al indicar de criticidad se hace referencia a que cuando se trata de los esquemas sociales y a su vez en propositito el porqué de la investigación, no se detiene solo en observar el problema si no que se busca una solución para el mismo, lo que nos permite la interpretación y comprensión de los fenómenos sociales.

Un objetivo de la investigación es la propuesta que es buscar la esencia misma de la investigación, ya que con ello podemos generar y provocar cambios esenciales.

El estudio de esta investigación está ligado y comprometido con los adolescentes infractores buscar su total rehabilitación social.

Fundamentación legal

Considerando que el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado SIMERT es una unidad operativa que forma parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato, como tal toda investigación debe respaldarse en leyes, normas, reglamentos, ordenanzas los mismos que resguarden su desarrollo.

Para que tenga fundamento legal la presente investigación es necesario hacer una revisión de todas las fuentes de Información, tales como: Registro Oficial, Ordenanza Municipal, Reglamento de Operación y Funcionamiento del Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado SIMERT de la ciudad de Ambato.

CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

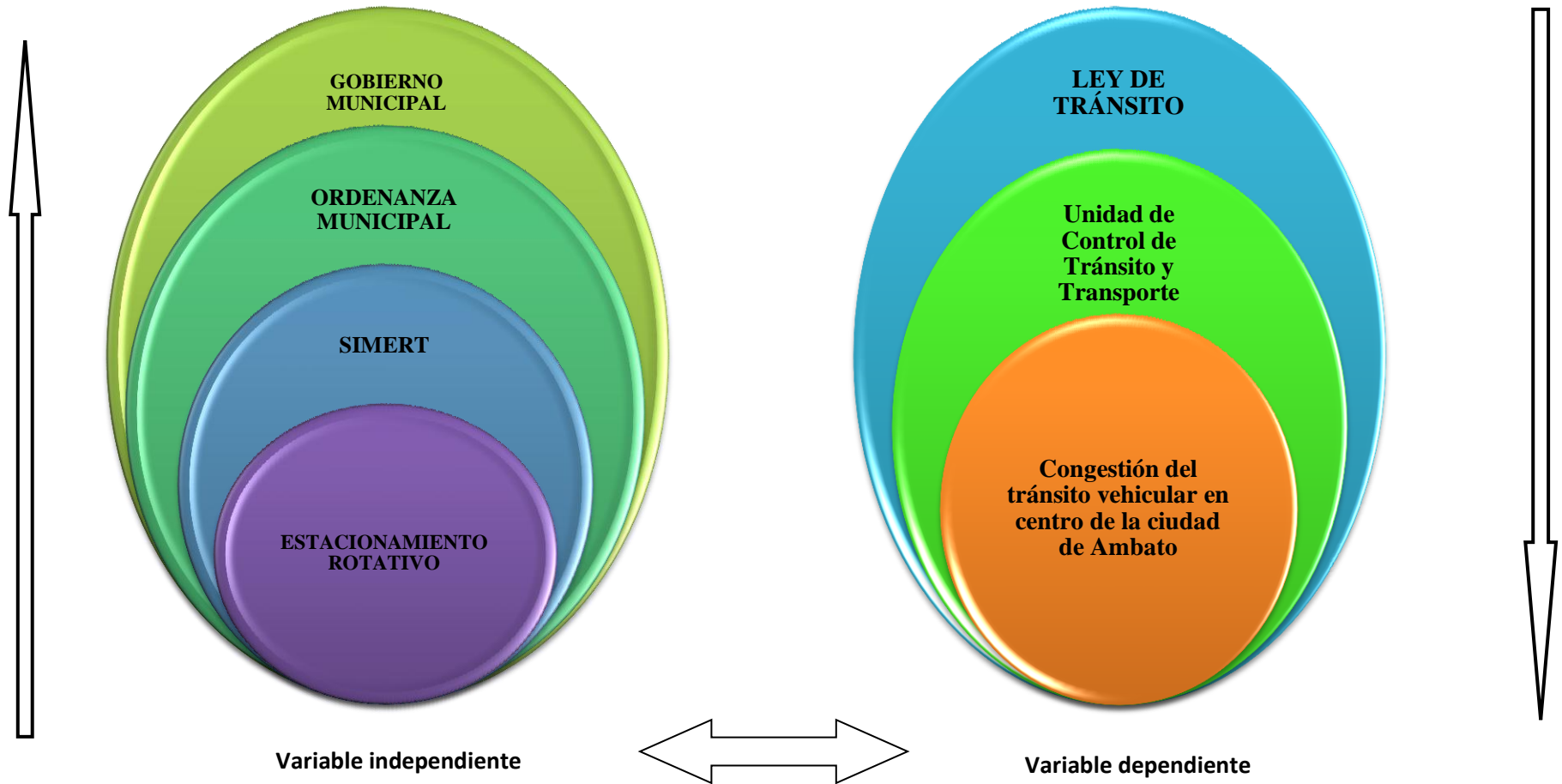


Gráfico No. 2: Categorías Fundamentales
Elaborado por: Orlando Escobar

Clasificación Variable Independiente

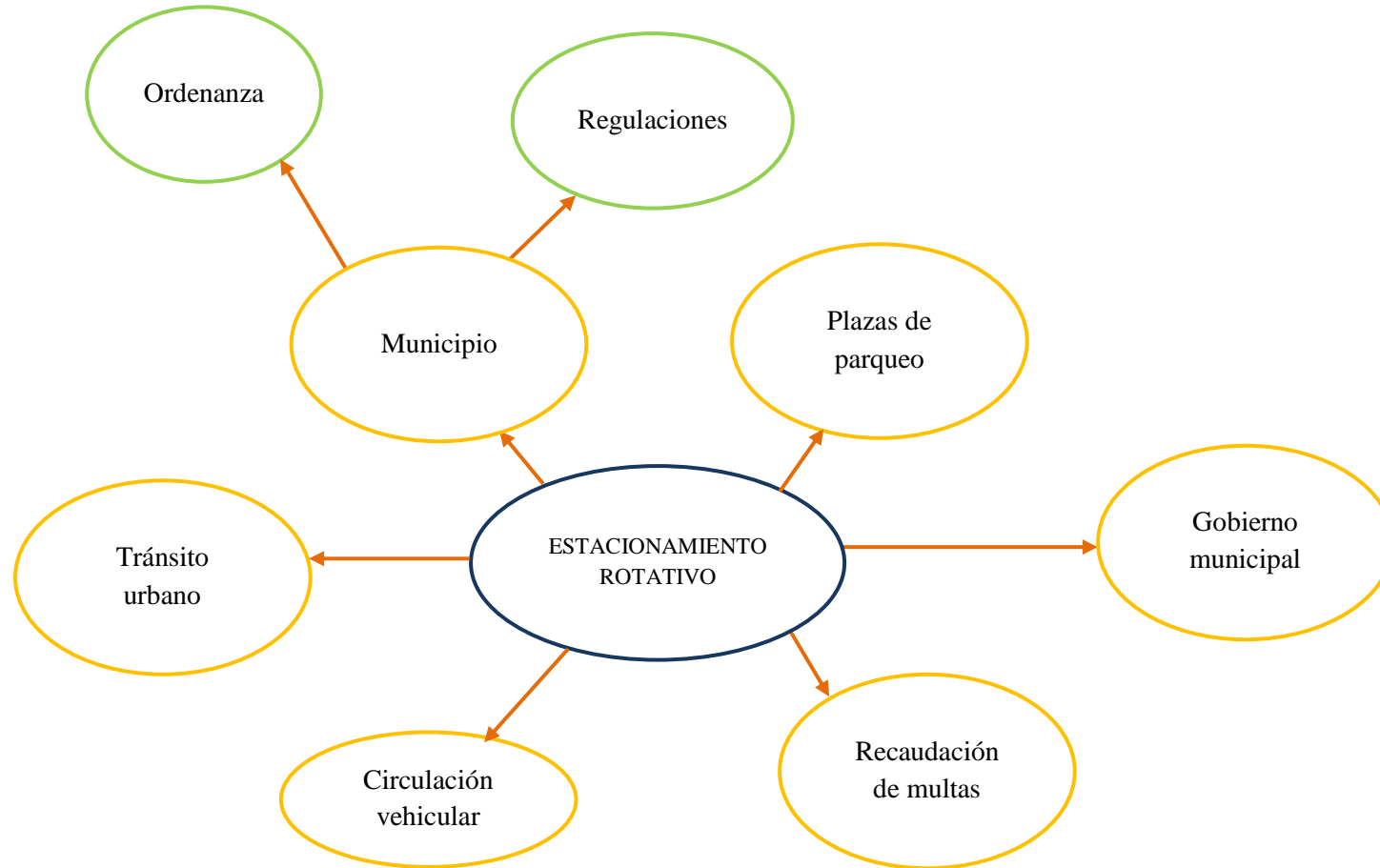


Gráfico No. 3: Subordinación conceptual - Variable Independiente
Elaborado por: Orlando Escobar

Clasificación Variable dependiente

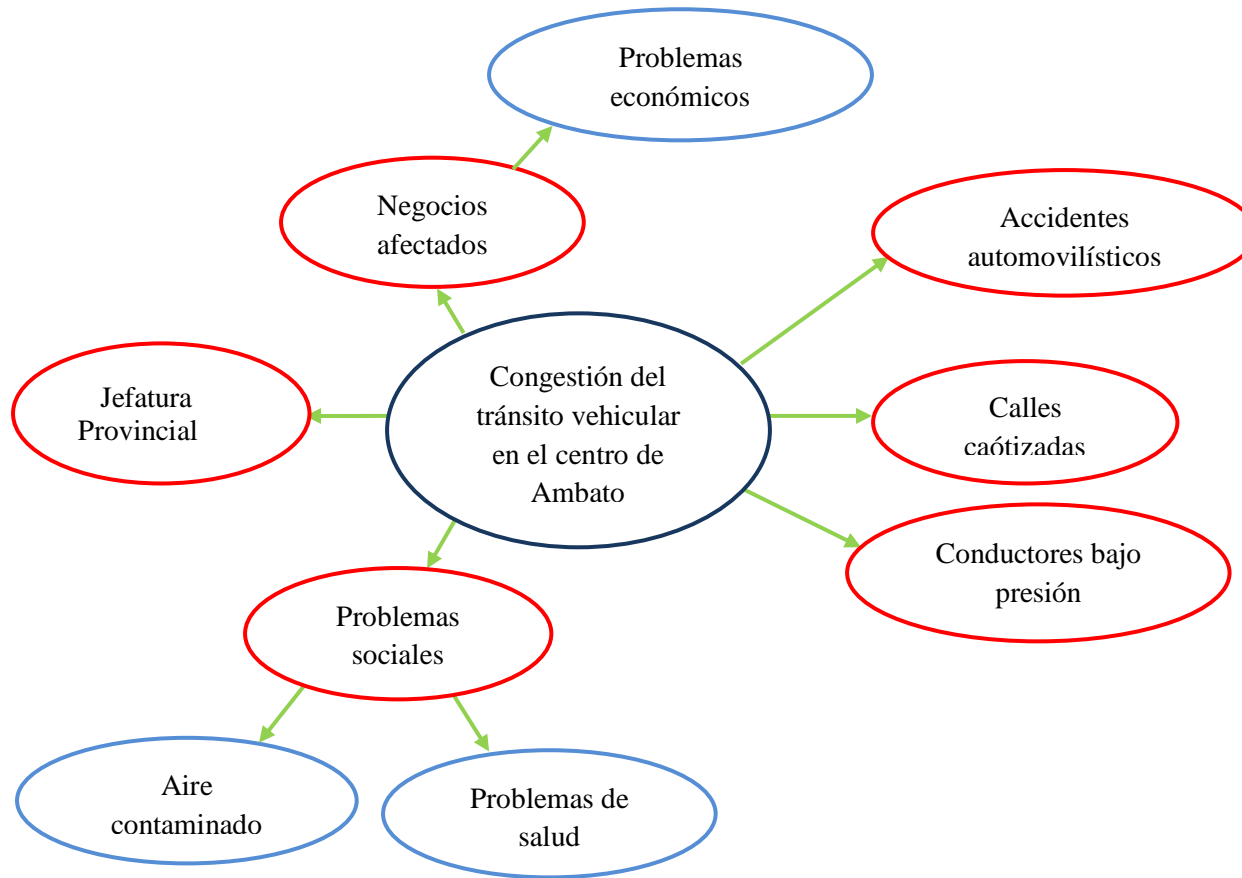


Gráfico No. 4: Subordinación conceptual.- Variable Dependiente
Elaborado por: Orlando Escobar

GOBIERNO MUNICIPAL

Los Gobiernos Municipales son órganos elegidos por la ciudadanía, que tienen competencia para ejercer las funciones ejecutivas y administrativas que correspondan al tercer nivel político-administrativo de gobierno. Los Gobiernos Municipales podrán definir la forma de dar cumplimiento a los cometidos y funciones que el Gobierno Departamental le asigne por Decreto Departamental o se incorporen por ley. (p.1).

Los Gobiernos Municipales en la actualidad son los encargados de la administración de las ciudades y en especial en lo relacionado con la regulación de los espacios de parqueo, como es el caso de la ciudad de Ambato.

Municipio

Definición de Municipio.

De acuerdo a la página Web **DEFINICIÓN.DE**, (2014), el significado de municipio es:

Del latín –municipium- municipio es el conjunto de los habitantes que viven en un mismo término jurisdiccional, el cual está regido por un ayuntamiento. Por extensión, el término también permite nombrar al ayuntamiento o la corporación municipal.

El municipio, por lo tanto, puede ser una entidad administrativa. Lo habitual es que agrupe a una única localidad, aunque también el concepto se utiliza para nombrar a un pueblo o una ciudad.

El territorio (delimitado por la legislación) y la población que habita en él (registrada en el padrón municipal) componen el municipio.

La administración está a cargo de un órgano que suele conocerse como ayuntamiento, municipalidad, concejo o alcaldía. El máximo dirigente de este órgano es el alcalde o intendente. K. (p.1).

Los representantes del Municipio son elegidos por los ciudadanos de la localidad a la que pertenece esta entidad. Las dignidades a ser elegidas son el Alcalde y los Concejales.

DEFINICIÓN.DE, (2014) menciona que: también “*En tiempos de la Antigua Roma, el municipio (municipium) era una ciudad libre y gobernada de acuerdo a sus propias leyes. Los habitantes del municipio contaban con los mismos derechos y privilegios de los ciudadanos de Roma*”. (p.1).

Los Municipios en el Ecuador

Los Municipios en el Ecuador se encuentran enmarcados en la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, (AME), la cual fue constituida con carácter permanente como lo dice en la página web de **AME** (2014), en referencia a su creación:

...se constituye con carácter de permanente, la ASOCIACIÓN DE MUNICIPIOS DEL ECUADOR, con el objeto de mantener y fomentar la intermunicipalidad como medio de cooperación entre los municipios; para investigar, estudiar, resolver y recomendar mejoras en la aplicación de los métodos más eficientes en el gobierno y administración municipales. (p.1).

Historia de la Municipalidad en el Ecuador

Según **SERRANO** (2009):

La Municipalidad Ecuatoriana, de lo que era al comienzo de nuestra vida republicana, a lo que es hoy en día, ha evolucionado lentamente, aunque la de 1.830 guardaba aspectos de las que se constituyeron en la época de la Colonia y éstos a su vez de los creados en el viejo continente, obedecía a las necesidades de su tiempo y además a intereses de ciertos sectores dominantes; la de hoy es más amplia por las mismas circunstancias que la rodean, como también han variado los campos de acción, finalidades etc. (p.371).

Ordenanza

Definiciones

Según **DOMÍNGUEZ**, F. (1982).

...cuando las actas y documentos municipales de América hablan de «ordenanzas» se pueden referir a disposiciones de distinta naturaleza. De hecho, ordenanza puede ser un simple acuerdo del Cabildo para solventar

un caso específico y concreto que luego sirve de antecedente para casos similares. En las actas municipales se encuentran estas situaciones, que sólo posteriormente son consideradas «ordenanzas». También se llama ordenanzas a las disposiciones aprobadas o a los acuerdos tomados por el Cabildo sobre un asunto determinado, con el fin de regularlo con carácter general, y por último, se entiende por ordenanza el conjunto de disposiciones de carácter general y variado que forman un cuerpo orgánico de disposiciones legales, conteniendo unas veces normas de gobierno y más frecuentemente regulaciones de la vida de la ciudad, o ambas cosas a la vez. (pp. 3-4).

De acuerdo a **WIKIPEDIA**. (2014).

Ordenanza es un tipo de norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley. El término proviene de la palabra "orden", por lo que se refiere a un mandato que ha sido emitido por quien posee la potestad para exigir su cumplimiento. Por ese motivo, el término ordenanza también significa "mandato". (P.1).

Las ordenanzas pueden ser, en algunos asuntos, civiles o militares, en el caso de las ordenanzas civiles, con una administración local, se denomina ordenanza municipal.

ORDENANZA MUNICIPAL

MACHICADO, J. (2012). La Ordenanza Municipales: “...un acto normativo a través del cual se expresa el Concejo Municipal para el gobierno de su respectiva sección de provincia en temas que revisten interés general y permanente para la población y cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación”. (p.1).

Es justamente a través de una de estas ordenanzas que fue creado el **SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR (SIMERT)**, para el control de los espacios de parqueo en el centro de la ciudad de AMBATO.

Según **WIKIPEDIA**. (2014). “Habitualmente las ordenanzas municipales son debatidas y aprobadas por el pleno de su órgano colegiado; aunque en algunos

casos pueden emitirse por la autoridad del máximo órgano unipersonal, el alcalde o presidente municipal”. (p.1).

Así que se puede manifestar que las ordenanzas son una especie de resoluciones dictadas por el Alcalde con acuerdo del Concejo Municipal, siendo éstas normas generales y obligatorias aplicables a la comunidad.

SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO (SIMERT).

Según **FIERRO, F.** (2011), manifiesta lo siguiente

Desde el punto de vista de circulación vehicular, toda forma de transporte requiere de la coexistencia de tres actores fundamentales: el vehículo, la vía o el lugar de estacionamiento y la persona en su condición de pasajero, peatón o conductor. Se define el estacionamiento como “la detención de un vehículo en la vía pública, con el conductor o sin él en su interior, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros”.

Atendiendo al lugar, el estacionamiento puede ser:

-En la vivienda (generalmente origen).

-En el destino.

-En puntos intermedios (o de transferencia).

Desde el punto de vista de la duración, el estacionamiento en las vías públicas puede ser libre o restringido, esto es, sin límites, o limitado en el tiempo de uso, respectivamente.

Así pues, con los conceptos detallados se puede definir al “Sistema de Estacionamiento Rotativo, Regulado y tarifado” como la utilización privativa y aprovechamiento reglamentado de la vía pública urbana, dentro de un área debidamente delimitada y señalizada o en lugares cerrados dedicados para el efecto y destinados al estacionamiento de vehículos, con o sin reserva de espacio. (pp. 10- 11).

El Sistema de Estacionamientos Tarifados, están siendo creados en diferentes ciudades con las respectivas ordenanzas municipales, con el fin de solucionar los problemas de parqueo y otros como la contaminación ambiental producida por otro de los problemas que es la congestión de tránsito, pero en muchos de los casos estos inconvenientes no se solucionan.

El SIMERT en Ambato

Según **EI TELÉGRAFO** (2014).

En Ambato, 120 de las 140 cuadras del centro están reguladas por el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado (Simert), que empezó a operar desde 2007 y oferta 1.138 espacios.

Sin embargo, 7 años después este servicio no consiguió agilizar el uso de los parqueos en calles como Rocafuerte, Castillo, Montalvo, Quito y Guayaquil.

Por eso, se ha vuelto habitual que calzadas como Cevallos, 12 de Noviembre, Juan Benigno Vela y Bolívar (cerca del cementerio) tengan problemas de congestión vehicular.

Los conductores circulan hasta 3 veces por la misma cuadra para buscar un espacio. Los conductores circulan hasta 3 veces por la misma cuadra para buscar un espacio.

Esto a pesar de que la multa por incurrir en esta infracción es de \$ 27,44 y la inmovilización con candado. “Desde las 09:00 hasta las 14:00 y desde las 15:00 hasta las 19:00, es casi imposible hallar un espacio libre en el centro de esta ciudad”, aseguró Abel Méndez, comerciante del sector.

El Simert funciona de 08:00 a 19:30, de lunes a viernes, y los sábados, el servicio es desde las 09:00 hasta las 14:00. La media hora cuesta \$ 0,20 y la hora, \$ 0,40. El tiempo máximo de uso por estacionamiento es de 2 horas.

Como se observa en el artículo anterior, pese a la implantación de este sistema de parqueos tarifados, en el centro de la ciudad de Ambato, no se han logrado solucionar los problemas, especialmente la congestión de tránsito, que es crítica en algunas calles, y además se presentan otros inconvenientes como la contaminación ambiental y el tiempo que se toman los conductores para encontrar un espacio de estacionamiento.

El problema ha persistido por algunos años y es menester que se encuentre solución a los mismos a través de reformas a las ordenanzas municipales que tienen relación con estas dificultades que presenta la ciudad de Ambato.

ESTACIONAMIENTO ROTATIVO

Según **EI TELÉGRAFO** (2014).

Las principales calles y avenidas del casco urbano de Ambato cuentan con el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SIMERT), implementado por el Cabildo en 2007.

Esta alternativa vial, a los tradicionales estacionamientos privados, ofrece al conductor que se detiene en el centro por tiempo limitado, el uso de suelo a un precio razonable.

La alternativa ofrecida por el SIMERT, conduce a crear el sistema de estacionamiento rotativo en el centro de la ciudad de Ambato, el mismo que cuenta con la colaboración de la ciudadanía, al dar también la posibilidad de que más conductores puedan ocupar los espacios designados para el efecto, debido al tiempo limitado de ocupación de la vía.

VALDIVIESO, A. y PÉREZ T. (2009), mencionan que:

Los sistemas de estacionamiento rotativo tarifado crean un mecanismo que apunta a generar la rotación de vehículos estacionados; permite establecer los horarios de estacionamiento y determinan zonas específicas para estos efectos. Se logra de esta manera la democratización del uso del espacio, logrando la mayor cantidad de actos de estacionamiento posibles en un lapso determinado, optimizando los espacios disponibles para estacionar. (p. 1)

Como se menciona anteriormente, con este tipo de Sistema de Estacionamiento Tarifado, se democratiza el uso del suelo de las calles del centro de la ciudad de Ambato, dando oportunidad a que más usuarios de este sistema puedan acceder a sitios de parqueo y al existir menos recorrido de los automotores por las vías, se reduce la congestión de tránsito y la contaminación ambiental.

Según la página Web **TRÁNSITO ROSARIO (2013)**:

El Estacionamiento rotativo incentiva al estacionamiento de corta duración provocando la multiplicación de la rotación de los vehículos, dando una mayor justicia al uso del espacio público. Esto provoca directamente un aumento notable de la oferta aparente de espacios. Normalmente, los niveles de ocupación de espacios de mayor demanda pasan de niveles donde es difícil o imposible estacionar a niveles donde estacionar es posible y hasta fácil, en cualquier cuadra que se elija. Este efecto es inmediato, a partir del día de inicio de la operación. (p.1).

LEY DE TRÁNSITO

Según MESTANZA, M. (2011)

Esta ley tiene por objeto, la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, bajo los principios rectores del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente. Es deber del Estado garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a la seguridad, eficiencia y responsabilidad en la transportación de personas y bienes, con tarifas justas y equitativas, sin descuidar por supuesto el derecho que también tienen los conductores y propietarios de vehículos. (p.1).

Funciones de las Jefaturas

DE LAS JEFATURAS PROVINCIALES, SUBJEFATURAS Y UNIDADES OPERATIVAS DESCONCENTRADAS DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Misión: Cumplir y hacer cumplir la Ley y Reglamentos de Control del Tránsito y Seguridad Vial, así como la ejecución de políticas y resoluciones de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de su respectiva jurisdicción;

Art. 54.-

Las Jefaturas Provinciales, Subjefaturas y Unidades Operativas Desconcentradas de Control del Tránsito y Seguridad Vial, además de las funciones y atribuciones previstas en el Art. 42 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, Art. 19 de su Reglamento de Aplicación, aprobado mediante Decreto Ejecutivo No. 1738; cumplirán las siguientes funciones en sus respectivas jurisdicciones:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Ley y Reglamentos de Control del Tránsito y Seguridad Vial en su jurisdicción;

- b) Ejecutar las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de su respectiva jurisdicción;

- c) Planificar, ejecutar y controlar la gestión administrativa y operativa en el área de Tránsito y Seguridad Vial dentro de su jurisdicción;

- d) Identificar y controlar la instalación de los reductores de velocidad, en los sitios que demande la seguridad vial;

- e) Controlar el cumplimiento de las disposiciones respecto a las tarifas, pasajes fletes del Transporte Terrestre, así como, el uso del taxímetro, rutas y frecuencias; y, el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y carga que prestan servicio público;

- f) Preparar y presentar anualmente y con oportunidad a la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, los Planes de Operaciones Anuales, con sus respectivos presupuestos, con la finalidad de alcanzar los objetivos previstos en el Plan de Modernización y Fortalecimiento del control del tránsito y seguridad vial;

- g) Planificar y ejecutar charlas y seminarios de motivación y capacitación para el personal del servicio de tránsito en coordinación con el Ministerio Público, a fin de mejorar los procedimientos operativos en la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- h) Dar solución a las consultas y problemas de Tránsito y Seguridad Vial de su Jurisdicción, con la finalidad de elevar la imagen y el nivel de eficiencia del servicio de Control del Tránsito y Seguridad Vial;
- i) Presentar estudios y requerimientos sobre tránsito y seguridad vial, así como, coordinar las actividades con los diferentes organismos del transporte terrestre tránsito y seguridad vial;
- j) Elaborar estudios y mantener actualizado el plan de seguridad vial en su jurisdicción;
- k) Organizar y controlar el transporte escolar en su jurisdicción;
- l) Presentar informes periódicos de las tareas cumplidas, al Director Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial;
- m) Cumplir las demás funciones que señalen las leyes, reglamentos y las asignadas por el Director.

UNIDAD DE CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

DE LAS UNIDADES DEL CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS
DESCENTRALIZADOS

Art. 30.2.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

CONGESTIÓN DEL TRÁNSITO VEHICULAR EN CENTRO DE LA CIUDAD DE AMBATO

Congestión vehicular

Según **ITURRA, N.** (2008).

En general entendemos la congestión vehicular como un exceso de vehículos en una vía, lo cual trae como consecuencia que cada vehículo avance de forma lenta e irregular en comparación a las condiciones normales de operación.

Técnicamente podríamos decir que la congestión vehicular se da cuando los vehículos de la vía interfieren en el normal desplazamiento de los demás vehículos, esto es cuando se supera un cierto nivel de concentración y los vehículos comienzan a circular a una velocidad menor que la velocidad de flujo libre de la vía. (p.1).

La congestión vehicular es uno de los problemas más complicados que sufren las grandes ciudades, y la ciudad de Ambato, especialmente en el centro de ella, no está exenta de este mal, así que las autoridades respectivas deben tomar muy en cuenta este hecho y tomar los correctivos necesarios para solucionarlo.

SILVA, K. (2014), menciona en relación a la congestión vehicular, lo siguiente:

...se refiere tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos.

Este fenómeno se produce comúnmente en las horas punta u horas pico, y resultan frustrantes para los automovilistas, ya que resultan en pérdidas de tiempo y consumo excesivo de combustible.

En el centro de la ciudad de Ambato, se ha visto el incremento de la congestión vehicular debido al aumento del parque automotor así como el problema de la geografía de sus calles que al momento no son aptas para la cantidad de carros que circulan por ellas, especialmente en la horas “pico”, que se vuelve angustiante para los automovilistas y peatones.

Según la enciclopedia **WIKIPEDIA** (2014) indica que:

Las consecuencias de las congestiones vehiculares denotan en accidentes, a pesar que los automóviles no pueden circular a gran velocidad, ya que el automovilista pierde la calma al encontrarse estático por mucho tiempo en un lugar de la vía. Esto también deriva en violencia vial, por otro lado reduce la gravedad de los accidentes ya que los vehículos no se desplazan a una velocidad importante para ser víctima de daños o lesiones de mayor gravedad.

También, los vehículos pierden innecesariamente combustible debido a que se está inactivo por mucho tiempo en un mismo lugar, sin avanzar en el trayecto de un punto a otro. (p. 1).

Muchas de las grandes ciudades como la de Sao Paulo, en Brasil, sufren los peores congestionamientos del mundo, debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por sus calles.

La congestión del tránsito y sus causas

BULL, A. (2003), Manifiesta que:

En los últimos años, especialmente a partir de principios del decenio de 1990, el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han causado, sobre todo en las ciudades grandes, mayor congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales. La congestión de tránsito se ha transformado en un flagelo de particular severidad, que se manifiesta en los países industrializados como también en los que están en desarrollo. Afecta tanto a automovilistas como a usuarios del transporte colectivo y acarrea

pérdida de eficiencia económica y otros efectos negativos para la sociedad.
(p. 19).

La congestión de tránsito afecta tanto a automovilistas como a usuarios del transporte colectivo y que acarrea pérdida de eficiencia económica y otros efectos negativos para la sociedad.

¿Qué es la congestión?

El uso popular y la definición según el diccionario.

Según los autores **THOMSON, I.** y **BULL, A.** (2001) hacen la siguiente definición:

La palabra “congestión” se utiliza frecuentemente en el contexto del tránsito vehicular, tanto por técnicos como por los ciudadanos en general. El diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española, 1992) la define como “acción y efecto de congestionar o congestionarse”, en tanto que “congestionar” significa “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”, que en nuestro caso es el tránsito vehicular. (p. 7).

El tránsito vehicular

A medida que aumenta el tránsito, se reducen cada vez más fuertemente las velocidades de circulación.

Eso significa que cada vehículo que ingresa experimenta su propia demora, pero simultáneamente aumenta la demora de todos los demás que ya están circulando.

Hacia una definición práctica en el caso del tránsito

Según la página Web **DEFINICIÓN.DE**, (2014):

Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los

vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. Por ejemplo: “El tránsito de esta ciudad es infernal”, “Discúlpeme, llegué tarde porque hay problemas de tránsito”, “Los automovilistas deben tener en cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”.

El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular o tráfico. En las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana. De acuerdo a las condiciones de tránsito, una persona puede llegar tarde al trabajo o perder varias horas en sus desplazamientos. (p. 1).

HIPÓTESIS

La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública ha contribuido en la solución del congestionamiento del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato.

SEÑALAMIENTO VARIABLES DE LA HIPÓTESIS

Variable independiente: Estacionamiento rotativo

Variable dependiente: Congestión del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación es predominantemente cualitativa, puesto que los objetivos de la investigación son conocidos por el encuestador, los técnicos y la población, trabajando conjuntamente con ellos, con su participación activa representando esta investigación una oportunidad para su formación.

Según **TAYLOR y BOGDAN**, (1984), definen al enfoque cualitativo como *“la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable”*.

Sintetizan los criterios definitorios de los estudios cualitativos de la siguiente manera:

- 1.- La investigación cualitativa es inductiva: así los investigadores comprenden y desarrollan conceptos partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar hipótesis o teorías preconcebidas. En los estudios cualitativos se siguen un diseño de investigación flexible. Comienzan un estudio con interrogantes.
- 2.- En la investigación cualitativa los investigadores ve al escenario y a las personas bajo una perspectiva holística, las personas, los contextos o los grupos no son reducidos a variables, sino consideradas como un todo. El investigador cualitativo estudia a las personas en el contexto de su pasado y en las situaciones en las que se hallan.

3.- Para el investigador cualitativo, todas las perspectivas son valiosas. Este investigador no busca "la verdad" o "la moralidad" sino una comprensión detallada de las perspectivas de otras personas. A todas se las ve como a iguales.

4.- Los investigadores cualitativos tratan de comprender a las personas dentro del marco de referencia de ellas mismas. Para la perspectiva fenomenológica y por lo tanto para la investigación cualitativa es esencial experimentar la realidad tal como otros la experimentan. Los investigadores cualitativos se identifican con las personas que estudian para poder comprender cómo ven las cosas.

Por otra parte **SMITH, M.** (1987), define a la investigación cualitativa como *"...proceso empírico que estudia cualidades y pretenda entenderlas en un contexto particular, se centra en significados, descripciones y definiciones simultáneas en un contexto por lo que busca conocer procesos subjetivos"*.

En el presente estudio, se utilizará para estudiar las propiedades y fenómenos cualitativos y sus relaciones para proporcionar la manera de establecer, formular, fortalecer y revisar la teoría existente.

MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

Investigación de campo

De acuerdo a **LANDEAU, R.** (2007) *"la investigación de campo es el proceso que, utilizando el método científico, permite obtener nuevos conocimientos en el campo de la realidad. (Investigación pura), o bien estudiar una situación para diagnosticar necesidades y problemas"*. (p. 64-65)

Este tipo de investigación es también conocida como investigación *in situ* ya que se realiza en el propio sitio donde se encuentra el objeto de estudio. Ello permite un mayor conocimiento y manejo de datos con seguridad por parte del investigador.

En este tipo de estudio se recolecta la información fundamentándose en testimonios basados en la realidad, pero que no sirven para dar una validez científica ya que depende de interpretaciones subjetivas y carecen de objetividad precisa, así como de exámenes que comprueben la calidad del tema que se va a tratar.

Esta información, evidentemente, no apoya una teoría, pero puede servir para conseguir una referencia al estudiarla con relación a costumbres parecidas, con las mismas declaraciones y mismas pruebas que, en caso de encontrarse, podrían ser ambiguas.

Cuando se habla de estudios de campo, nos referimos a investigaciones científicas, no experimentales dirigidas a descubrir relaciones e interacciones entre variables sociológicas, psicológicas y educativas en estructuras sociales reales y cotidianas.

La investigación de campo es útil para la planificación del trabajo la comprensión de los datos recolectados por medios diferentes, y cerciorarse de las verdaderas condiciones en que se han conseguido sus datos.

En el presente estudio se aplicara la investigación de campo puesto que permite obtener nuevos conocimientos de la realidad o datos de fuentes primarias apoyadas en informaciones que provienen de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones, esto permite un mayor conocimiento y manejo de datos con seguridad por parte del investigador.

Realizando un análisis sistemático de la situación para posteriormente describirlos o interpretarlo para diagnosticar necesidades y problemas.

Investigación bibliográfica-documental

Según **ROJAS, R.** (2001)

Son los procedimientos o medios que permiten registrar las fuentes de información, así como organizar y sistematizar la información teórica empírica que contiene un libro, artículo, informe de investigación u otros documentos, para utilizarla afín de tener un conocimiento preliminar del objeto de estudio o plantear el problema de investigación, el marco teórico y conceptual y las hipótesis, como en el proceso de investigación documental se dispone, esencialmente, de documentos, que son el resultado de otras investigaciones, de reflexiones de teóricos, lo cual representa la base teórica del área del objeto de investigación, el conocimiento se construye a partir de la lectura, análisis, reflexión e interpretación de dichos documentos. (p. 179)

Para **PULIDO** y Otros (2007). *“Es un instrumento o técnica de investigación, cuya finalidad es obtener datos e información a partir de documentos escritos, susceptibles de ser utilizados dentro de los propósitos de un estudio concreto”* (p. 59-60).

La investigación bibliográfica-documental sirve para diseñar un trabajo coherente recabar y analizar datos que nos acerquen al conocimiento de la realidad de estudio, incluye descripción de los acontecimientos, problemas reacciones intereses y perspectivas frente a determinada situación o problema.

Este estudio se apoya en fuentes de carácter documental realizando una recopilación selección y análisis adecuado de datos encontrados en libros, artículos o ensayos, revistas y periódicos teniendo como finalidad obtener resultados que pudiesen servir de base para el desarrollo de la presente investigación lo cual representa la base teórica de la misma.

NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN

Investigación exploratoria

Para **NAGHI (2005)** *“La investigación exploratoria es aquella en la que se intenta obtener una familiarización con un tema del que se tiene un conocimiento general, para plantear posteriormente investigaciones u obtener hipótesis”*. (p. 72).

El objetivo principal de la investigación exploratoria es captar una perspectiva general del problema. Este tipo de estudios ayuda a dividir un problema muy grande y llegar a unos sub problemas, más precisos hasta en la forma de expresar las hipótesis. Muchas veces se carece de información precisa para desarrollar buenas hipótesis. La investigación exploratoria se puede aplicar para generar el criterio y dar prioridad a algunos problemas.

Investigación descriptiva

Resumiendo a **BURNS, N. y GROVE, S.** (2005):

...la investigación descriptiva consiste en la exploración y descripción de los fenómenos en las situaciones de la vida real. Ofrece una descripción detallada de las características de ciertos individuos, situaciones o grupos. A través de estudios descriptivos, los investigadores descubren nuevos significados, describen lo que existe, determinan la frecuencia con la que sucede algo y categorizan la información. (p. 29-30).

La investigación descriptiva incluye la descripción de conceptos, identificación de las relaciones y el desarrollo de las hipótesis que sirven como base para la investigación cuantitativa.

La investigación utilizada es de tipo descriptiva debido que analizo las situaciones, costumbres y actitudes predominantes de nuestro objeto de estudio a través de las actividades, objetos, procesos y personas involucradas, recogiendo datos sobre la base de hipótesis, resumiendo la información recogida de manera cuidadosa y luego analizando los resultados a fin de extraer información significativa que contribuyan al conocimiento.

Investigación asociación de variables (correlacional)

Según **BURNS y GROVE (2005:)**

La investigación correlacional implica la investigación sistemática de relación entre dos o más variables. Para poder llevar a cabo, el investigador mide las variables seleccionadas en una muestra y entonces realiza las estadísticas correlacionales para determinar la relación de las

variables, determinando el grado y el tipo de fuerza de la relación de las variables (p. 30).

La utilidad y el propósito principal de los estudios correlacionales es saber cómo se pueden comportar un concepto o variable conociendo el comportamiento de otras variables relacionadas, intenta predecir el valor aproximado que tendrá una variable en un grupo de individuos.

La investigación llevada a cabo es de tipo correlacional puesto que ayuda a establecer el grado en que las variables de estudio se encuentran relacionadas con el fin de conocer el comportamiento de un factor conociendo el del otro, el propósito principal de los estudios correlacionales es saber cómo se pueden comportar un concepto o variable conociendo el comportamiento de otras variables relacionadas, intenta predecir el valor aproximado que tendrá una variable en un grupo de individuos.

Investigación explicativa

De acuerdo con **DÍAZ, V.** (2006),

...este tipo de investigación van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; este estudio está dirigido a responder a las causas de los eventos físicos y sociales. Como su nombre lo indica su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta este, o porque dos o más variables están relacionadas. (p. 129)

Las investigaciones explicativas proporcionan un sentido de entendimiento del fenómeno a que hacen referencia, son más estructuradas que las demás clases de estudios y de hecho implican los propósitos de ellas.

POBLACIÓN Y MUESTRA

Población

Una vez definido el problema a investigar, formulados los objetivos y delimitadas la variables de estudio se hace necesario determinar los individuos con quienes se va llevar a cabo la investigación.

Resumiendo a **DI RIENZO** y Otros (2002) “*Población es un conjunto de elementos acotados en un tiempo y espacio determinados, con alguna característica común observable o medible y de los cuales se quiere obtener información*”. (p. 2).

Aquí el término población tiene un significado mucho más amplio que el usual, ya que puede referirse a personas, cosas, actos, áreas geográficas e incluso al tiempo.

Cuando se vaya a llevar a cabo alguna investigación debe de tenerse en cuenta algunas características esenciales al seleccionarse la población bajo estudio.

Entre éstas tenemos:

Homogeneidad - que todos los miembros de la población tengan las mismas características según las variables que se vayan a considerar en el estudio o investigación

Tiempo - se refiere al período de tiempo donde se ubicaría la población de interés. Determinar si el estudio es del momento presente o si se va a estudiar a una población de cinco años atrás o si se van a entrevistar personas de diferentes generaciones.

Espacio - se refiere al lugar donde se ubica la población de interés. Un estudio no puede ser muy abarcador y por falta de tiempo y recursos hay que limitarlo a un área o comunidad en específico.

Cantidad - se refiere al tamaño de la población. El tamaño de la población es sumamente importante porque ello determina o afecta al tamaño de la muestra que se vaya a seleccionar, además que la falta de recursos y tiempo también nos limita la extensión de la población que se vaya a investigar.

La población debe estar perfectamente definida en el tiempo y en el espacio, de modo que ante la presencia de un potencial integrante de la misma, se pueda decidir si forma parte o no de la población bajo estudio. Por lo tanto, al definir una población, se debe cuidar que el conjunto de elementos que la integran quede perfectamente delimitado.

El presente estudio se desarrollará en la ciudad de Ambato

Muestra

La muestra se establecerá tomando en cuenta aleatoriamente de la población aproximada de los habitantes que residen en el centro de la ciudad de Ambato.

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Cuadro No. 1: Operacionalización de la variable independiente

VARIABLE INDEPENDIENTE: Estacionamiento rotativo				
<i>CONCEPTUALIZACIÓN</i>	<i>CATEGORIAS</i>	<i>INDICADORES</i>	<i>ITEMS BÁSICOS</i>	<i>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN</i>
El “Sistema de Estacionamiento Rotativo, Regulado y Tarifado” es la utilización privativa y aprovechamiento reglamentado de la vía pública urbana, dentro de un área debidamente delimitada y señalizada o en lugares cerrados dedicados para el efecto y destinados al estacionamiento de vehículos, con o sin reserva de espacio.	Estacionamiento Rotativo, Regulado y Tarifado	Parqueos ocupados por distintos usuarios	¿Tiene problemas para estacionar su vehículo en las calles del centro de la ciudad?	Encuestas y entrevistas
		Mayor disponibilidad de sitios de parqueo	¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?	
	Pérdida de tiempo y mayor consumo de combustible	Demora en encontrar estacionamiento	¿Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento en las calles del centro de la ciudad?	Encuestas y entrevistas
		Las actividades no se realizan con normalidad	¿Encuentra estacionamiento cerca del sitio donde realiza sus actividades?	

Elaborado por: Orlando Escobar

Cuadro No. 2: **Operacionalización de la variable dependiente**

OPERACIONALIZACION DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE: Congestión del tránsito vehicular en centro de la ciudad de Ambato				
CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS BÁSICOS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN
Entendemos la congestión vehicular como el exceso de vehículos en una vía, lo cual trae como consecuencia que cada vehículo avance de forma lenta e irregular en comparación a las condiciones normales de operación, interfiriendo en el normal desplazamiento de los demás vehículos.	Las vías del centro de la ciudad caotizadas, especialmente en las horas pico	Exceso de vehículos en las vías	¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?	Encuestas y entrevistas
		Calles congestionadas	A su criterio ¿existe suficiente disponibilidad de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?	
	Condiciones anormales en el desplazamiento de los Vehículos	Circulación lenta de vehículos	¿Considera usted que le afecta, de alguna manera, la falta de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?	Encuestas y entrevistas
		Mayor tiempo para realizar actividades personales o comerciales	¿Le afecta en sus actividades el tiempo que se toma para encontrar espacio para estacionar en el centro de la ciudad?	

Elaborado por: Orlando Escobar

RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Metodológicamente para **HERRERA** y otros (2002), *“la construcción de la información se opera en dos fases: plan para la recolección de información y plan para el procesamiento de información”*. (pp. 174-178 y 183-185)

Plan para la recolección de información

Este plan contempla estrategias metodológicas requeridas por los objetivos e hipótesis de investigación, de acuerdo con el enfoque escogido, considerando los siguientes elementos:

- **Definición de los sujetos:** personas u objetos que van a ser investigados.

La presente investigación será realizada a las personas que utilizan a diario el SIMERT.

- **Selección de las técnicas a emplear en el proceso de recolección de información.**

La técnica a ser utilizadas en la investigación es la encuesta.

Según **PEDRET**, R. y otros (2000) *“La encuesta es una técnica de obtención de información primaria y cuantitativa, con fines descriptivos, consiste en obtener información de una muestra, representativa del universo, objeto de estudio, mediante un cuestionario estructurado”*. (p. 178).

- **Instrumentos seleccionados o diseñados de acuerdo con la técnica escogida para la investigación.**

El instrumento a ser utilizado para la recolección de datos en el presente estudio es el cuestionario diseñado.

Según GRANDE, I. y ABASCAL, E. (2005). “Un cuestionario es un conjunto articulado y coherente de preguntas redactadas en un documento para obtener la información necesaria para poder realizar la investigación que la requiere”. (p. 23).

- **Selección de recursos de apoyo (equipos de trabajo).**

Para la elaboración de la presente investigación se cuenta con el apoyo de profesionales en la materia quienes facilitarán la información necesaria para llevar a cabo la investigación.

- **Explicitación de procedimientos para la recolección de información, cómo se va a aplicar los instrumentos, condiciones de tiempo y espacio, etc.**

Cuadro No. 3: **Plan para la recolección de información**

PREGUNTAS BASICAS	EXPLICACIÓN
1. ¿Para qué	Para alcanzar los objetivos de investigación
2. ¿De qué personas u objetos?	Sujetos: personas u objetos que va a ser investigados
3. ¿Sobre qué aspectos?	Indicadores(matiz de operacionalización de variables)
4. ¿Quién? ¿Quiénes?	Investigadores
5. ¿A Quiénes?	A los miembros del universo investigado.
6. ¿Cuándo?	Fecha
7. ¿Dónde?	Lugar de aplicación de instrumentos
8. ¿Cuántas veces?	Números de aplicaciones de instrumentos.
9. ¿Cómo? ¿Qué técnicas de recolección?	Especificaciones de técnicas
10. ¿Con qué?	Instrumentos

Elaborado por: Orlando Escobar

Según **HURTADO, I.** y **TORO, J.** (2007) “*el método analítico sintético procede mediante la clasificación y la descomposición de los objetos, fenómenos o hechos en todas sus partes o aspectos componentes para así estudiarlos y así buscar las relaciones entre dichas partes*”. (p. 75).

PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

Plan de procesamiento de información

- **Revisión crítica de la información recogida.** Es decir limpieza de información defectuosa: contradictoria, incompleta, no pertinente, etc.
- **Repetición de la recolección.** En ciertos casos individuales, para corregir fallas de contestación.
- **Tabulación o cuadros según variables de cada hipótesis:** manejo de información, estudio estadístico de datos para presentación de resultados.

Cuadro No. 4: **Cuantificación de resultados**

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
X		
Y		
Z		
TOTAL		

Elaborador por: Orlando Escobar

Representaciones gráficas

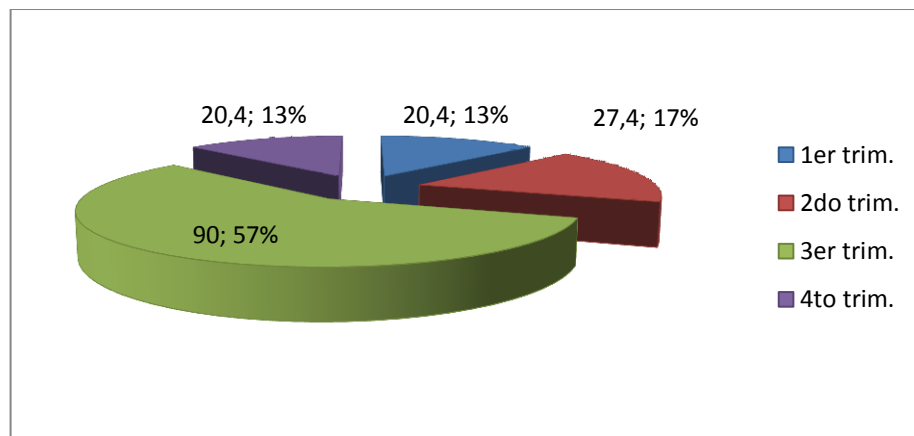


Gráfico No. 5: Representación gráfica de resultados

Elaborador por: Orlando Escobar

Plan de análisis e interpretación de resultados

- **Análisis de los resultados estadísticos.** Destacando tendencias o relaciones fundamentales de acuerdo con los objetivos e hipótesis.
- **Interpretación de los resultados.** Con apoyo del marco teórico, en el aspecto pertinente.
- **Comprobación de hipótesis.** El método estadístico de comprobación de hipótesis a ser utilizado en el desarrollo de la investigación es la distribución chi cuadrado.

Según PRAT, A. y otros (2000) “...es la distribución de la suma de los cuadrados de variables aleatorias independientes y todas ellas de distribución $N(0:1)$ ”. (p.76).

Las pruebas chi-cuadrado son un grupo de contrastes de hipótesis que sirven para comprobar afirmaciones acerca de las funciones de probabilidad (o densidad) de una o dos variables aleatorias.

Estas pruebas no pertenecen propiamente a la estadística paramétrica pues no establecen suposiciones restrictivas en cuanto al tipo de variables que admiten, ni en lo que refiere a su distribución de probabilidad ni en los valores y/o el conocimiento de sus parámetros.

Se aplican en dos situaciones básicas:

- a) Cuando queremos comprobar si una variable, cuya descripción parece adecuada, tiene una determinada función de probabilidad. La prueba correspondiente se llama chi-cuadrado de ajuste.
- b) Cuando queremos averiguar si dos variables (o dos vías de clasificación) son independientes estadísticamente. En este caso la prueba que aplicaremos será la chi-cuadrado de independencia o chi-cuadrado de contingencia.

La comprobación de la hipótesis se lo realiza por medio de la probabilidad del Chi-cuadrado. Este método tiene la ventaja que puede ser aplicado a cualquier # de términos de probabilidad y en poblaciones pequeñas (50 o menos).

Para la comprobación de la hipótesis se recomienda utilizar el estimador estadístico denominado Chi-cuadrado, que permite determinar si el conjunto de frecuencias observadas se ajustan a un conjunto de frecuencias esperadas o teóricas y se aplica la fórmula:

$$X^2 = \frac{(O - E)^2}{E}$$

Donde:

X²: Chi-cuadrado

Σ: Sumatoria

O: Frecuencia observada en una categoría específica

E: Frecuencia esperada de una categoría determinada

K: Numero de categorías de clase

- *Establecimiento de conclusiones y recomendaciones.*

Cuadro No. 5: **Relación de objetivos específicos, conclusiones y recomendaciones**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
Evaluar la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública.		
Analizar la situación actual del tránsito en el centro de la ciudad de Ambato.		
Elaborar una propuesta de solución al problema de la falta de parqueo y la ordenanza la que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública de la ciudad de Ambato		

Elaborador por: Orlando Escobar

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DEL SIMERT

Pregunta No. 1: ¿Tiene problemas para estacionar su vehículo en las calles del centro de la ciudad?

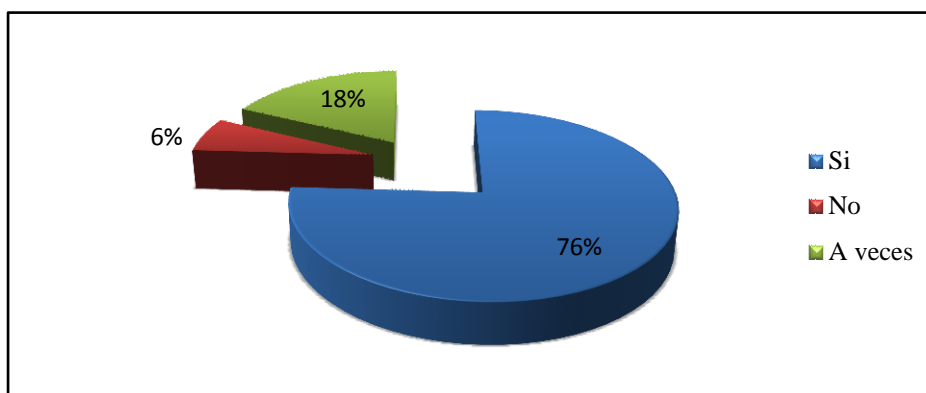
Cuadro No. 6: **Problemas para estacionar el vehículo**

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	205	76%
No	17	6%
A veces	48	18%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 6: Problemas para estacionar el vehículo



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No.6

Análisis e interpretación:

De acuerdo a esta pregunta, el 76% de los encuestados tiene problemas para estacionar su vehículo en las calles del centro de la ciudad, tan solo el 6% dice que no tiene este problema y el 18% lo tiene a veces.

Según esta encuesta, se identifica que existe un problema de falta de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad de Ambato, que afecta a la mayor parte de la población que necesita un espacio de parqueo para poder realizar sus actividades.

Pregunta No. 2: ¿Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento en las calles del centro de la ciudad?

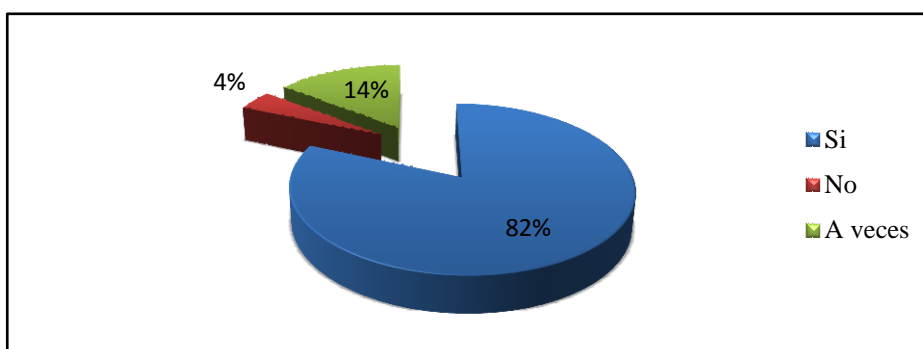
Cuadro No. 7: Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	220	82%
No	11	4%
A veces	39	14%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 7: Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 7

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 2 el 82% de las personas encuestadas se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento en las calles del centro de la ciudad, tan solo el 6% dice que no tiene este problema y el 18% lo tiene a veces.

Este es otro de los factores que influyen en la realización o no de las actividades y es el tiempo, es por esto que es necesario tomar en cuenta esta pregunta que se relaciona con el tiempo que invierte la gente para conseguir un estacionamiento, lo que ocasiona problemas de índole económico-social.

Pregunta No. 3: ¿Le afecta en sus actividades el tiempo que se toma para encontrar espacio para estacionar en el centro de la ciudad?

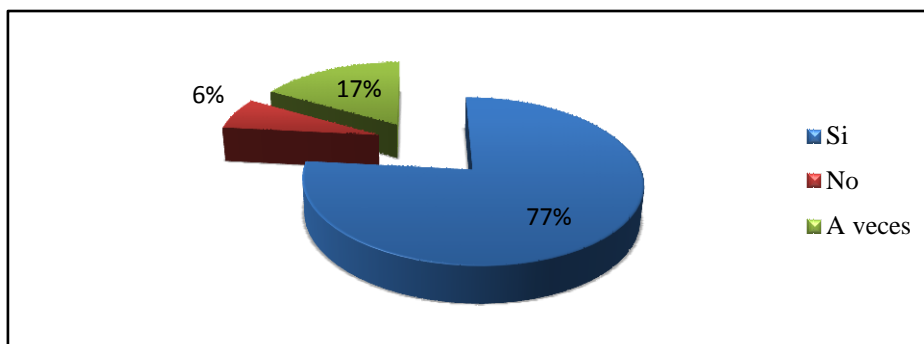
Cuadro No. 8: Actividades afectadas por el tiempo que se toma para encontrar espacio

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	207	77%
No	18	6%
A veces	45	17%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 8: Actividades afectadas por el tiempo que se toma para encontrar espacio



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 8

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 3 al 77% de los encuestados les afecta en sus actividades el tiempo que se toma para encontrar espacio para estacionar en el centro de la ciudad, un 6% dice que no tiene este problema y el 17% lo tiene a veces.

Como se analizó en la pregunta anterior, el tiempo es muy importante para las personas que van al centro de la ciudad a realizar gestiones, y la falta de parque influye negativamente en este aspecto por lo cual origina estos problemas al realizar sus actividades personales.

Pregunta No. 4: A su criterio ¿existe suficiente disponibilidad de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?

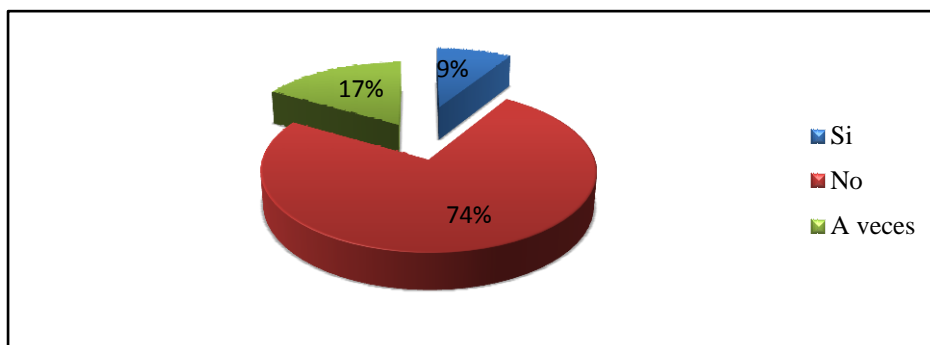
Cuadro No. 9: Disponibilidad de estacionamientos

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	24	9%
No	201	74%
A veces	45	17%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 9: Disponibilidad de estacionamientos



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 9

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 4 el 9% de los encuestados piensa que existe suficiente disponibilidad de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad, pero el 74% dice que no y el 17% piensa que a veces.

Los usuarios de los parqueos que son los ciudadanos, son los que pueden identificar claramente la falta de estos espacios de estacionamiento en el centro de la ciudad de Ambato, por lo que es importante tomar en cuenta el criterio de la ciudadanía.

Pregunta No. 5: ¿Cómo calificaría la disponibilidad de estacionamiento en las calles del centro de la ciudad?

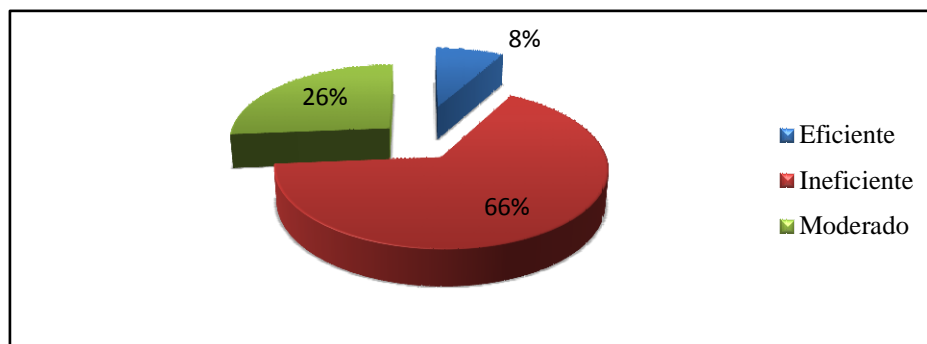
Cuadro No. 10: **Calificación de la disponibilidad de estacionamiento**

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Eficiente	22	8%
Ineficiente	177	66%
Moderado	71	26%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 10: Calificación de la disponibilidad de estacionamiento



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 10

Análisis e interpretación:

Según la pregunta No. 5 el 8% de los encuestados piensa que la disponibilidad de estacionamiento en las calles del centro de la ciudad es eficiente, el 66% dice que es ineficiente y el 26% piensa que es moderado.

El criterio de los encuestados califica en su mayoría que el sistema tarifario de parqueo en el centro de la ciudad de Ambato es ineficiente, por lo que se justifica plenamente esta investigación y también se observa la necesidad de proponer soluciones al respecto.

Pregunta No. 6: ¿Conoce usted qué es el SIMERT?

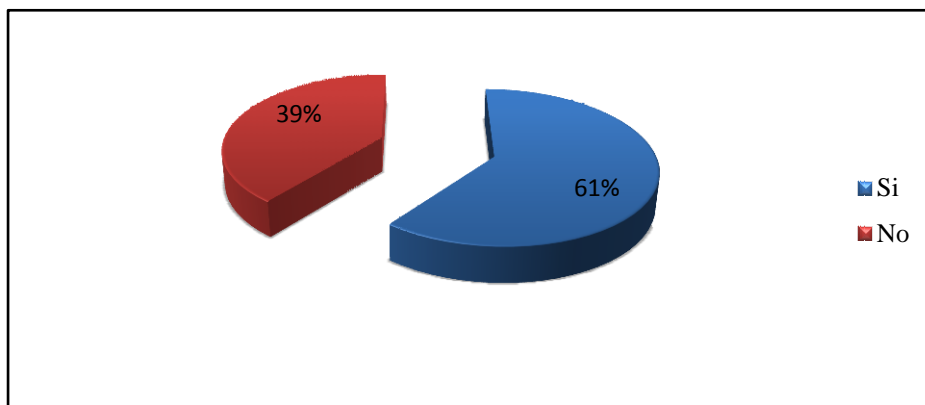
Cuadro No. 11: **Conocer qué es el SIMERT**

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	164	61%
No	106	39%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 11: Conocer qué es el SIMERT



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 11

Análisis e interpretación:

Según la pregunta No. 6 el 61% de los encuestados conoce de lo que se trata el SIMERT, y el 39% dice que no conoce.

Según esta pregunta se puede notar claramente que la mayor parte de los usuarios del SIMERT no tiene conocimiento de lo que se trata, es por esto que se debe dar mayor difusión sobre lo que es este servicio y cuál es el objetivo por lo que fue creado.

Pregunta No. 7: ¿Considera usted que le afecta, de alguna manera, la falta de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?

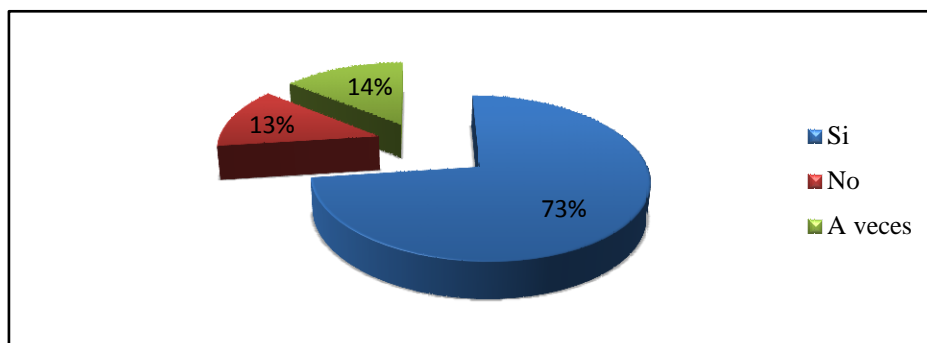
Cuadro No. 12: Es afectado por la falta de estacionamiento

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	197	73%
No	35	13%
A veces	38	14%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 12: Es afectado por la falta de estacionamiento



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 12

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 7 el 73% de los encuestados considera que le afecta, de alguna manera, la falta de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad, el 13% dice que no le afecta y el 14% piensa que a veces.

A la gran mayoría de los usuarios del sistema de parqueo tarifado, les afecta el no poder encontrar un lugar de estacionamiento en el centro de la ciudad de Ambato, por lo cual es imprescindible que este problema sea solucionado.

Pregunta No. 8: ¿Encuentra estacionamiento cerca del sitio donde realiza sus actividades?

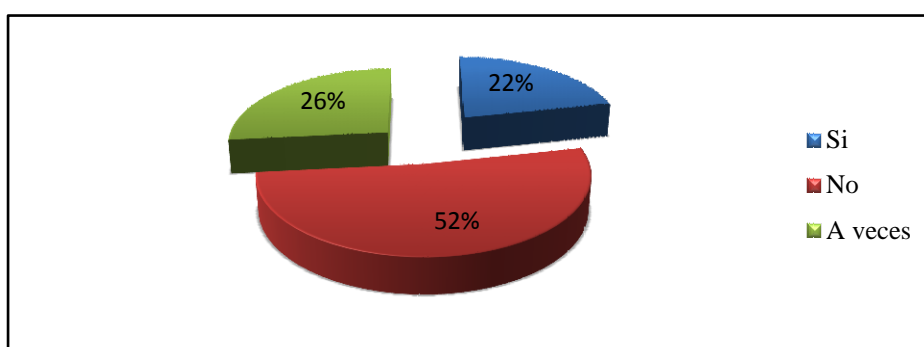
Cuadro No. 13: **Encontrar estacionamiento cerca de sus actividades**

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	58	22%
No	138	51%
A veces	74	27%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 13: Encontrar estacionamiento cerca de sus actividades



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 13

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 8 el 22% de los encuestados encuentra estacionamiento cerca del sitio donde realiza sus actividades, el 51% dice que no lo encuentra y el 27% dice que a veces.

Esta encuesta da a entender que la mayoría de las personas no pueden encontrar el estacionamiento cerca del sitio donde realizan sus actividades, especialmente dentro del centro de la ciudad de Ambato, afectándoles en el tiempo que se pierde por esta razón, y además en el gasto de combustible que afecta tanto la economía de las personas como en la contaminación ambiental.

Pregunta No. 9: ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?

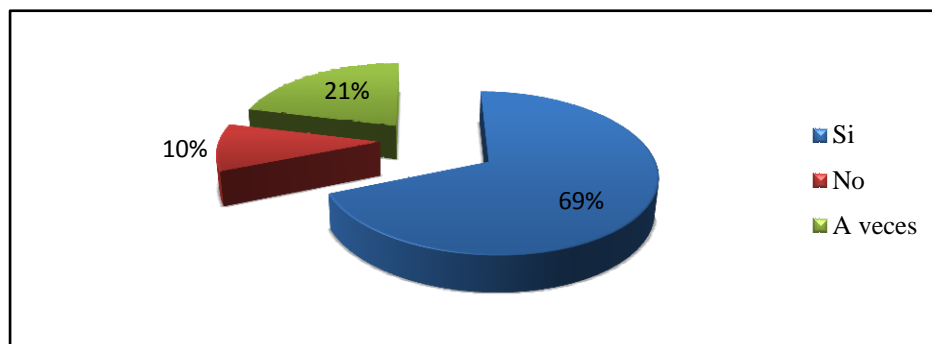
Cuadro No. 14: Saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	186	69%
No	27	10%
A veces	57	21%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 14: Saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 14

Análisis e interpretación:

Según la pregunta No. 9 el 69% de los encuestados piensa que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad, solamente el 10% piensa que no es así y el 21% piensa que a veces.

La saturación de vehículos en el centro de la ciudad de Abato es una realidad que es observada por la mayoría de los usuarios del SIMERT, por lo tanto es preciso que se busque una solución a este problema que como se explicó anteriormente esta cantidad de vehículos contamina el ambiente, en especial en este sector.

Pregunta No. 10: ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?

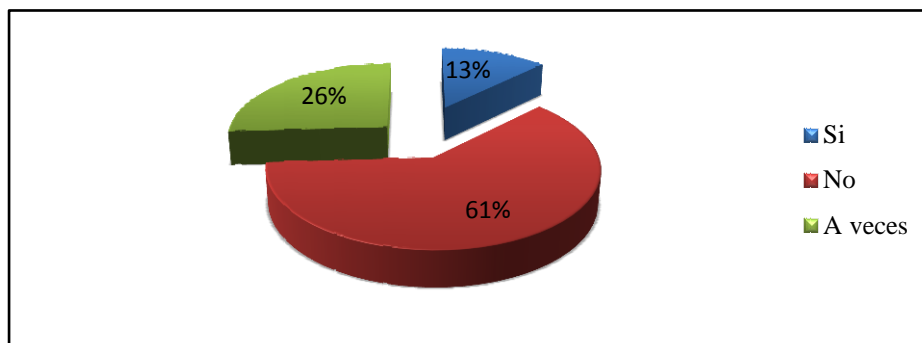
Cuadro No. 15: Solución del problema del parqueo con el SIMERT

INDICADORES	Frecuencia	Porcentaje
Si	34	13%
No	166	61%
A veces	70	26%
TOTAL	270	100%

Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Encuesta a los usuarios del SIMERT

Gráfico No. 15: Solución del problema del parqueo con el SIMERT



Elaborado por: Orlando Escobar

Fuente: Cuadro No. 15

Análisis e interpretación:

De acuerdo a la pregunta No. 10 el 13% de los encuestados cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad, pero el 61 % piensa que no es así y el 26% piensa que a veces.

Un gran porcentaje de los encuestados cree que el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la vía pública, no ha solucionado el problema de parqueo en el centro de la ciudad de Ambato, por lo tanto es factible que se busque una solución a este problema que afecta a la ciudad.

VERIFICACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Las variables son las siguientes:

Variable independiente: Estacionamiento rotativo

Variable dependiente: Congestión del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato

Planteamiento de la Hipótesis.

Hipótesis de Trabajo: La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública ha contribuido en la solución del congestionamiento del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato.

Ho Nula:

La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública **si** ha contribuido en la solución del congestionamiento del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato.

H1 Alterna

La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública **no** ha contribuido en la solución del congestionamiento del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato.

Descripción de la Población

La muestra se estableció tomando en cuenta aleatoriamente de la población aproximada de los habitantes que residen en el centro de la ciudad de Ambato.

La comprobación de la hipótesis se realizará tomando en consideración la pregunta **No. 10** de la variable independiente: Estacionamiento rotativo, y la pregunta **No. 9** de la variable dependiente: Congestión del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato. Las preguntas corresponden a la **ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DEL SIMERT** en el centro de la ciudad de Ambato.

Cuadro No. 16: **Tabla de contingencia**

PREGUNTA	RESPUESTAS			TOTAL
	Si	No	A veces	
Pregunta N° 10: ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?	34	166	70	270
Pregunta N° 9: ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?	186	27	57	270
TOTAL	220	193	127	540

Elaborado por: Orlando Escobar

Es muy importante verificar si se acepta o no la hipótesis, para esto se utilizará el método Chi cuadrado.

En primer lugar se establece el valor Chi Cuadrado Tabular (X^2T), para lo cual se utilizará el Nivel de Significación y los Grados de Libertad, a continuación se realizará el cálculo estadístico (X^2C) mediante la fórmula, para esto es necesario establecer la Frecuencia Observada mediante los resultados de las preguntas descritas anteriormente, y con esta información se determinará la Frecuencia Esperada.

Determinación del Chi Cuadrado Tabular (X^2T)

Selección del nivel de Significación

Se estable que el nivel de significación será igual a $\alpha = 0,05$ debido a que este es el más usual en este tipo de investigaciones, si trabajamos con un error del 5%, ello significa que existe un 95% de probabilidades de que el conjunto maestral represente adecuadamente al universo del cual ha sido extraído.

$$\alpha = 0,05$$

Para determinar los grados de libertad se usará la Tabla de Contingencia con las dos filas y dos columnas que tiene el cuadro por lo tanto quedarán de la siguiente manera:

Grados de libertad = (filas-1) (columnas-1)

$$gl = (2-1) (3-1)$$

$$gl = (1) (2)$$

$$gl = 2$$

Cuadro No. 17: **Tabla de valores del Chi Cuadrado**

α	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415	2,7055
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	<u>5,9915</u>	4,6052
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147	6,2514
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877	7,7794
5	20,5147	18,3854	16,7496	15,0863	12,8325	11,0705	9,2363
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916	10,6446

Elaborado por: Orlando Escobar

Con 2 grados de libertad y un nivel de significación de **0,05**, el valor de Chi cuadrado, según la tabla respectiva, es de:

$$X^2T= 5,99$$

Cálculo del Chi Cuadrado Estadístico (X^2C)

Para realizar este cálculo se utilizará la siguiente fórmula:

$$X^2 = \sum \frac{(FO-FE)^2}{FE}$$

En donde:

X^2 = CHI-CUADRADO

FO= FRECUENCIA DE VALORES OBSERVADOS

FE= FRECUENCIA DE VALORES ESPERADOS

Σ = SUMATORIA

Recolección de Datos y Cálculo Estadístico

Cuadro No. 18: **Frecuencias Observadas**

PREGUNTA	RESPUESTAS			TOTAL
	Si	No	A veces	
Pregunta N° 10: ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?	34	166	70	270
Pregunta N° 9: ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?	186	27	57	270
TOTAL	220	193	127	540

Elaborado por: Orlando Escobar

Para obtener las frecuencias esperadas (**F.E.**) se aplica la siguiente fórmula:

Total columna (para dicha celda) x Total fila (para dicha celda)

F .E.= _____

Suma total

Cuadro No. 19: **Frecuencias esperadas**

PREGUNTA	RESPUESTAS			TOTAL
	Si	No	A veces	
Pregunta N° 10: ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?	110,0	96,5	63,5	270
Pregunta N° 9: ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?	110,0	96,5	63,5	270
TOTAL	220	193	127	540

Elaborado por: Orlando Escobar

Cuadro No. 20: **Cálculo del CHI Cuadrado**

PREGUNTAS	Respuestas	O	E	O-E	(O-E) ²	(O-E) ² /E
Pregunta N° 10: ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?	Si	34	110,0	-76	5776	52,51
	No	166	96,5	69,5	4830,25	50,05
	A veces	70	63,5	6,5	42,25	0,67
Pregunta N° 9: ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?	Si	186	110,0	76	5776	52,51
	No	27	96,5	-69,5	4830,25	50,05
	A veces	57	63,5	-6,5	42,25	0,67
					X²C	206,46

Elaborado por: Orlando Escobar

Decisión.

Regla de decisión:

Si x^2 calculado \leq x^2 tabular, se acepta la hipótesis H0

Si χ^2 calculado $\geq \chi^2$ tabular se rechaza la hipótesis H_0 y se acepta la hipótesis H_1

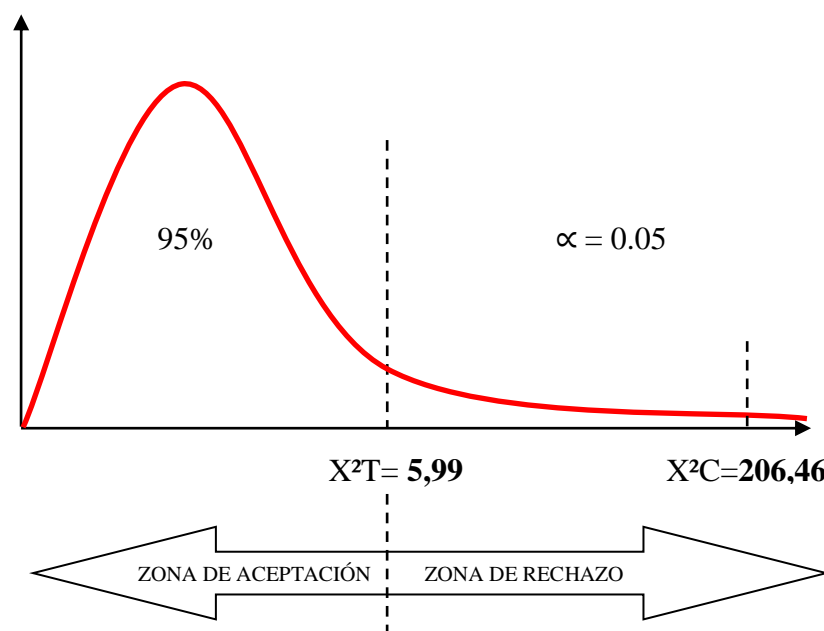
Siendo:

$\chi^2 C=206,46 > \chi^2 T=5,99$, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis H_1 de la investigación.

Conclusión

Los datos particulares de la muestra tomada de la **ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DEL SIMERT**, si dan suficiente evidencia para concluir que la hipótesis nula es falsa y que la hipótesis alterna es verdadera. Con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5% se acepta la hipótesis alternativa H_1 que manifiesta: **“La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública no ha contribuido en la solución del congestionamiento del tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato.”**

Gráfico No. 16: Gráfico de decisión



Elaborado por: Orlando Escobar

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

De acuerdo a la encuesta realizada a los usuarios del SIMERT en el centro de la ciudad de Ambato, se concluye que este sistema no ha solucionado los problemas de tránsito en la ciudad.

Se concluye también que los usuarios no están conformes con este sistema de regulación de los estacionamientos, debido a los problemas de parqueo que experimentan a diario cuando acuden al centro de la ciudad de Ambato,

Igualmente se ha determinado con la encuesta realizada que al momento existe un problema muy complicado relacionado con el exceso de automotores, lo que complica el tránsito libre en el centro de la ciudad.

Los usuarios del SIMERT, también están de acuerdo que se solucione el problema presentado con el tránsito congestionado en el centro de la ciudad de Ambato.

Recomendaciones

Se recomienda que sea revisado el sistema de (SIMERT), para que sea una real solución al problema de la falta de parqueo y por consiguiente exista una mejor fluidez del tránsito en el centro de la ciudad de Ambato.

También es recomendable que funcione de mejor manera este sistema y así lograr la aceptación de la ciudadanía a estos sistemas de regulación de parqueos, y que cumplan con la finalidad para la que fueron creados.

De igual manera al funcionar de mejor manera, se solucionarán problemas relacionado con el congestionamiento de tránsito, especialmente en las horas pico, en el centro de la ciudad de Ambato,

Se propone realizar una reforma a la ordenanza municipal con la que fue creado el SIMERT con el fin de resolver los problemas de falta de parqueo y congestión de tránsito en el centro de la ciudad de Ambato.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos

Título

Proponer una reforma a la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato para solucionar el problema de la congestión del tránsito vehicular.

Institución ejecutora

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato siendo la unidad operativa del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado SIMERT

Beneficiarios

Usuarios del SIMERT, habitantes del centro de la ciudad y la ciudad de Ambato.

Ubicación

Provincia: Tungurahua

Cantón: Ambato, centro de la ciudad

Tiempo estimado para la ejecución

El tiempo estimado para la ejecución de ésta propuesta es el año 2014

Equipo técnico responsable

Investigador: Orlando Mauricio Escobar Sánchez

Coordinador de investigación:

Antecedentes de la Propuesta

La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato creó el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado SIMERT, cuya actividad fundamental es ordenar y regular el uso de la vía pública liberando el espacio de la calzada que se ocupa en forma ilegal y caótica con estacionamientos en lugares no aptos para el efecto,

En el centro de la ciudad se observa que la circulación vehicular no es fluida, especialmente en las horas denominadas “pico”, lo que provoca mucho ruido, demoras en las actividades que desarrollan los ciudadanos en este sector, así como problemas relacionados con la contaminación ambiental.

De acuerdo a las encuestas realizadas, los usuarios del SIMERT indican que en el centro de la ciudad de Ambato, se generan conflictos del tráfico y la respectiva congestión vehicular en los sectores de la ciudad donde opera el sistema, especialmente en las vías, que debido a su diseño físico, tienen una limitada capacidad, especialmente el ancho de las mismas.

Este problema ha causado también conflictos sociales relacionados con la contaminación ambiental, además con los problemas que acarrea el tiempo en que se destina a buscar sitios de parqueo, sin que se puedan realizar con normalidad las actividades de los usuarios de este sistema

Justificación

La ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato no ha logrado solucionar el problema de la congestión de tránsito vehicular, y los problemas consecuentes como la contaminación ambiental y la pérdida de tiempo de los usuarios del SIMERT, particularmente en este sector, por lo tanto se justifica plenamente la elaboración de la propuesta, porque es de vital importancia solucionar este problema que se presenta en la ciudad.

Será muy útil por cuanto al tener una ordenanza que brinde mejores opciones de parqueo en el centro de la ciudad de Ambato, brindará un apoyo para un mejor desempeño del Sistema de Estacionamiento Tarifado.

Se justifica también la elaboración de la presente propuesta, porque al momento con la congestión de tránsito existente contamina el ambiente perjudicando la salud, especialmente de los moradores del casco central de la ciudad de Ambato.

La presente propuesta es original pues el problema presentado no ha sido solucionado.

Objetivos

Objetivo general

Elaborar una reforma a la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública y el tránsito vehicular en el centro de la ciudad de Ambato para solucionar el problema de la congestión del tránsito vehicular

Objetivos específicos

- Analizar las diferentes Ordenanzas Municipales, para tener bases para la elaboración de la Propuesta
- Sustentar Teórica y Jurídicamente la propuesta de Reforma a la Ordenanza Municipal que crea el SIMERT.
- Observar las necesidades que presenta el Centro de la ciudad de Ambato en relación a los parqueaderos para ser incluidos en la propuesta de Reforma a la Ordenanza Municipal que crea el SIMERT.

Análisis de factibilidad

La propuesta de solución al problema investigado responde a los retos del siglo XXI ya que es integral por cuanto se pretende dar solución a los problemas existentes en la ciudad de Ambato relacionados con la congestión de tránsito, de una manera eficiente, viable ya que existen los recursos para hacerlo.

La propuesta es factible de realizarse porque existen los mecanismos legales, y jurídicos que respaldan la elaboración de la misma, lo que permite definir correctamente los términos de la misma.

Así también, de acuerdo a la elaboración de la presente propuesta, se podrá determinar que es factible de ser aplicada de la mejor manera por los organismos correspondientes, en este caso el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y así permitir que el problema que presenta actualmente el centro de la ciudad de Ambato, tenga posibilidades de solución y exista un mejor modo de vida, en beneficio especialmente de la salud de los ciudadanos del sector central y por ende la toda la ciudad.

Socio cultural

La presente propuesta es factible e importante, debido a que con su implantación ayudará a solucionar problemas sociales relacionados con la salud de los ciudadanos al ser reducidos los niveles de contaminación con la disminución de la congestión de tránsito, así también se podrá aprovechar de mejor manera el tiempo que requieren los ciudadanos para realizar sus actividades en el centro de la ciudad de Ambato.

Equidad de género

El cumplimiento de ésta propuesta considera la equidad de género, es decir la igualdad de derechos y obligaciones para hombres y mujeres.

Ambiental

Al implantar la propuesta favorecerá directamente al sector central de la ciudad de Ambato, ya que se puede regular de mejor manera el sistema de parqueo, con lo cual se reducirá la congestión vehicular y por consiguiente la disminución de la contaminación ambiental.

Legal

La elaboración de la propuesta tiene el sustento legal respectivo relacionado con Registro Oficial, Ordenanza Municipal, Reglamento de Operación y Funcionamiento del Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado SIMERT de la ciudad de Ambato.

Fundamentación

La propuesta se fundamenta en presentar una reforma a la ordenanza municipal que crea el **SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO**

TARIFADO - SIMERT.

Las grandes ciudades alrededor de todo el mundo, debido a su superpoblación ha dado como consecuencia el aumento considerable de automóviles que transitan en sus calles, muchas veces inadecuadas para la cantidad de autos que circulan por ellas, es por esto que ha salido a la luz un nuevo problema relacionado con la planificación urbanística: la falta de espacios para estacionar.

Por la razón antes mencionada, estas grandes ciudades han comenzado a proponer soluciones para evitar el problema de la falta de estacionamientos y la consecuente congestión de tránsito, una de estas soluciones son la creación de los sistemas de estacionamiento rotativo tarifado, que busca solucionar este problema.

Otra de las soluciones que se busca es la construcción de lugares destinados solamente para estacionamientos, inclusive ya en algunos lugares se han establecido parqueaderos robotizados, es una idea atractiva aunque costosa, pero que es capaz de solucionar estos problemas, especialmente la congestión de tránsito y la contaminación ambiental.

Además se puede manifestar que los gobiernos municipales, dentro de sus ordenanzas, deben implementar que las nuevas construcciones particulares, dentro de las zonas donde existe mayor conflicto de parqueo, en sus proyectos de construcción incluyan áreas de parqueo para su uso exclusivo con el fin de que estos lugares de parqueo sirva para los usuarios de estos edificios y, por consiguiente, no circulen por las calles contribuyendo a la congestión vehicular.

PROPUESTA DE REFORMA A LA ORDENANZA DEL SIMERT

Considerando que el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en el Art. 55, Literal b), establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias: “Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el Cantón”;

Que la tasa de motorización de la ciudad de Ambato, ha tenido un crecimiento acelerado del parque automotor, lo que determina un aumento de plazas de parqueo en determinados sectores de la ciudad;

Que el área urbana central de la ciudad de Ambato, sufre de graves problemas de tráfico y contaminación ambiental, producto de la utilización desordenada y deficiente de las vías públicas, en gran parte por vehículos que permanecen estacionados por largos períodos de tiempo, dificultando el libre tránsito vehicular y peatonal;

Que es necesario dotar a la ciudad de Ambato, de espacios de estacionamiento técnicamente delimitados en las vías públicas, para que puedan ser ocupados de manera organizada y controladamente, para así ordenar con mayor facilidad el flujo de tránsito y lograr mejor movilidad tanto vehicular como peatonal; y,

Que para dar cumplimiento a lo señalado anteriormente, es necesario una nueva reforma y codificación de la Ordenanza, para que sus normas, regulaciones y disposiciones estén acordes con una mejor operatividad y funcionamiento del SIMERT y la implementación de una escala de áreas de estacionamiento y de tarifado y aumento del área del mismo, ejerciendo un estricto y eficiente control de los estacionamientos y sus normas; porque las mejores leyes carecen de eficacia cuando no existe un control adecuado.

Por lo que la propuesta es la:

**REFORMA Y CODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA QUE ESTABLECE
Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO
ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA “SIMERT” DEL CANTON AMBATO**

En el artículo 14 se agregarán los literales g) y h), que dirá:

Art. 14.- Objetivos del SIMERT.- El Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo, que se conocerá por las siglas SIMERT, persigue los siguientes objetivos:

g) Establecer y controlar el precio del estacionamiento en los garajes privados con el fin de propiciar un debido ordenamiento y control del tránsito vehicular, en la zona central de mayor influencia y congestión vehicular, esto es en el área delimitada “A”, los mismos que estarán sujetos a la ordenanza y su reglamento; y,

h) La Municipalidad de Ambato construirá edificios de parqueaderos en las áreas centrales de la ciudad, donde existe mayor congestionamiento vehicular y peatonal, para así dar más seguridad y comodidad tanto a conductores como a peatones, solucionando en gran parte el grave problema de congestión de tráfico, contaminación ambiental y el déficit de estacionamiento vehicular existente en el centro de Ambato.

En el artículo 15 se agregará el inciso cuarto, que dirá:

Art. 15.- Zonas del SIMERT.- Las zonas donde se aplica el sistema, que se conocerán como zonas del SIMERT, se identificarán con su correspondiente codificación y se especificarán con sus respectivas delimitaciones.

Delimitará el espacio de estacionamiento “SIMERT” dividiéndola en áreas: A, B y C, con el fin de posibilitar una mayor oferta de espacios de estacionamiento para mayor fluidez del tránsito vehicular, evitando su prolongada ocupación innecesaria en las calles de mayor confluencia vehicular.

En el artículo 17 se agregará el literal g), que dirá:

Art. 17.- De las prohibiciones.- Ningún vehículo podrá estacionarse en los sitios que se consideran estacionamientos prohibidos y que se detallan a continuación:

g) Se ejercerá un estricto control, en las calles donde está prohibido estacionarse, para evitar el congestionamiento y generar fluidez en el tráfico y movilidad vehicular y peatonal, por lo que se retirará de forma inmediata los vehículos estacionados en estos sitios prohibidos.

En el artículo 22 se reforma el inciso primero, que dirá:

Art. 22.- De la regalía.- *Para la ocupación de los espacios de estacionamiento del SIMERT se fija una regalía de US \$ 0.60 (sesenta centavos de dólar) por cada 30 minutos de ocupación del sistema en el área delimitada “A”. Se fija una regalía de US \$ 0.40 (cuarenta centavos de dólar) por cada 30 minutos de ocupación del sistema en el área delimitada “B”. Y una regalía de US \$ 0.20 (veinte centavos de dólar) por cada 30 minutos de ocupación del sistema. Esta tarifa podrá ser revisada y reajustada, únicamente con aprobación del Concejo Municipal, previo estudio técnico de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad.*

En el artículo 24 se reforma el inciso primero que dirá:

Art. 24 .- Del tiempo máximo de ocupación de los estacionamientos .- *A efectos de obtener una mayor intensidad de uso del área del SIMERT y*

disminuir el estacionamiento innecesario con un mayor índice de rotación vehicular, se establece que el tiempo máximo de ocupación de los estacionamientos será: En el área delimitada “A”, una hora (01h00); en el área delimitada “B”, una hora treinta minutos (01h30) y en el área delimitada “C”, dos horas (02h00) continuas, tiempo luego de lo cual los vehículos estacionados deberán obligatoriamente ser retirados por sus conductores. Aquel usuario que haya adquirido el ticket para permanecer un tiempo determinado en el sistema SIMERT y no haya cumplido su compromiso, será sancionado de acuerdo a lo que determina el artículo pertinente.

En el artículo 28 se reforma el literal a), que dirá:

Art. 28.- Contravenciones.- Constituyen contravenciones a esta ordenanza:

a) La permanencia continua de un vehículo en un espacio de estacionamiento por más de una hora, en el área determinada “A”; por más de hora y media en el área “B” y por más de dos horas en el área “C”;

En el artículo 31 se reforma el literal a), que dirá:

Art. 31.- De las sanciones.- Los propietarios o conductores de los vehículos que ocupen el área de estacionamiento del SIMERT, que incurran en contravenciones a esta Ordenanza, están sujetos a las sanciones que se establecen en este artículo, de acuerdo al siguiente detalle:

a) En caso de que un vehículo permanezca en el espacio de estacionamiento por más de una hora en el área determinada “A”; de hora y media en el área determinada “B” y de dos horas en el área determinada “C”, la sanción correspondiente es la inmovilización del vehículo y el pago de una multa equivalente al 1.5% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, por cada hora o fracción de hora que persista en dicha situación. Se

procederá a la desinmovilización del vehículo una vez que se haya cancelado la multa correspondiente, que se lo realizará en las oficinas del SIMERT, y se haya presentado al supervisor la constancia de dicho pago; si un vehículo ha sido inmovilizado y permanece hasta la terminación de la jornada de aplicación del SIMERT y no ha sido retirado, incurrirá en una contravención a la libre utilización de la vía pública, y será trasladado a los patios de retención correspondiente.

Metodología - Modelo operativo

Cuadro No. 21: Metodología - Modelo operativo

Fase No.	Etapas	Metas	Actividades	Recursos	Responsable	Tiempo
1	Socialización de los resultados de la investigación	Sensibilizar a la comunidad ambateña de la necesidad de colaborar con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, para solucionar los problemas relacionados con la congestión de tránsito	Entrega del documento con conclusiones y recomendaciones a las autoridades de la Universidad Técnica de Ambato.	Jurídicos Humanos Económicos	El Autor	Segundo semestre del 2014
2	Elaboración de una Propuesta de Reforma a la Ordenanza que creó el SIMERT, para solucionar el problema de la congestión de Tránsito, y relacionados, que se dan en el centro de la ciudad de Ambato	Elaborar la Propuesta de Reforma a la Ordenanza Municipal que creó el SIMERT, con los respectivos puntos principales contenidos en dicha reforma	Estructurar de mejor manera la Reforma a la Ordenanza Municipal que creó el SIMERT	Humanos Jurídicos Económicos Técnicos	El Autor	Segundo semestre del 2014
3	Presentación de la Propuesta de Reforma a la Ordenanza Municipal que crea el SIMERT, a las Autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato	Presentar la Propuesta a la Universidad Técnica de Ambato, y por su intermedio al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato	Convocatoria para la Presentación de la Propuesta. Ajustes en los contenidos de la propuesta de reforma a la Ordenanza Municipal.	Jurídicos Humanos Económicos	El Autor Universidad Técnica de Ambato	Segundo semestre del 2014

Fuente: Investigación

Elaborado por: Orlando Escobar

Administración de la Propuesta

Cuadro No. 22: Administración de la Propuesta

INSTITUCIÓN	RESPONSABLES	ACTIVIDADES	FINANCIAMIENTO
Equipo de gestión	- Autoridades de la Universidad Técnica de Ambato - Facultad de Jurisprudencia y Ciencias sociales, Carrera de Derecho	- Tramitación Jurídica de la Propuesta - Organización previa al proceso - Direccionamiento estratégico	Financiamiento personal y colaboración de parte de la Universidad Técnica de Ambato
Equipo de trabajo	- El investigador - Representantes de Facultad de Jurisprudencia y Ciencias sociales, Carrera de Derecho - Coordinadores y colaboradores	- Discusión y aprobación - Programación operativa - Ejecución del Plan de Acción - Análisis de los resultados - Informe de resultados	

Fuente: Investigación

Elaborado por: Orlando Escobar

Previsión de la evaluación

Cuadro No. **Previsión de la Evaluación**

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
¿Quiénes solicitan evaluar?	Las Autoridades de la Universidad Técnica de Ambato, los usuarios del SIMERT
¿Por qué evaluar?	Porque es necesario saber la efectividad de la Propuesta presentada
¿Para qué evaluar?	Para verificar los alcances de la Propuesta y sus posibles resultados
¿Qué evaluar?	Cada una de las actividades de la propuesta y resultados obtenidos
¿Quién evalúa?	El investigador
¿Cuándo evaluar?	Todo el tiempo en que esté vigente la Propuesta
¿Cómo evaluar?	Elaborando Encuestas, Reuniones de trabajo, entrevistas
¿Con que evaluar?	Fichas de observación, Cuestionarios

Fuente: Investigación

Elaborado por: Orlando Escobar

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

- **ALVAREZ H.**, Luis (1976). “INGENIERÍA DEL TRÁNSITO”, Instituto de Ingenieros de tránsito, Santiago, Chile.
- **BULL**, A. (2003), “*Congestión de tránsito. El problema y cómo enfrentarlo*”. CEPAL. Santiago, Chile.
- **BURNS**, N. y **GROVE S.** (2005). “*Investigación en enfermería*”, tercera edición, Elsevier ediciones. Madrid España.
- **DI RIENZO** y Otros (2002). “Estadísticas para las Ciencias Agropecuarias”. Editorial Brujas. Séptima Edición. Argentina.
- **DIAZ**, Víctor (2006), “*Metodología de la investigación científica y bioestadística*”, Ril ediciones. Santiago, Chile 330pp.
- **DOMÍNGUEZ**, F. (1982). “Ordenanzas municipales hispanoamericanas”. Gráfica Latorre. Madrid, España.
- **FIERRO**, F. (2011). Tesis. “*Análisis comparativo del sistema de estacionamiento regulado de Ibarra con otros sistemas del país*”. PUCE. Ibarra, Ecuador.
- **GRANDE**, I. y **ABASCAL E.** (2005). “*Análisis de encuestas*”, Esic editorial, Pozuelo de Alarcón Madrid, España.
- **HERRERA**, Luis y Otros (2002) “*Tutoría de la investigación*”, Maestría en gerencia de proyectos educativos y sociales, Primera Edición, asociación de Facultades Ecuatorianas de Filosofía y Ciencias de la Educación, AFEFCE, Quito, Ecuador.

- **HURTADO**, Iván y Toro Josefina (2007), *“Paradigmas y Métodos de investigación en tiempos de cambio”*. CEC Editorial, Venezuela.
- **LANDEAU**, Rebeca (2007). *“Elaboración de trabajo de investigación”* Editorial Alfa, Venezuela.
- **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL ECUADOR**, (Reformas 2011). Quito, Ecuador
- **MANUEL VICENTE** (1983). *“Análisis y solución del problema de estacionamiento en el centro de las ciudades”*. Revista “Informes de la construcción”. Vol. 34, No. 39 Consejo Superior de Investigaciones Científicas. España.
- **NAGHI**, M. (2005). *“Metodología de la investigación”*. Ed.Limusa Segunda edición, Limusa ediciones. México.
- **PEDRET**, R. y Otros, (2000). *“La investigación comercial como instrumento de marketing”*, Ediciones Deusto S.A. España.
- **PEREZ**, Rigoberto y Otros (2011) *“Estadística Básica matemática”* Tercera edición, Ediciones UNL, Santa Fe- Argentina. 299pp. ISBN: 987-508-570-7.
- **PRAT**, A. y otros (2000). *“Métodos estadísticos. Control y mejora de la calidad”*. Ediciones UPC. Barcelona, España.
- **PULIDO**, R. y Otros (2007), *“Abordaje hermenéutico de la investigación cualitativa, teorías, procesos, técnicas”*, Editorial Teoría del color, Colombia.

- **RAMOS**, Fernando (2011). Tesis: “*Análisis comparativo del sistema de estacionamiento regulado de Ibarra con otros sistemas del país*”. PUCE. Ibarra, Ecuador.
- **ROJAS**, Raúl (2001). “*Investigación social, teórica y praxis*”. Editorial Plaza y Vades. Décima edición. México.
- **SERRANO**, X (2009). “*Evolución Histórica de la Municipalidad en el Ecuador*”. REVISTA JURÍDICA DE DERECHO PÚBLICO TOMO 1. Quito, Ecuador.
- **THOMSON**, I. y **BULL**, A. (2001). “*La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales*”. CEPAL. Santiago, Chile.

LINKOGRAFÍA

- **AME**, (2014). “*Historia*”. Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. Quito, Ecuador. Disponible en:
<http://www.ame.gob.ec/ame/index.php/institucion/historia>
- **BHOLA**, H. S. (1992). “*La evaluación de proyectos, programas y campañas de Alfabetización para el desarrollo*”. Disponible en:
<http://unesdoc.unesco.org/images/0008/000877/087728so.pdf>.
- **DEFINICIÓN.DE**, (2014) “*Definición de Municipio*”. Disponible en:
<http://definicion.de/municipio/>
- **DEFINICIÓN.DE**, (2014). “*Definición de Tránsito*”. Disponible en:
<http://definicion.de/transito/>
- **EI TELÉGRAFO** (2014). “*Los estacionamientos tarifados son insuficientes en 3 ciudades*”. Ecuador. Disponible en:

<http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-centro/item/los-estacionamientos-tarifados-son-insuficientes-en-3-ciudades.html>

- **EI TELÉGRAFO** (2014). “*Parqueo tarifado cubre 80% del centro ambateño*”. Ecuador. Disponible en:
<http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-centro/item/parqueo-tarifado-cubre-80-del-centro-ambateno.html>
- **EXPRESO.COM** (2013), La Brújula.com.ec
<http://labrujula.com.ec/index.php/guayaquil/item/5453-seis-factores-que-incidenten-en-congestion-del-transito-urbano>
- **ITURRA, N.** (2008). “*La congestión en las grandes ciudades.*”. Ingeniería de Transporte. Disponible en:
http://papers-nico.blogspot.com/2008_06_01_archive.html
- **ITDP.** (2012). “*Mejores calles a través de mejores prácticas de estacionamiento*” Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. ITDP. México. Disponible en:
<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Factsheet-Parqu%C3%ADmetros-2-BAJA.pdf>
- **ITURRA, N.** (2008). Ingeniería de Transporte, “*La congestión en las grandes ciudades*”. Disponible en:
<http://papers-nico.blogspot.com/2008/06/la-congestin-en-las-grandes-ciudades.html>
- **MACHICADO, J.** (2012). “*Ordenanzas y Resoluciones Municipales*”. Apuntes Jurídicos en la Web. Disponible en:
<http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>.

- **MESTANZA, M.** (2011). “*Objeto de la Ley de Tránsito*”. Periódico “La Hora”. Quito, Ecuador. Disponible en:
http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101174833/-1/Objeto_de_la_Ley_de_Tr%C3%A1nsito.html#.U5_XmNLuJBY
- **MUNICIPIO B.** “Gobierno Municipal - ¿Qué es un Gobierno Municipal?”. Disponible en:
<http://municipiob.montevideo.gub.uy/tu-gobierno/autoridades/gobierno-municipal>
- **PERIÓDICO HOY.** (2013). “*El comercio utiliza las aceras como parqueo*” 10 de mayo. Quito, Ecuador
<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-comercio-utiliza-las-aceras-como-parqueo-580840.html>
- **POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR.** “DIRECCIÓN NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”
<http://dnctsv.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=1167>
- **PREPA, B.** “*Gobierno Municipal*”, Municipios de Montevideo. Montevideo, Uruguay
<http://municipiob.montevideo.gub.uy/tu-gobierno/autoridades/gobierno-municipal>
- **SILVA, K.** (2014). “*Congestión De Tráfico*”. Club ensayos. Chile. Disponible en: <http://clubensayos.com/usuario/kamilo.silva.f.html>
- **SMITH, M. L.** (1987). “*Introducción a la metodología de la investigación cualitativa*”. Disponible en:
<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/175/17501402.pdf>. (04/11/2011)

- **TAYLOR, S. y BOGDAN, R., (1984).** *“Introducción a los métodos cualitativos de investigación”*. Disponible en:
<http://www.terras.edu.ar/aula/cursos/10/biblio/10TAYLOR-S-J-BOGDAN-R-Metodologia-cualitativa.pdf>. (04/11/2011).
- **THOMSON, I. y BULL, A. (2001).** *“La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales”*. CEPAL División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de transporte, Santiago, Chile.
http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_Bull.pdf
- **TRÁNSITO ROSARIO - SUTEC UTE (2013).** *“El estacionamiento pago y controlado”*. Rosario, Argentina. Disponible en:
<http://www.medidorosario.com.ar/institucional>.
- **VALDIVIESO, A. y PÉREZ T. (2009).** *“Sistemas de estacionamiento rotativo tarifado”*. Escuela Politécnica Nacional. Quito, Ecuador. Disponible en:
<http://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/9958/1/DISE%3FO%20DE%20UN%20SISTEMA%20ROTATIVO%20TARIFADO%20PARA%20EL%20PARQUE%20CENTRAL%20DE%20LA%20CIUDAD%20DE%20LOJA.pdf>
- **WIKIPEDIA, (2014).** *“Congestión vehicular”*. Disponible en:
http://es.wikipedia.org/wiki/Congesti%C3%B3n_vehicular
- **WIKIPEDIA, (2013).** *“Municipio”*. Disponible en:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Municipio>
- **WIKIPEDIA. (2014).** *“Ordenanza”*. Disponible en:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Ordenanza>

ANEXOS

Anexos

Anexo 1

Reforma y Codificación de la Ordenanza que Establece y Regula el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la Vía Pública “SIMERT” del Cantón Ambato, Publicada en el Registro Oficial No. 899 del 25 de febrero del 2013

TÍTULO PRIMERO

NORMAS Y REGULACIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO, ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art. 1.- Objeto.- La presente Ordenanza tiene por objeto establecer las normas técnicas, disposiciones y regulaciones para la ocupación de la vía pública con estacionamientos de vehículos, en forma ordenada y controlada; en aquella zona del Cantón donde operará el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo.

Art. 2.- Alcance.- Las normas, disposiciones y regulaciones contenidas en este instrumento, son de vigencia permanente y de aplicación obligatoria por parte de los ciudadanos que estacionen sus vehículos en las vías públicas, dentro de las zonas del Cantón donde funciona el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo y que se detallan en el artículo 16 de esta Ordenanza, las mismas que son susceptibles de ampliarse o reducirse.

Art. 3.- Ámbito de Aplicación.- El ámbito de aplicación de la presente Ordenanza, se enmarca en los estacionamientos generales con límite de tiempo, consignados en el literal h) del artículo 37 de la Ordenanza General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Ambato, que se refiere a la clasificación de los estacionamientos de vehículos en vías públicas.

CAPÍTULO II

MARCO LEGAL

Sección Primera

FUNCIONES PRIMORDIALES Y COMPETENCIAS

Art. 4.- Funciones Primordiales de la Municipalidad.- El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su artículo 55, establece que: los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

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

Art. 5.- Competencias.- De conformidad con la Resolución Administrativa DA-12-167 de fecha 7 de mayo de 2012 le compete a dicha Dirección, planificar las prestaciones, organizar y especificar los servicios de estacionamiento público libre y valorado en la vía.

Por lo tanto, corresponderá a la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, la planificación de las prestaciones del estacionamiento regulado en la vía pública, mientras que la operación y control del Sistema de Estacionamiento Rotativo Regulado, estará a cargo de la unidad desconcentrada administrativa correspondiente que se define en el artículo 18 de la presente Ordenanza.

Sección Segunda

DE LOS BIENES DE DOMINIO MUNICIPAL

Art. 6.- Bienes Municipales de Dominio Público.- Los bienes municipales sobre los que la municipalidad ejerce dominio, y cuya función inmediata es la

prestación de servicios públicos a los que están directamente destinados, constituyen bienes de dominio público, dentro de los cuales se encuentran los bienes de uso público, según lo estipulado en el artículo 416 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Art. 7.- Bienes Municipales de Uso Público.- Tal como lo señala el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su artículo 417 literal a), constituyen bienes de uso público, entre otros: las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación que pertenecen a la jurisdicción del cantón Ambato.

Sección Tercera

DE LA UTILIZACIÓN DE LOS BIENES DE USO PÚBLICO

Art. 8.- Utilización individual de los bienes de uso público.- El uso por parte de los particulares, de los bienes citados en el artículo precedente, es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, de acuerdo con el artículo 417 el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, podrán ser materia de utilización individual y temporal mediante el pago de una regalía.

Art. 9.- Autorización y reglamentación del uso de los bienes de dominio público.- Según lo estipulado en el artículo 416 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, le corresponde a la municipalidad, autorizar y reglamentar el uso de los bienes de dominio público, y por ende, el de los bienes de uso público.

Sección Cuarta

DEL USO DE LA VÍA PÚBLICA

Art. 10.- Reglamentación del uso de la vía pública.- La reglamentación del uso de caminos, calles, parques, plazas y demás espacios públicos, así como el regular

el uso de la vía pública en áreas urbanas y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón, son funciones primordiales de la Municipalidad.

Es deber y atribución del Concejo Municipal, de conformidad al Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización en su artículo 57 literal a) expedir ordenanzas, acuerdos y resoluciones con el fin de reglamentar la circulación en calles, caminos y paseos dentro de los límites del cantón, y restringir el uso de las vías públicas para el tránsito de vehículos.

De acuerdo con el literal c) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, es competencia exclusiva de la municipalidad planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

Sección Quinta

DE LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA CON ESTACIONAMIENTOS

Art. 11.- De la utilización individual de las vías de comunicación.- Constituye materia de utilización individual el uso de las vías de comunicación para su ocupación transitoria con estacionamientos, de acuerdo con las previsiones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización consignadas en los artículos precedentes, por lo que la municipalidad está facultada para requerir por dicho uso, el pago de la regalía estipulada en la ley.

Art. 12.- Autorización para la ocupación de la vía pública con estacionamientos.- Sobre la base de las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, únicamente a la municipalidad le corresponde regular y autorizar la utilización individual de las vías de comunicación para su ocupación transitoria con estacionamientos.

TÍTULO SEGUNDO

DEL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA (SIMERT)

CAPÍTULO I

DE LA CREACIÓN DEL SIMERT

Art. 13.- Del Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la vía pública.- Para la ocupación ordenada y controlada de la vía pública con estacionamientos de vehículos, se crea y establece el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo, bajo administración directa, supervisión y control de la municipalidad, el mismo que funcionará mediante aparcamientos con límite de tiempo, previo el pago de una regalía, sujeto a la aplicación de sanciones por contravenciones cometidas durante su uso.

Art. 14.- Objetivos del SIMERT.- El Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo, que se conocerá por las siglas SIMERT, persigue los siguientes objetivos:

- a) Ordenar y regular el uso de la vía pública, liberando el espacio de la calzada que se ocupa en forma ilegal y caótica con estacionamientos, para obtener una circulación vehicular más fluida;
- b) Disminuir los conflictos de tráfico y la congestión vehicular en los sectores de la ciudad donde opere el sistema, con el fin de evitar la saturación de las vías, que debido a su geometría física, tienen una limitada capacidad;
- c) Reducir los costos de operación de los vehículos que circulan continuamente en el área central de la ciudad, en procura de encontrar espacios libres para el estacionamiento y la contaminación ambiental;

d) Posibilitar una mayor oferta de espacios de estacionamiento, para un mayor número de usuarios en las calles de mayor demanda, propiciando el uso equitativo de los estacionamientos en la vía pública, evitando su ocupación abusiva y aprovechamiento indiscriminado en beneficio particular, a través del sistema de rotación y ocupación media;

e) Desincentivar el estacionamiento ocioso en la vía pública, mediante la disponibilidad continua y rotativa de áreas de parqueo; y,

f) Propiciar el respeto de las áreas de circulación peatonal y de las áreas de accesibilidad para personas con capacidades especiales.

Art. 15.- Zonas del SIMERT.- Las zonas donde se aplica el sistema, que se conocerán como zonas del SIMERT, se identificarán con su correspondiente codificación y se especificarán con sus respectivas delimitaciones.

Todos los espacios de estacionamiento en la vía pública dentro de las zonas SIMERT autorizadas, contarán con la señalización respectiva.

El Concejo Municipal mediante resolución, y en base a estudio técnicos presentados por las instancias administrativas pertinentes, delimitará, ampliará o reducirá las zonas SIMERT; o podría establecer estacionamientos SIMERT de carácter temporal de acuerdo a los requerimientos de la ciudadanía.

Art. 16.- Implementación del Sistema.- La aplicación del SIMERT en la zona configurada se realizará con el conocimiento y aprobación del Concejo Municipal.

Su operación y funcionamiento se realizará a través de la unidad administrativa.

Art. 17.- De las prohibiciones.- Ningún vehículo podrá estacionarse en los sitios que se consideran estacionamientos prohibidos y que se detallan a continuación:

- a) En las zonas determinadas por el SIMERT, mediante resolución de Concejo Municipal;
- b) En paradas de buses de transporte público de pasajeros, en toda su extensión; sobre las aceras, caminos determinados para peatones, zonas de seguridad peatonal o cruces peatonales demarcados (paso cebra); sobre o junto a rampas para personas con discapacidad;
- c) En lugares que tengan señalización reglamentaria de prohibido estacionar;
- d) En doble vía respecto de otros vehículos ya estacionados en vías de la ciudad;
- e) En una vía unidireccional, al costado opuesto del área de estacionamiento autorizada; y,
- f) Frente a garajes a entradas a garajes y rampas para salida de vehículos; junto a hidrantes o ecotachos.

Se prohíbe el estacionamiento en la calle Martínez entre las calles Sucre y Rocafuerte en todo su trayecto, que es utilizada con doble carril para mejorar la circulación vehicular y del transporte público urbano.

CAPÍTULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DEL SIMERT

Art. 18.- De la administración del SIMERT.- El funcionamiento del sistema, se ejecutará por administración directa de la municipalidad, para lo cual está constituida una unidad administrativa, integrada con personal bajo cuya responsabilidad se desarrollarán los procesos técnicos, administrativos, y financieros, necesarios para la operación del sistema; sus funciones, atribuciones y responsabilidades están determinadas en el reglamento respectivo. Sin perjuicio

de lo anterior, el Concejo Municipal analizará la conveniencia de otras formas de operación del mismo, al amparo de lo estipulado en las disposiciones legales sobre la materia.

Art. 19.- De la modalidad de operación del SIMERT.-

La Municipalidad reglamentará el funcionamiento del sistema, y regulará las regalías a aplicarse. En la operación del SIMERT, el cobro de la regalía por ocupación de la vía pública con estacionamientos se realizará en forma manual, mediante el sistema de comprobación de pago a través de tiquetes, y control total de la operación, sin perjuicio de las innovaciones técnicas y tecnológicas que puedan implementarse en lo posterior; facilitando con esta implementación a los señores usuarios la adquisición de tiempo de estacionamiento a través de medios tecnológicos autorizados.

CAPÍTULO III

DEL USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS EN LA VÍA PÚBLICA DEL SIMERT

Art. 20.- Delimitación de lugares de estacionamiento de vehículos en la zona SIMERT.- El Concejo Municipal delimitará los lugares de estacionamientos de vehículos en la vía pública en la zona configurada, coordinando con la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua en el ámbito de su competencia, la supervisión y el control de la adecuada ocupación de dichos lugares.

Art. 21.- De la ocupación de los espacios de estacionamiento.- Para la ocupación de los espacios de estacionamiento que forman parte del SIMERT, dentro de los horarios y jornadas de funcionamiento que se establecerán en el respectivo reglamento, los usuarios del sistema deberán pagar la regalía determinada en esta Ordenanza. Fuera de los horarios y jornadas de

funcionamiento establecidos, los vehículos podrán ocupar los espacios de estacionamiento del SIMERT, sin pago de regalía y sin límite de tiempo.

Las exenciones al pago de la regalía, y las restricciones a la ocupación de la vía pública con estacionamientos dentro de la zona SIMERT, se establecerán en el reglamento respectivo.

Art. 22.- De la regalía.- Para la ocupación de los espacios de estacionamiento del SIMERT, se fija una regalía de US \$ 0,20 (veinte centavos de dólar) por cada 30 minutos de ocupación del sistema. Esta tarifa podrá ser revisada y reajustada, únicamente con aprobación del Concejo Municipal, previo estudio técnico de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad.

Los ingresos del SIMERT, se generan en el pago de la regalía o tarifa correspondiente por la utilización individual u ocupación transitoria de la vía pública con estacionamientos en la zona SIMERT, y en el pago de multas por contravenciones a esta Ordenanza, constituyéndose en ingresos no tributarios corrientes, por tratarse de rentas provenientes del uso de un bien municipal, de conformidad con el artículo 226 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sobre los ingresos provenientes de utilización o arriendo de bienes de dominio público.

Estos ingresos presupuestariamente, son destinados al funcionamiento del sistema y no podrán ser destinados para otros fines.

Art. 23.- De la forma de pago y control.- El mecanismo de pago por la ocupación de los espacios de estacionamiento constará detallado en el respectivo reglamento.

Art. 24.- Del tiempo máximo de ocupación de los estacionamientos.- A efectos de obtener una mayor intensidad de uso del área del SIMERT y disminuir el estacionamiento ocioso con un mayor índice de rotación vehicular, se establece

que el tiempo máximo de ocupación de los espacios de estacionamiento, será de dos horas continuas, tiempo luego del cual los vehículos estacionados deben obligatoriamente ser retirados por sus conductores. Aquel usuario que haya adquirido el ticket para permanecer un tiempo determinado en el sistema SIMERT y no haya cumplido su compromiso, será sancionado de acuerdo a lo que se determina en el artículo pertinente.

En el caso de la aplicación de los parqueos SIMERT temporales, la correspondiente resolución de Concejo Municipal contendrá lugar, tiempo y valores de las regalías pertinentes.

Art. 25.- Inmovilización y retiro de vehículos.- Si un vehículo ha excedido el tiempo máximo de permanencia de dos horas, se procederá a su inmovilización, y no podrá retirarse el vehículo hasta que el conductor cancele el valor de la contravención, por cada hora o fracción de hora en exceso, que se establece en el artículo 31 de esta Ordenanza. El valor de las contravenciones por este concepto, será cancelado en las oficinas del SIMERT o en las instituciones con las que se suscriba convenios para este servicio.

Igualmente aquellos vehículos estacionados sobre las paradas de buses, las zonas de seguridad peatonal señalizadas (pasos cebras), junto a las rampas de acceso a personas con capacidades especiales, sobre las aceras o espacios públicos no autorizados, en entradas a garajes, que se hallen en la misma franja o costado de la vía donde se encuentran los estacionamientos autorizados del SIMERT; serán inmovilizados e inmediatamente retirados por la plataforma municipal, por entorpecer al funcionamiento y operación del sistema y deberán cancelar el valor de la contravención correspondiente, previo a su movilización.

Aquellos vehículos estacionados en los carriles de circulación vehicular, en el costado opuesto del área de estacionamiento autorizado o en doble columna contigua a dicha área, serán inmovilizados y deberán pagar la contravención correspondiente sin perjuicio de ser retirados y trasladados a los patios de custodia

designados por la municipalidad por entorpecer la libre utilización de la vía pública.

Art. 26.- Vehículos que permanecen después de la finalización de la jornada.-

Si un vehículo ha sido inmovilizado y permanece hasta la terminación de la jornada de aplicación del SIMERT y no ha sido retirado, incurrirá en una contravención a la libre utilización de la vía pública, y será trasladado a los patios de retención correspondiente.

CAPÍTULO IV

DE LA RESPONSABILIDAD MUNICIPAL

Art. 27.- Responsabilidad.- La municipalidad no se hace responsable por hurtos, pérdidas o extravíos de pertenencias de los usuarios del sistema, ni por daños al vehículo ocasionados por impericia del propio conductor o de otros conductores durante las maniobras de estacionamiento o salida del área de parqueo. Los usuarios serán responsables exclusivos de los daños ocasionados a terceros durante las maniobras mencionadas, sin perjuicio de que el SIMERT facilite la información requerida por el afectado.

El control y vigilancia a cargo de los supervisores del sistema y los partícipes de las microempresas asociativas o personal operativo, si bien permite que existan condiciones favorables para la seguridad de los vehículos contra la delincuencia, sin embargo, en modo alguno compromete u obliga a la municipalidad a responder por actos delictivos suscitados mientras un vehículo se encuentre ocupando los espacios de estacionamiento del SIMERT. Desde el momento en que un vehículo es retirado mediante grúa o plataforma del área de estacionamiento, por haber incurrido en una contravención a la libre utilización de la vía pública, la responsabilidad de su traslado y custodia, corresponde a la municipalidad.

Se entenderá que los usuarios del sistema al hacer uso del mismo, están aceptando tácitamente estas condiciones bajo su propia responsabilidad, sin derecho a reclamo posterior.

TÍTULO TERCERO

DEL RÉGIMEN DISCIPLINARIO

CAPÍTULO I

DE LAS CONTRAVENCIONES

Art. 28.- Contravenciones.- Constituyen contravenciones a esta Ordenanza:

- a) La permanencia continúa de un vehículo en un espacio de estacionamiento por más de dos horas;
- b) El no colocar el ticket de pago en forma visible en la ventana del conductor del vehículo;
- c) El no adquirir el ticket de pago;
- d) El no acatar las instrucciones de los supervisores encargados del cumplimiento del SIMERT, las mismas que serán concordantes con esta Ordenanza;
- e) El alterar los datos que han sido llenados por el personal encargado en el punto de distribución, en el ticket de pago;
- f) Retirar o intentar retirar el candado inmovilizador; g) Intercambiar el ticket entre usuarios del SIMERT;
- h) Agredir verbal o físicamente al personal del SIMERT;

- i) El negarse a pagar la tarifa correspondiente por la ocupación del espacio de estacionamiento, durante las jornadas y horarios de operación del sistema;
- j) La permanencia del vehículo por un tiempo superior al previsto en el artículo 24 de esta Ordenanza; y,
- k) El estacionarse en los sitios prohibidos que se señalan en el reglamento del sistema y en la “Ordenanza General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Ambato” o el cuerpo legal vigente, fuera del área de estacionamiento señalizada, así como en los sitios determinados para el estacionamiento de taxis y camionetas de carga liviana; de modo que se entorpece la libre circulación vehicular o la adecuada operatividad del sistema, por tratar de evitar el pago de la tarifa.

Esta disposición rige también para motocicletas.

Art. 29.- Vigilancia.- El personal del sistema será el encargado de vigilar el cumplimiento de las normas y disposiciones de esta Ordenanza; si el caso lo amerita requerirá la colaboración y apoyo de la Policía Municipal, Agentes de Orden y Control Ciudadano, Agentes Civiles de Tránsito y Policía Nacional.

CAPÍTULO II

DE LAS SANCIONES

Art. 30.- Tipos de sanciones.- Las contravenciones a esta Ordenanza, señaladas en el artículo 28, serán sancionadas por la municipalidad a través del funcionario competente.

Art. 31.- De las sanciones.- Los propietarios o conductores de los vehículos que ocupan el área de estacionamiento del SIMERT, que incurran en contravenciones

a esta Ordenanza, están sujetos a las sanciones que se establecen en este artículo, de acuerdo al siguiente detalle:

a) En caso de que un vehículo permanezca en el espacio de estacionamiento por más de dos horas la sanción correspondiente es la inmovilización del vehículo y el pago de una multa equivalente al 1,5% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, por cada hora o fracción de hora que persista en dicha situación. Se procederá a la desinmovilización del vehículo una vez que se haya cancelado la multa correspondiente, que se lo realizará en las oficinas del SIMERT, y se haya presentado al supervisor la constancia de dicho pago; si un vehículo ha sido inmovilizado y permanece hasta la terminación de la jornada de aplicación del SIMERT y no ha sido retirado, incurrirá en una contravención a la libre utilización de la vía pública, y será trasladado a los patios de retención correspondiente.

b) Por cometer la contravención señalada en el literal b) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, el no colocar el ticket de pago en forma visible en la ventana del conductor del vehículo; la sanción correspondiente es el pago de una multa equivalente al 1% de la remuneración básica unificada del trabajador en general;

c) Por cometer la contravención señalada en el literal c) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, el no adquirir el ticket de pago; la sanción correspondiente es el pago de una multa equivalente al 2% de la remuneración básica unificada del trabajador en general;

d) Por cometer las contravenciones señaladas en los literales d) al h) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, por no acatar las instrucciones de los partícipes de las microempresas asociativas, o supervisores, por alterar los datos que han sido llenados por el personal encargado en el punto de distribución en el ticket, por retirar o intentar retirar el candado inmovilizador o intercambiar tickets, la sanción a imponerse es la pérdida inmediata del derecho a ocupar el espacio de estacionamiento o a permanecer en el mismo, aun cuando se haya cancelado la

tarifa correspondiente; debiendo pagar una multa equivalente al 5% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, que se lo realizará en las oficinas del SIMERT, para lo cual se procederá a inmovilizar el vehículo;

e) Por cometer la contravención señalada en el literal i) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, por negarse a pagar la tarifa correspondiente por la ocupación del espacio de estacionamiento durante las jornadas y horarios de operación del sistema, la sanción a imponerse es el retiro inmediato del vehículo del área de estacionamiento mediante grúa o plataforma, y su posterior traslado a los patios de custodia designados por la municipalidad, con el consiguiente pago de la multa de USD \$ 10 (Diez dólares) por la contravención, además el pago de los costos de remolque, retiro, traslado y custodia, de acuerdo a la ordenanza correspondiente, sin perjuicio del pago de la tarifa municipal por la ocupación del SIMERT;

f) Por cometer la contravención señalada en el literal j) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, por la permanencia hasta el final de la jornada en el espacio de estacionamiento de un vehículo previamente inmovilizado, la sanción a imponerse es el retiro inmediato del vehículo con plataforma, y su traslado a los patios de custodia designados por la municipalidad, con el pago de los costos de remolque, retiro, traslado y custodia, de acuerdo a la ordenanza correspondiente, y el pago de la multa respectiva a favor de la municipalidad señalada en el literal a) de este artículo, que correrá desde cuando se haya excedido del tiempo máximo de permanencia en el espacio de estacionamiento;

g) Por cometer la contravención señalada en el literal k) del artículo 28 de esta Ordenanza, esto es, por estacionarse en los sitios prohibidos que se señalan en el reglamento del sistema y en la “Ordenanza General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Ambato” o el cuerpo legal vigente, fuera del área de estacionamiento señalizada, así como en los sitios determinados para el estacionamiento de taxis y camionetas de carga liviana, de modo que se entorpece la libre circulación vehicular o la adecuada operatividad del sistema, por tratar de

evitar el pago de la tarifa; la sanción será el pago de la multa equivalente al 8% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y el retiro inmediato del vehículo con plataforma, y su traslado al patio designado por la municipalidad, con el pago de los costos de remolque, retiro, traslado y custodia, de acuerdo a la ordenanza correspondiente. Para las motocicletas el valor de la multa será el equivalente al 1% de la remuneración básica unificada del trabajador en general; y,

h) Para el retiro del vehículo de los patios de custodia, se exigirá previamente la presentación de la constancia de los pagos realizados a favor de la municipalidad.

Art. 32.- La agresión física o verbal a un agente civil de tránsito, supervisor del SIMERT, agente de orden y control ciudadano, o cualquier elemento de la administración municipal que esté cumpliendo labores específicas en la vía pública, constituye contravención que será sancionada con una multa equivalente al 20% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, sin perjuicio de que en el evento de que se produjere lesión física a las personas antes indicadas, se inicie el proceso legal correspondiente.

Art. 33.- Emisión de comprobantes de pago a la municipalidad.- La emisión del comprobante de pago a la municipalidad, por las sanciones establecidas en la ordenanza, se la hará a nombre del propietario del vehículo contraventor o de la persona a nombre de quien se encuentre registrado el vehículo. La emisión de la especie valorada tendrá un valor de acuerdo a lo establecido en el artículo 4 de la “Ordenanza que Establece el Cobro por Servicios Técnicos y Administrativos”, este valor se sumará al de la contravención.

DISPOSICIÓN GENERAL

Los señores Concejales podrán estacionar el vehículo de su propiedad en las zonas SIMERT cumpliendo con el pago correspondiente, sin límite de tiempo. La administración del SIMERT se encargará de entregar la identificación pertinente para el vehículo señalado.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Por razones de índole económico y operativo los tickets de cuarto de hora podrán ser suministrados para la venta a los locales de expendio y serán utilizados para cubrir la media hora, según lo prescrito en el artículo 22 de esta Ordenanza a razón de dos tickets de quince minutos por cada media hora, hasta que el stock de los mismos se agote.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente REFORMA Y CODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA QUE ESTABLECE Y REGULA EL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO EN LA VÍA PÚBLICA “SIMERT” DE LA CIUDAD DE AMBATO, cuya segunda reforma codificada se publicó en el Registro Oficial No. 55 de julio 21 de 2010, entrará en vigencia a partir de su promulgación, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, derogándose cualquier norma, regulación o disposición, de igual o menor jerarquía, que se le oponga, manteniéndose la derogatoria expresa de las siguientes ordenanzas:

“Ordenanza que crea el Sistema de Estacionamiento Tarifado en la Vía Pública de la ciudad de Ambato”, aprobada en sesiones de 18 de diciembre del 2001 y 17 de enero del 2002, y promulgada el 14 de Febrero de 2002.

“Ordenanza que regula el Sistema de Estacionamiento Tarifado en la Vía Pública de la ciudad de Ambato”, aprobada en sesiones de 17 de enero y 27 de febrero del 2002, y promulgada el 21 de marzo del 2002.

“Segunda Reforma codificada de la Ordenanza que establece y regula el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo en la Vía Pública “SIMERT” de la ciudad de Ambato”.

Dado en Ambato, a los veintinueve días del mes de enero del año dos mil trece.

Anexo 2:

Formulario para las encuestas

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DEL SIMERT

Objetivo: Recoger información real sobre la ordenanza que establece y regula el sistema municipal de estacionamiento rotativo en la vía pública (SIMERT) la falta de parqueo y el tránsito vehicular en las calles del centro de la ciudad de Ambato.

Instrucciones:

Lea detenidamente las preguntas y ponga una X dentro del paréntesis si la respuesta es la correcta.

1. ¿Tiene problemas para estacionar su vehículo en las calles del centro de la ciudad?

Si () No () A Veces ()

2. ¿Se demora mucho tiempo en encontrar estacionamiento en las calles del centro de la ciudad?

Si () No () A Veces ()

3. ¿Le afecta en sus actividades el tiempo que se toma para encontrar espacio para estacionar en el centro de la ciudad?

Si () No () A Veces ()

4. A su criterio ¿existe suficiente disponibilidad de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?

Si () No () A Veces ()

5. ¿Cómo calificaría la disponibilidad de estacionamiento en las calles del centro de la ciudad?

Eficiente ()

Ineficiente ()

Moderado ()

6. ¿Conoce usted qué es el SIMERT?

Si ()

No ()

7. ¿Considera usted que le afecta, de alguna manera, la falta de estacionamientos en las calles del centro de la ciudad?

Si ()

No ()

A Veces ()

8. ¿Encuentra estacionamiento cerca del sitio donde realiza sus actividades?

Si ()

No ()

A Veces ()

9. ¿Piensa usted que existe saturación de vehículos que circulan en las calles del centro de la ciudad?

Si ()

No ()

A Veces ()

10. ¿Cree usted que el SIMERT ha solucionado el problema del parqueo en las calles del centro de la ciudad?

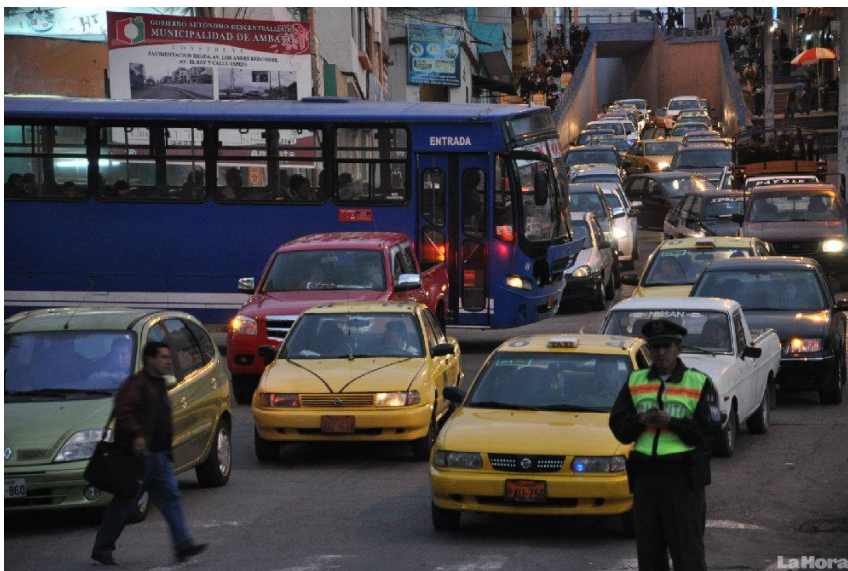
Si ()

No ()

A Veces ()

Gracias por su colaboración

Anexo 3: Fotos





Glosario

Congestión.- Obstrucción o entorpecimiento del paso, la circulación o el movimiento de algo.

Contaminación.- Es la introducción de un agente contaminante dentro de un medio natural, causando inestabilidad, desorden y también daños en el ecosistema.

Estacionamiento.- Detención y colocación de un vehículo en un lugar temporalmente, dejándolo desocupado y cerrado.

Municipio.- Conjunto de los habitantes que viven en un mismo término jurisdiccional, el cual está regido por un ayuntamiento.

Ordenanza.- Acuerdos tomados por el Cabildo sobre un asunto determinado, con el fin de regularlo con carácter general.

Ordenanza Municipal.- Resoluciones dictadas por el Alcalde con acuerdo del Concejo Municipal, siendo éstas normas generales y obligatorias aplicables a la comunidad.

Regulación.- Acción que consiste en someter o sujetar una cosa a determinadas normas o reglas y ponerla en estado de normalidad.

Tránsito.- Movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino.

Vía pública.- Es todo camino o vía, público o privado de uso público, abierto al tráfico en general que puede ser utilizado para marchar por él, observando siempre las normas establecidas.