



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador | Sede
Ambato

CENTRO DE POSGRADOS

Tema:

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE REGULACIÓN DEL SISTEMA TARIFADO SIMETSA
Y SUS EFECTOS EN EL CANTÓN SALCEDO**

**Proyecto de investigación previo a la obtención del título de Magister en
Derecho mención Gestión Pública**

Línea de investigación:

DERECHO PÚBLICO

Autor:

Andrés Sebastián Naranjo Santamaría

Directora:

Dra. Linda de las Mercedes Amancha Chiluisa

Ambato – Ecuador

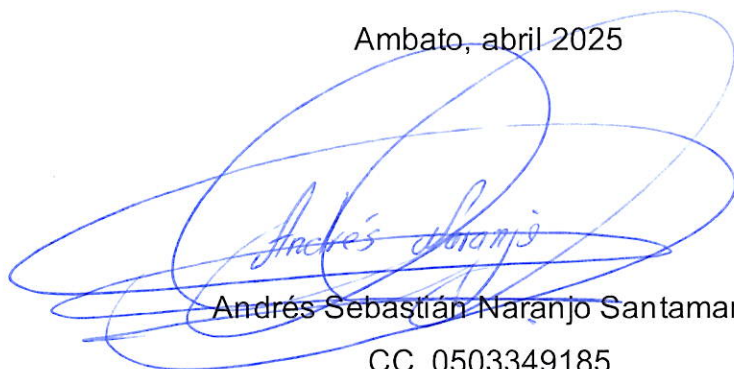
Abril 2025

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo, **ANDRÉS SEBASTIÁN NARANJO SANTAMARÍA**, con cédula de ciudadanía **0503349185**, autor del trabajo de graduación titulado “POLÍTICAS PÚBLICAS DE REGULACIÓN DEL SISTEMA TARIFADO SIMETSA Y SUS EFECTOS EN EL CANTÓN SALCEDO” previo a la obtención del título profesional de **MAGISTER EN DERECHO MENCIÓN GESTIÓN PÚBLICA**, en el centro de **POSGRADOS**.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENECYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través del sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, abril 2025



Andrés Sebastián Naranjo Santamaría

CC. 0503349185

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE AMBATO
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Tema:

**POLÍTICAS PÚBLICAS DE REGULACIÓN DEL SISTEMA TARIFADO SIMETSA
Y SUS EFECTOS EN EL CANTÓN SALCEDO**

Línea de investigación:

DERECHO PÚBLICO

Autor:

Andrés Sebastián Naranjo Santamaria

Linda de las Mercedes Amancha Chiluisa, Ab. Dra.
CC. 1801932128

f. 

CALIFICADOR

Andrea Marlene Altamirano Zavala, Ab. Mg.

f. 

CALIFICADOR

Mayra Cristina Mena Mena, Ab. Mg.

f. 

CALIFICADOR

Dayamy Lima Rojas, Lic. Mg.

f. 


DIRECTORA CENTRO DE POSGRADOS

Diego Gonzalo Coca Chanalata, Dr.

f. 

SECRETARIO GENERAL PUCESA

Ambato – Ecuador
Abril 2025


Pontificia Universidad
Católica del Ecuador
SECRETARÍA GENERAL
PROCURADURÍA

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a Luis Enrique Calderón Santamaria, mi primo, es la persona quien aprecio con toda mi alma y me motiva para seguir adelante, cosechando éxitos en mi diario vivir.

De igual manera a mi familia y todos quienes fueron testigos del sacrificio empleado para llegar al final de la tesis.

Andrés Naranjo Santamaria

AGRADECIMIENTO

A Dios y a mi padre del cielo Enrique Santamaria por haberme dado las fuerzas y los ánimos para cumplir una meta más en vida profesional.

A mi familia que sin su apoyo nada de esto sería posible.

Un efusivo agradecimiento a mi tutora la Dra. Linda Amancha por apoyarme de manera incondicional y desinteresada para la obtención de mi título como Magister, gracias a su intervención he podido culminar con éxito.

Andrés Naranjo Santamaria

RESUMEN

La implementación del sistema de tarifado en San Miguel de Salcedo trae inmerso un costo que debe ser asumido por parte de los ciudadanos que quieran ingresar a los parqueaderos tarifados de la zona azul ubicadas en las calles principales de Salcedo. Hecho por lo cual surge la necesidad e importancia de la presente investigación que radica en identificar las deficiencias al caos ocasionado en las horas pico, así como la imposición de las sanciones a los usuarios del estacionamiento SIMETSA que son aplicadas de forma desproporcionada, en múltiples ocasiones los contratiempos que surgen para adquisición de las tarjetas de estacionamiento genera que el usuario no coloque esta tarjeta en su vehículo y consecuentemente se le asignan las sanciones emitidas por medio de la ordenanza municipal.

El objetivo principal de esta investigación es evaluar los impactos positivos y negativos del tarifado en el centro de la ciudad, puesto que dentro de la urbe Salcedense el malestar por parte de los moradores que viven de forma paralela a las vías y avenidas donde se implanta el sistema de estacionamiento tarifado, con un enfoque cualitativo, de nivel descriptivo y explicativo y con la utilización de la técnica de entrevistas. Para poder obtener como resultado la modificación de la ordenanza municipal para mejorar la aplicación del sistema tarifado, considerando las necesidades de los usuarios y la administración. Además, con esta investigación se propondrá reformas a la ordenanza municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Salcedo.

Palabras clave: tarifado , estacionamiento, administración, usuarios.

ABSTRACT

The implementation of the pricing system in San Miguel de Salcedo involves a cost that must be assumed by citizens who want to enter the paid parking spaces in the blue zone located on the main streets of Salcedo. This is why the need for and importance of this investigation arises, which lies in identifying the deficiencies in the chaos caused during peak hours, as well as the imposition of sanctions on SIMETSA parking users that are applied disproportionately, since in On multiple occasions, the setbacks that arise when acquiring parking cards result in the user not placing this card in their vehicle and consequently the sanctions issued through the municipal ordinance are assigned.

The main objective of this research is to evaluate the positive and negative impacts of the tariff in the city center, since within the city of Alcidines the discomfort on the part of the residents who live parallel to the roads and avenues where the tariff is implemented paid parking system, with a qualitative approach, at a descriptive and explanatory level and with the use of the interview technique. In order to obtain as a result the modification of the municipal ordinance to improve the application of the tariff system, considering the needs of users and the administration. Furthermore, with this investigation, reforms will be proposed to the municipal ordinance of the Decentralized Autonomous Government of the Salcedo canton. priced

Keywords: *pricing, parking, administration, users.*

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD	ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA	4
1.1. Qué el sistema tarifado	8
1.2. Tipos de estacionamientos	10
1.3. Importancia de las ordenanzas municipales	12
1.4. Tipos de políticas públicas	21
CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO	26
2.1. Enfoque y nivel	26
2.2. Características de la investigación descriptiva.....	29
2.3. Método de investigación	33
2.4. Tipo de investigación	36
CAPÍTULO III ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	47
3.1. Propuesta de ordenanza para el estacionamiento Tarifado SIMETSA en el cantón Salcedo.....	47
CONCLUSIONES.....	56
RECOMENDACIONES	57
BIBLIOGRAFÍA	58
ANEXOS	63

INTRODUCCIÓN

El sistema tarifario SIMETSA, implementado para regular el estacionamiento de vehículos, ha mostrado limitaciones que impactan tanto en la movilidad urbana como en la actividad económica local. Horarios rígidos, tarifas impuestas y sanciones aplicadas generan insatisfacción entre los usuarios, quienes frecuentemente optan por alternativas de estacionamiento privado. Además, la falta de alternativas accesibles para la adquisición de billetes de pago y la gestión inadecuada de los espacios disponibles aumentan el descontento ciudadano (Cherrez et al., 2024). Por su parte, los comerciantes han manifestado que el sistema los afecta directamente en su economía. Estos problemas plantean dudas sobre la efectividad del control de SIMETSA y cómo lograr un equilibrio entre el aspecto urbano y el desarrollo económico con el bienestar social de la población. Las reducciones de espacios de estacionamiento gratuitos limitan el acceso de los consumidores locales y de turistas a sus establecimientos.

En 2021, como una forma de mejorar la movilidad dentro de la ciudad y reducir la congestión, se implementó el sistema tarifario SIMETSA. El sistema ahora está enfocado en la rotación de los automóviles para aprovechar al máximo los espacios de estacionamiento, lo que responde a los modelos ya aplicados en otras ciudades de Ecuador, Quito y Cuenca, que se han convertido en herramientas regulatorias efectivas (Santamaría, 2022). Entre ellos, la gestión del espacio público para el estacionamiento de vehículos, uno de los temas más conflictivos en las zonas centrales. El desarrollo urbano y económico de San Miguel de Salcedo, en la provincia de Cotopaxi, ha generado enormes desafíos para el gobierno.

A pesar de los anuncios de las metas, la ejecución del SIMETSA está generando inconvenientes: usuarios y empresarios refieren altas sanciones económicas, tiempos de tolerancia insuficientes y afectaciones a la dinámica comercial en las calles incluidas en el sistema. Así, si bien el sistema busca contribuir a la planificación urbana, los efectos negativos han planteado interrogantes sobre su regulación y efectividad para responder a las necesidades específicas de Salcedo (Chiluiza & Guato, 2023). La falta de socialización previa y de mecanismos

tecnológicos que pudieran facilitar el cumplimiento de la regulación ha incrementado estas dificultades. El sistema tarifario de SIMETSA necesita ajustes sustanciales para atender la problemática actual y promover un equilibrio en la gestión que mitigue los efectos negativos sobre la movilidad urbana y la actividad empresarial, con la preservación del espacio público (Alarcón, 2022).

Como objetivo general, se ha propuesto: evaluar los impactos del sistema tarifado SIMETSA en la movilidad y la actividad comercial del centro de Salcedo, con miras a proponer mejoras en su regulación. Los objetivos específicos: 1) Examinar las percepciones de los usuarios y comerciantes sobre la implementación y gestión del sistema tarifado. 2) Identificar los efectos positivos y negativos del sistema en la movilidad urbana y el comercio local. 3) Proponer estrategias de regulación y mejoras basadas en un enfoque inclusivo y sostenible.

En esta investigación, se combinarán herramientas tanto cualitativas como cuantitativas mediante el uso de un enfoque de métodos mixtos para obtener una visión general del problema. Además, a partir de cuestionarios se obtendrá información cuantitativa sobre el impacto del sistema en los ciudadanos. La parte cualitativa consta de entrevistas y grupos focales con actores clave, como comerciantes y autoridades locales, que permitirán cuestionar en profundidad percepciones y experiencias relacionadas con el sistema SIMETSA.

El procesamiento de la información incluye el uso de software estadístico y técnicas de codificación, que permitirán establecer patrones, comparar hallazgos y desarrollar propuestas. Esta recolección de datos también abarcará un análisis documental normativo de la vigente, complementado con un estudio comparativo de modelos similares implementados en otras ciudades del Ecuador. De esta forma todo el análisis será más completo y basado en los problemas y posibles soluciones.

El problema del estacionamiento de pago en Salcedo es un asunto de interés público que requiere soluciones viables y sostenibles. Las reiteradas quejas sobre la insuficiencia del sistema actual denotan un desequilibrio entre las políticas

públicas que se implementan y las necesidades de la población. En este sentido, es oportuno hacer un análisis crítico que contribuya a proponer reformas en beneficio del gobierno local y de los usuarios.

Este estudio, desde una perspectiva analítica, documenta los impactos de SIMETSA, pero también lo proyecta hacia el futuro como una forma potencial de mejorar la movilidad y contribuir al desarrollo urbano si se encuentra bien regulado. Para ello, la inclusión de herramientas tecnológicas y el aumento de la participación ciudadana se convierten en componentes básicos para asegurar que el referido sistema sea efectivo en el largo plazo.

El sistema de estacionamiento de pago en Salcedo, implementado como una medida para optimizar la movilidad urbana, ha logrado hasta ahora lo contrario debido a la falta de planificación previa y procedimientos adecuados para hacer públicas sus reglas. Por lo tanto, el aumento del uso de estacionamientos privados y reducción del flujo de clientes a los comercios han tenido un impacto en la economía y en la percepción que los ciudadanos tienen sobre el sistema. Los efectos mencionados solicitan la necesidad de ajustes que alineen las políticas públicas con las demandas locales de reducir las externalidades negativas y fomentar beneficios equitativos.

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA

El presente capítulo tiene como objetivo proporcionar un análisis detallado del estado actual del sistema de estacionamiento tarifado, tanto en el ámbito teórico como práctico, en el contexto de la movilidad urbana. A través de una revisión exhaustiva de la literatura y de estudios previos, se explorarán los enfoques, experiencias y resultados obtenidos de la implementación de estos sistemas en diversas ciudades, tanto a nivel nacional como internacional. Además, se abordarán las prácticas regulatorias, las políticas públicas aplicadas y los desafíos encontrados en su ejecución.

Esta sección también permitirá identificar las tendencias y los modelos de gestión que se han adoptado, así como los impactos que estos sistemas han tenido en la organización del tránsito, la actividad económica local y la percepción ciudadana. Con esta base teórica y práctica, se establecerán los fundamentos para la propuesta de mejora del sistema SIMETSA en el cantón Salcedo.

Aguagallo (2022) analiza la implementación de sistemas de estacionamiento rotativo tarifado como una estrategia para enfrentar los problemas de movilidad urbana en La Libertad. Este sistema busca mejorar la fluidez vehicular y optimizar el uso de los espacios públicos, además de incentivar la rotación vehicular en zonas de alta demanda. Se basó en la evaluación de factores técnicos, sociales y económicos para determinar la factibilidad del proyecto. El estudio destaca que el enfoque tarifado contribuye al ordenamiento del tránsito, promoviendo una distribución más equitativa de los espacios disponibles. Las características particulares de la ciudad fueron consideradas para garantizar que el sistema sea sostenible. Esto muestra cómo los sistemas tarifados pueden adaptarse a diferentes contextos urbanos, abordando problemáticas específicas de cada localidad.

Según Alarcón (2022), el diseño de sistemas tarifados en Francisco de Orellana se enfoca en la regulación de espacios públicos mediante la rotación vehicular. Este enfoque responde a problemas recurrentes de congestionamiento y uso

desorganizado de los espacios disponibles en las áreas comerciales. Al implementar un sistema tarifado, se pretende no solo organizar el tránsito, sino también generar ingresos adicionales que puedan reinvertirse en infraestructura vial. Los resultados esperados incluyen una mejor calidad del tránsito y una reducción de los conflictos relacionados con el uso indebido de estacionamientos. Este análisis resalta la necesidad de políticas públicas flexibles que aborden la movilidad urbana con un enfoque estratégico.

La investigación de Alvarado (2024) aborda la importancia de estudios de factibilidad para asegurar el éxito en la implementación de sistemas tarifados. En el caso del cantón Guano, se evaluaron factores como la aceptación ciudadana, la capacidad económica y la necesidad de infraestructura adicional. Los hallazgos indican que el éxito de estos sistemas depende de una correcta adaptación a las dinámicas locales. Este enfoque garantiza que las políticas públicas propuestas no solo sean viables, sino también aceptadas por la comunidad. Además, se identificaron beneficios asociados, como una mejora en la rotación vehicular y una disminución de los conflictos por estacionamiento.

El estudio de Castellano y García (2021) destacan cómo la implementación de foto-radares en Santo Domingo complementa el sistema tarifado, mejorando el control de los tiempos de uso de los espacios. Estos dispositivos permiten una supervisión más eficiente y automatizada, reduciendo los costos asociados al monitoreo manual. Además, los foto-radares incentivan el cumplimiento de las normas por parte de los usuarios, lo que contribuye a mejorar la percepción pública sobre las regulaciones tarifadas. Este modelo resalta la importancia de incorporar tecnologías avanzadas para garantizar el éxito y la sostenibilidad de las políticas públicas de movilidad.

Los aportes de Cherrez et al. (2024) proponen la incorporación de parqueaderos inteligentes como una solución integral para la movilidad en Riobamba. Este sistema utiliza tecnologías avanzadas para optimizar la ocupación de los espacios, reduciendo tiempos de búsqueda y aumentando la rotación vehicular. El estudio enfatiza que estas tecnologías no solo mejoran la eficiencia del estacionamiento,

sino que también contribuyen a la sostenibilidad ambiental al minimizar emisiones generadas por vehículos en espera. Este enfoque integral combina beneficios económicos, sociales y ecológicos, mostrando cómo la innovación puede transformar la gestión del tránsito en áreas urbanas.

Rugel y Caviedes (2020) proponen un sistema tarifado rotativo en Daule, destacando su capacidad para ordenar los espacios públicos y mitigar el caos vehicular. Este modelo se basa en estudios técnicos que incluyen proyecciones económicas y análisis de infraestructura, lo que asegura su viabilidad. Además, consideran que este tipo de regulaciones debe ser flexible para adaptarse a las dinámicas de crecimiento urbano. Los resultados preliminares indican que la implementación mejora significativamente la fluidez vehicular y la accesibilidad en las zonas comerciales. Este caso refuerza la idea de que un buen diseño previo garantiza el éxito de estas políticas públicas.

Rugel y Caviedes (2020) afirman que la falta de regulación en los espacios de estacionamiento en Daule causó conflictos entre conductores y afectó negativamente a los comercios locales. Este desorden vehicular incrementaba los tiempos de búsqueda de aparcamiento y generaba congestión, lo que impactaba tanto a los residentes como a los negocios. La implementación del sistema tarifado rotativo trajo consigo una mejor organización del tráfico, al establecer reglas claras para el uso de los espacios. Esta intervención permitió una mayor rotación de vehículos, lo que favoreció a los comercios locales, aumentando la disponibilidad de estacionamiento y, por ende, el flujo de clientes.

Obregón (2023) enfoca su estudio en la implementación de un sistema de estacionamiento rotativo en Guamote, resaltando los problemas sociales y económicos que surgen de la falta de regulación. Según el autor, la congestión vehicular en la zona central afecta directamente el comercio local y la calidad de vida de los habitantes. El estudio evidencia que los sistemas tarifados pueden convertirse en herramientas clave para equilibrar las demandas de movilidad y desarrollo económico, siempre que se adapten a las particularidades del territorio.

Además, subraya la importancia de incorporar a la ciudadanía en la planificación para aumentar la aceptación del sistema.

En Guamote, Obregón (2023) resalta que la congestión vehicular, derivada del crecimiento descontrolado del parque automotor, afectaba tanto a los residentes como a los comerciantes de la zona. Este problema dificultaba la movilidad y disminuía la calidad de vida. La introducción de un sistema tarifado permitió regular el uso de los espacios públicos de estacionamiento, lo que tuvo como efecto una reducción significativa de la congestión. Además, la mejora en la fluidez vehicular aumentó la satisfacción de los ciudadanos y mejoró el acceso a los negocios locales, promoviendo una recuperación económica en la zona.

Según Mosquera y Sánchez (2024), delegar el manejo del sistema tarifado a empresas privadas permitió una reducción significativa de los costos operativos para el municipio. La externalización de la gestión trajo consigo una mayor eficiencia en la administración del sistema. Sin embargo, este modelo también provocó un aumento en las tarifas, lo que generó críticas por parte de los usuarios, quienes percibieron que el sistema favorecía más a los intereses privados que a las necesidades de la comunidad. Este efecto resalta la necesidad de equilibrar los costos con los beneficios sociales para garantizar la equidad en la implementación de políticas públicas tarifadas.

Siguiendo la línea de investigación de Mosquera y Sánchez (2024) analizan cómo la implementación del cobro de parqueaderos en vía pública puede ser una herramienta para regular el uso de los espacios y fomentar una movilidad ordenada. En su estudio, destacan que el involucramiento de empresas privadas permite un manejo más eficiente de los recursos, garantizando la sostenibilidad financiera del sistema. Este modelo también incentiva la inversión en tecnologías de monitoreo y gestión del estacionamiento. Aunque el impacto inicial puede generar descontento en los usuarios, el enfoque a largo plazo busca optimizar la movilidad urbana, beneficiando tanto a los ciudadanos como al entorno urbano en general.

1.1. Qué es el sistema tarifado

Para Valdivieso, (2008) los sistemas de estacionamiento rotativo tarifado son aquellos que crean un mecanismo para 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. Un estacionamiento vial es un lugar designado para que los vehículos se detengan y permanezcan estacionados por un período determinado, generalmente en áreas urbanas o zonas de alta circulación. Los estacionamientos viales pueden ser:

Tipos de estacionamientos viales

- Estacionamiento en línea (paralelo a la calle).
- Estacionamiento en ángulo (diagonal a la calle).
- Estacionamiento en perpendicular (formando un ángulo recto con la calle).
- Estacionamiento en espiral (en forma de espiral).
- Estacionamiento subterráneo (bajo tierra).
- Estacionamiento en superficie (al aire libre)

Características de un estacionamiento vial

- Acceso controlado.
- Espacios designados para estacionar.
- Señalización clara.
- Iluminación adecuada.
- Seguridad (cámaras, personal de seguridad).
- Pago por estacionamiento (tarifa fija o variable).

Objetivos de un estacionamiento vial

- Reducir la congestión vial.
- Mejorar la seguridad vial.
- Facilitar el acceso a áreas comerciales o de servicio.
- Reducir la contaminación ambiental.
- Generar ingresos para el gobierno o empresas privadas.

Se considera también que un estacionamiento rotativo, es aquel sistema que busca optimizar el buen uso de los espacios disponibles sobre todo en las áreas urbanas. Pues de esta manera lo que se pretende es reducir la congestión vehicular y fomentar una rotación de manera fluida entre los vehículos de las zonas comerciales zonas céntricas y de alta demanda de comercio.

El Sistema de Estacionamiento Tarifado a cargo de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de la ciudad de Salcedo se crea como un mecanismo que apunte a generar la rotación de vehículos estacionados devolviendo a todos los usuarios el derecho a utilizar la vía pública en forma organizada y ordenada, a través de la generación de una oferta permanente y continua de espacios libres para estacionamiento, además de reducir la contaminación ambiental provocada por el flujo continuo de vehículos. El cobro del uso de estacionamiento se realiza mediante la venta de tarjetas prepago SIMETSA mostradas a continuación.

Los sistemas de estacionamiento

Los sistemas de estacionamiento tarifado surgen por la necesidad de generar espacios para estacionar en sectores de la ciudad donde hay importante demanda. Esta situación se plantea sobre todo en los centros comerciales y financieros de la ciudad donde la oferta de lugares es limitada, fundamentalmente porque estas actividades se realizan en el casco histórico y su entorno, donde la trama urbana no está diseñada para absorber la demanda de la población que concurre en vehículos.

1.2. Tipos de estacionamientos

Estacionamiento en paralelo. – Conocidos como áreas que están demarcadas en paralelo de acuerdo con el sentido de la circulación. Se marcan con líneas blancas con las medidas establecidas en la Norma INEN 004-2-2011 (RTE INEN 004-2:2011, 2011). Un estacionamiento en paralelo es un tipo de estacionamiento donde los vehículos se estacionan en línea recta y paralela a la calle o carretera. Este tipo de estacionamiento es común en áreas urbanas y se caracteriza por:

Características del estacionamiento en paralelo

- Vehículos estacionados en línea recta.
- Paralelo a la calle o carretera.
- Espacios de estacionamiento definidos por líneas o señales.
- Acceso y salida directa desde la calle.
- Generalmente, no hay límite de tiempo para estacionar.

Ventajas del estacionamiento en paralelo

- Eficiente uso del espacio.
- Fácil acceso y salida.
- Reducción del tráfico en la calle.
- Mejora la seguridad al reducir la velocidad de los vehículos.
- Fácil de señalizar y mantener

Estacionamiento en batería. - Son áreas demarcadas en diferentes ángulos (30°, 45°, 60° y 90°) en relación con el bordillo que deben demarcarse con líneas blancas continuas siguiendo las medidas estipuladas en la Norma INEN 004-2-2011.

Características del estacionamiento en batería

- Vehículos estacionados en ángulo (45 grados).
- Espacios de estacionamiento más compactos.
- Mayor capacidad de estacionamiento en un área determinada.
- Acceso y salida más fácil que el estacionamiento en paralelo.
- Generalmente, se utiliza en áreas con alta demanda de estacionamiento.

Dentro de este grupo están los en línea oblicua que son espacios que se diseñan a diferentes grados, de acuerdo con la infraestructura que tenga la vía pública. Las medidas de este tipo de espacios consideran el tamaño de los vehículos, así, los que están a 30°, 45°, 60° y 90° están destinados para autos pequeños que no sobrepasan los 3.50 metros de largo, generalmente adecuados para personas que presentan capacidades diferentes o restricción de movilidad.

Es preciso aclarar que los estacionamientos a 90° son los que más se usan para los parqueos dentro de los establecimientos comerciales y lugares deportivos. Por otro lado, para la ampliación del SIMETSA en la urbe de la ciudad de Salcedo se considera la implementación de estacionamientos en paralelo, porque permite que los automóviles se estacionen uno atrás del otro, formando una línea, lo que no afecta la libre circulación de los vehículos que transitan por la zona. (Santamaría, 2022)

El estacionamiento es un elemento considerado como uno de los primordiales y esenciales dentro de lo que constituye el transporte urbano. Por esta razón la evaluación de los estacionamientos tarifados es de suma importancia para tratar de presentar una imagen visual mejorada y dotar de funcionalidad a los espacios públicos, incorporando nuevas plazas de estacionamiento en el sector, si el análisis de la oferta y la demanda lo amerite y de esta manera eliminar molestias viales y mejorar la imagen visual del sector.

Parámetros del sistema tarifado a nivel de derecho comparado

La connotación de derecho Comparado empieza a utilizarse desde la polémica entre una connotación cuestiones estrechamente relacionadas con la naturaleza y el objetivo de la disciplina explica además que la frase derecho Comparado parece carecer de sentido y por eso en Alemania los abogados utilizan términos diferentes para manifestar una comparación libre implícita entre la existencia de un cuerpo de normas que forma una rama o una disciplina específica del derecho con otra rama de la misma área de estudio.

Dentro de los objetivos del derecho comparado tenemos principalmente

- Identificar tendencias y patrones en la legislación internacional.
- Analizar la efectividad de diferentes enfoques legales.
- Proporcionar una base para la reforma legislativa.
- Facilitar la cooperación internacional y la resolución de conflictos.
- Enriquecer la comprensión de los principios y conceptos jurídicos

Para Chiliza y Guato (2023) las Ordenanzas Municipales son desde antiguo una fuente estudiada tanto desde el punto de vista de los historiadores del Derecho, como desde el campo de los medievalistas y modernistas, si bien los focos de interés son muy diferentes para todos estos especialistas.

La ordenanza municipal de manera general es un reglamento o norma establecida por un gobierno autónomo descentralizado cantonal o provincial para regular y gobernar aspectos específicos de la vida comunitaria. Dentro de su definición formal una ordenanza es un acto administrativo emitido por una autoridad municipal con fuerza de ley que regula ordena y administra la vida comunitaria en materia de competencia local.

Las características de la ordenanza municipal, es que el acto administrativo debe ser emitido por una autoridad municipal, por otra parte, debe tener fuerza de ley dentro del municipio o la prefectura, debe regular aspectos específicos de la vida comunitaria. Además, debe ser publicada y divulgada para su conocimiento general y finalmente debe ser modificada o derogada por la misma autoridad quien la emitió inicialmente.

1.3. Importancia de las ordenanzas municipales

- Regular la vida comunitaria
- Promueven la seguridad y el orden
- Protegen el medio ambiente
- Fomentan el desarrollo económico y social
- Establecen normas claras para la convivencia ciudadana

Proceso de creación de una ordenanza municipal

- Iniciativa
- Redacción
- Aprobación
- Publicación
- Vigencia

Debemos situar a las ordenanzas en el tránsito del tiempo y definir las como aquel título de la ciudad o la villa o el pueblo que hacían referencia en ocasiones se presentaba como un texto articulado y que su fin era la regulación, la reglamentación de los aspectos determinados a la organización y al ayuntamiento de los métodos de designación entre los municipios y la gestión del patrimonio del Consejo. Lo que trataban las ordenanzas eran de regular temas sobre el abastecimiento el comercio de los mercados incluso el orden la limpieza y los servicios básicos dentro de las ciudades.

Dentro de la presente investigación consideramos a la ciudad de Cuenca al ser una de las ciudades con mayor orden dentro de las urbes y verificamos que el sistema de estacionamiento tarifado es uno de los modelos a seguir por cuanto la ordenanza es funcional y se cumple en su totalidad.

Dentro del análisis a la ordenanza municipal del GAD Cuenca argumenta sobre el alcance y objeto de la ordenanza, pues la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca – EMOV EP, en atención a sus atribuciones y conforme a la planificación municipal, es la entidad encargada de la ejecución de esta ordenanza, para el control y ocupación de las vías públicas por parte de los automotores y vehículos de tracción mecánica que circulan en las vías públicas del cantón Cuenca.

Como lo dispone el COOTAD la aprobación de las zonas tarifadas la realizará la entidad municipal de planificación de tránsito según las políticas públicas generales y de conservación de los bienes patrimoniales. Con respecto a los horarios de operación y control del parqueo en las zonas tarifadas según corresponda a cada

sector, serán definidos por la EMOV-EP en coordinación con el GAD municipal correspondiente. (COOTAD, 2010).

Además, los cambios y modificaciones de creación de nuevas zonas tarifadas, horarios de tiempo máximo de parqueo permitido y tasas serán difundidos a través de los medios de comunicación de mayor circulación. La ejecución de este sistema SERT estará a cargo de los controladores quienes deberán estar debidamente uniformados e identificados.

El control del sistema se efectuará a través de una tarjeta prepago o cualquier otro mecanismo, que garantice la seguridad del sistema y los derechos del usuario. Y por ende el usuario contará con diez minutos de tolerancia, desde el momento en que estaciona el vehículo en la zona tarifada, y posteriormente para adquirir, llenar y colocar en su vehículo la tarjeta prepaga o cualquier otro mecanismo de control que sea implementado por la empresa EMOV – EP.

El tiempo máximo que puede permanecer un vehículo en la zona azul tarifadas será fijado por la EMOV-EP para cada sector; una vez transcurrido el tiempo indicado, cabe mencionar que la variación del tiempo será en función de las zonas y horarios con el respectivo sustento técnico, que dependiendo de las necesidades y condiciones son muy diferentes para ciudad del país. Ordenanza que regula y controla la ocupación de las vías públicas por los vehículos motorizados dentro del cantón Cuenca y el funcionamiento del sistema de estacionamiento rotativo tarifado y parqueo indebido-sert en el cantón Cuenca

El ente regulador de los estacionamientos vehiculares le compete a la empresa de desarrollo urbano de Quito EMDUQ, organismo encargado de realizar de cada uno de los proyectos y estudios para conocer la necesidad y crear sitios de estacionamiento tarifados en la capital de los ecuatorianos. La ordenanza define los espacios ideales para crear los estacionamientos tarifados, siendo la vía pública el lugar propicio para ejecutar tarifados.

Esta ordenanza a diferencia de las otras ciudades Quito se ha preocupado, no únicamente del parque automotriz, sino que abarca el estacionamiento para motocicletas y bicicletas, siendo esta una estrategia acertada para evitar el tráfico

y colapso y vehicular que ha sido una problemática sin solución dentro de las grandes y principales de ciudades del país.

Esta ordenanza pretende rigurosidad con respecto a las tarjetas de estacionamiento que igual al resto de ciudades son de fácil acceso y las pueden adquirir en las diversas tiendas de comercio donde se implantan este tipo de estacionamientos tarifados, la rigurosidad radica en que las tarjetas deben ser debidamente llenadas por quien las expide, de esta manera evitar irregularidades con el uso de las tarjetas de estacionamiento. (Ordenanza Metropolitana. 2013)

La ordenanza municipal también hace conocer que los colores para saber cuáles son las áreas de estacionamiento es el azul y en los casos o lugares donde no pueden estacionarse en los espacios públicos es el color amarillo y se los puede observar en los ingresos y salidas de las viviendas, garajes o lugares prohibidos. Esta ordenanza cuenta con el apoyo de la Policía Nacional para que los usuarios que no respeten la señalética que pertenece a los espacios del estacionamiento tarifado, sean sancionados por medio de la fuerza pública, la sanción es retirando el vehículo infractor de la zona no permitida esto con el apoyo de las grúas de la Policía Nacional.

Por otro lado, las ciudades que cuentan con estacionamiento tarifados son tolerantes en el tema del tiempo, con esto se pretende que las personas quienes deseen usar este servicio de estacionamiento tengan un espacio prudencial para adquirir la tarjeta de parqueo, pueda acceder con tranquilidad, no obstante, en Salcedo el tiempo de tolerancia desde el momento de estacionarse hasta comprar dicha tarjeta es de cinco minutos.

De manera positiva esta ordenanza expone el nombre detallado de las calles y avenidas de la zona céntrica de Salcedo donde se pone en práctica este tipo de estacionamiento y es un modelo para la creación de futuras ordenanzas, incluso tomando en cuenta que las grandes y principales ciudades del país deben contar con rigurosidad en la normativa de ordenanzas de los distintos sistemas de estacionamientos tarifados.

Como es de conocimiento público dentro de las festividades y eventos donde se requiera de los espacios donde radica el estacionamiento tarifado serán de fácil acceso, pues que el tarifado no es un impedimento para el desarrollo y ejecución de eventos sociales, cuando así la ciudadanía lo requiera.

Cabe señalar que dentro de la presente ordenanza esta cuenta con un horario de los días martes a viernes y los domingos desde las 8 de la mañana hasta las 6 de la tarde además, que la distribución de los tickets o las tarjetas de estacionamiento estarán a cargo de personal autorizado en cada avenida y calles quiénes serán los encargados de suministrar a los usuarios las tarjetas de estacionamiento dentro de esta ordenanza los valores han sido tabulados de la siguiente manera existe la presencia de un tiempo de una especie y de un valor siendo así la especie el ticket el tiempo máximo de estacionamiento de una hora con un valor de la tarjeta de estacionamiento de 25 centavos la obligatoriedad del pago es muy es muy rigurosa como su nombre lo indica es de obligatorio cumplimiento.

A diferencia de las otras ordenanzas analizadas en el presente capítulo los vehículos únicamente se manifiestan como vehículos livianos no obstante, en la ciudad de Salcedo se ha contemplado también el estacionamiento para vehículos de carga liviana eso quiere decir que una especie de camiones pequeños mismos que podrán ocupar y formar parte del espacio de tarifado SIMETSA mismos que por las actividades de carga y descarga para las labores de comercio dentro de los locales de la zona céntrica de San Miguel de Salcedo tendrán que cancelar el valor correspondiente para el uso de la vía pública y en el horario que determine así el comisario de higiene y salubridad.

Análisis de las ventajas y desventajas del Sistema tarifado SIMETSA

Para Aguagallo (2022) considera que un sistema de estacionamiento regulado arroja un sinnúmero de ventajas a favor de los usuarios de la vía y los residentes de una ciudad, entre los principales sectores de mayor beneficio están:

- A. Ventajas Ambientales, puesto que reduce la contaminación ambiental, por emisiones de gases, ruido y ocupación de la vía.

B. Ventajas económicas, se desprende el ahorro de tiempo y combustible. Además, permite un mayor flujo en las actividades económicas de la zona. Por otra parte, este programa municipal es generador de empleos para la ciudadanía y genera recursos en beneficio de la comunidad, para el mejoramiento de la movilidad, seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos.

En lo que concierne las ventajas sociales, se cristaliza la sostenibilidad urbana, así como la facilidad en la movilidad a las zonas céntricas urbanas, siendo estos aportes positivos en el desarrollo de la ciudad.

La Gestión de tránsito es otra de las ventajas puesto que mejora el flujo de tránsito vehicular y peatonal. Reduce la congestión del tráfico y los efectos contaminantes asociados a los vehículos en movimiento. Y finalmente, reduce la innecesaria circulación vehicular en busca de espacios disponibles para estacionar.

Hablar de ventajas del sistema tarifado es traer a colisión el hecho de contar con una ciudad más ordenada con una cultura distinta a la que tradicionalmente se ha venido presentando puesto que dentro del presente sistema de estacionamiento tarifado se ha podido regular el límite de tiempo de estacionamiento, el malestar por parte de los locales comerciales y demás residentes mismos que están ubicados en la zona céntrica de Salcedo.

De hecho los beneficiarios de la implantación de este novedoso sistema de estacionamiento han manifestado su malestar de manera clara y expresa tanto en los distintos medios de comunicación de la localidad como ante las autoridades pertinentes encargadas de regular el sistema de estacionamiento, desde un inicio se manifiesta que los conductores estacionan los vehículos durante largas jornadas de tiempo situación que impedía la fácil movilidad de los transeúntes incluso de los mismos propietarios de los locales comerciales puesto que impedían la visibilidad de los productos que los comerciantes ofertan desde sus locales comerciales.

Otra de las ventajas que se ha beneficiado el cantón Salcedo con este tipo de estacionamiento tarifado es el cobro de los rubros por estacionarse en la zona azul ingresos que llegan hasta las arcas del gobierno autónomo descentralizado del

cantón Salcedo para la creación de obras En beneficio de la colectividad salcedense. Además, Salcedo al ser una ciudad turística es visitada por miles de personas anualmente por los tradicionales helados, hornado su gastronomía en general hace de Salcedo un ente turístico mismo que al contar con un sistema de estacionamiento con tiempos limitados genera que las personas no excedan este tiempo y de esta manera puedan otras personas a hacer uso del estacionamiento tarifado SIMETSA.

Para Aguagallo (2022) las desventajas que presentan algunos factores que afectan el buen funcionamiento del sistema de estacionamiento, en este caso son las falencias que existen con las tarjetas prepago, algunas de las irregularidades son:

Alteración de tarjetas prepago: el usuario puede utilizar tarjetas que se han guardado anteriormente, porque, en muchas ocasiones, el servicio no conoce los datos que también, es posible indicar, también se puede indicar una hora o fecha de llegada del vehículo en una tarjeta que no es verdadera.

Incumplimiento de las horas de venta de tarjetas prepago: en la mayoría de los casos, cuando el usuario llega a utilizar el sistema pero no hay ningún responsable del ticket, por lo que estos incomodan al usuario pierde tiempo esperando que una persona responsable se presente a cobrar el boleto, si deja el vehículo en el sistema de estacionamiento rotativo tarifado sin la tarjeta prepago al momento de regresar de sus actividades puede encontrar a su vehículo totalmente inmovilizado con candados.

Incumplimiento en los horarios de control de los estacionamientos: habitualmente no se respetan los horarios para realizar el respectivo control por parte de las personas designadas para verificar el correcto uso de los estacionamientos.

En los días de feria en la ciudad de Salcedo son los días jueves y domingos en tal virtud estos son los días donde existe la mayor aglomeración tanto vehicular como de personas generando este el caos vehicular dentro de las principales calles y avenidas de Salcedo desde la creación del estacionamiento tarifado el colapso a causa del tráfico ha sido más evidente en tal virtud el acceso desde las zonas

periféricas hasta la zona céntrica se torna netamente complicado más aún en los horarios de ingreso y salida de los estudiantes, las la mayoría de instituciones educativas del cantón Salcedo se encuentran en las avenidas de mayor concurrencia de personas siendo así que al contar con la presencia del tarifado el colapso toma tendencia e impide la fluidez del tráfico vehicular y de peatones.

En el mismo plano de las desventajas, se evidencia que los agentes encargados del control de la zona azul o conocida como estacionamiento tarifado, no manejan una tabla de tiempos para saber específicamente y de manera detallada en qué momento llegó determinado vehículo a estacionar, lo cual no nos genera la seguridad de que se ha respetado el tiempo que manifiesta la ordenanza municipal con el tiempo de tolerancia que es de 5 minutos, siendo de esta manera perjudicial para el usuario, al no saber el tiempo desde el instante en que se ha estacionado podría verse en la penosa situación de cancelar una multa de \$80 por no estar estacionado debidamente con su tarjeta.

En conclusión las ventajas que genera el tener un sistema de parqueo tarifado es que a través de este moderno estacionamiento las entidades públicas que los regulan, podrán:

- Generan ingresos para los dueños del parqueadero.
- Fomentan el uso racional del espacio de estacionamiento.
- Reducen la congestión vehicular en áreas urbanas.
- Mejoran la seguridad y vigilancia en el estacionamiento.
- Ofrecen una opción organizada y estructurada para estacionar.

Desventajas:

- Representan un costo adicional para los conductores.
- Pueden generar conflictos por espacios de estacionamiento.
- Limitaciones de tiempo y espacio pueden ser restrictivas.
- Pueden afectar la economía local si las tarifas son demasiado altas.
- Requieren mantenimiento y administración constante.

Dentro de lo que abarca el Impacto social

- Afectan la movilidad y accesibilidad en áreas urbanas del cantón Salcedo.
- Pueden influir en la elección de transporte (vehículo propio vs. transporte público).
- Generan empleo en la administración y vigilancia del parqueadero.

Abordando el Impacto económico

- Generan ingresos para los dueños o administradores del parqueadero.
- Pueden aumentar el valor de la propiedad en áreas cercanas a las calles donde se implanta el estacionamiento tarifado.
- Afectan la economía local si las tarifas son demasiado altas.

Cabe señalar que, los parqueaderos tarifarios tienen ventajas y desventajas que deben ser consideradas en su implementación y administración. Es importante encontrar un equilibrio entre la generación de ingresos y la satisfacción de los usuarios.

Políticas públicas respecto a la incorporación del sistema tarifado en Salcedo

Para Chiluiza y Guato (2023) las políticas públicas se entienden como un instrumento desarrollado por los Estados modernos a través de los gobiernos; son un mecanismo de transformación de la sociedad; finalmente, la política pública consiste en la determinación de un objetivo por medio de la movilización de las herramientas del Estado, entre ellas, la ley y el dinero, para lograr una transformación del comportamiento de las personas que supuestamente son responsables de algún problema público; entonces, en ese sentido, la política pública es un instrumento de transformación de la sociedad que actúa sobre los comportamientos de las personas.

Elementos primordiales de la política pública

- Problema público: Identificación de un problema que afecta a la sociedad.
- Decisión gubernamental: Toma de decisiones por parte del Estado o gobierno.

- Acciones implementadas: Ejecución de programas, proyectos y políticas.
- Recursos públicos: Uso de fondos y recursos estatales.
- Participación de actores: Involucramiento de gobierno, sociedad civil, sector privado y ONG.
- Evaluación y monitoreo: Seguimiento y evaluación de resultados

Las políticas públicas son decisiones y acciones implementadas por el Estado o gobierno para abordar problemas sociales, económicos, políticos o ambientales que afectan a la sociedad. Estas políticas tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, promover el bienestar común y garantizar la estabilidad y seguridad del país.

1.4. Tipos de políticas públicas

Existen diferentes tipos de políticas públicas, cada una de esta sumergida en el ámbito de sus competencias.

- Políticas económicas (fiscal, monetaria, comercial).
- Políticas sociales (educación, salud, seguridad social).
- Políticas ambientales (protección del medio ambiente).
- Políticas de seguridad (defensa, justicia).
- Políticas de infraestructura (transporte, energía)

Los actores de la creación y formulación de políticas públicas

- Gobiernos (nacional, regional, local).
- Legisladores.
- Funcionarios públicos.
- Organizaciones no gubernamentales (ONG).
- Ciudadanos.

Por su parte Barbosa (2023) manifiesta que hablar de Políticas Públicas implica concentrarnos en aquella labor primordial, que lleva a cabo todo Estado o gobierno con la finalidad de concretar alguna transformación social. Tan significativa es su importancia que, según lo expresado por varios autores, ese cúmulo de acciones

que se ponen en marcha tiene como finalidad atender y dar solución a las demandas requeridas por un sector de la ciudadanía.

Córdova y Menoscal (2021), en su obra *“Políticas públicas para ciudades sostenibles. El caso Puertas del Sol en la ciudad de Quito-Ecuador”*, ofrecen una perspectiva integral sobre la formulación y aplicación de las políticas públicas en contextos urbanos. Estos autores destacan la relevancia de estas decisiones gubernamentales como procesos que integran la participación ciudadana, la corresponsabilidad social y el aporte financiero de los sectores privados, quienes actúan como ciudadanos y contribuyentes. Su enfoque subraya la necesidad de articular esfuerzos entre el gobierno y la sociedad civil para promover un desarrollo sostenible en las ciudades, lo que permite abordar problemas complejos mediante un modelo participativo e inclusivo.

La presente ordenanza emitida por los concejales del Gad Salcedo debe ser modificada en varios aspectos puesto que, el tiempo ha pasado, las necesidades y el contexto de la ciudadanía, del comerciante y sobre todo de los usuarios que deseen estacionarse se han modificado y en lo principal que se debería incorporar en este tipo de estacionamientos modernos es el uso de la tecnología. Con la incorporación de la tecnología se pretende que por medio de una aplicación móvil el usuario que desee estacionarse tenga conocimiento sobre cuáles son los espacios dentro de la zona tarifada que están libres, es decir disponibles para poder ser utilizados.

Instrumentos idóneos para implementar políticas públicas

En conclusión, los instrumentos más adecuados para llevar a cabo políticas públicas en el territorio ecuatoriano son:

- Leyes y regulaciones.
- Presupuestos.
- Programas y proyectos.
- Incentivos económicos.
- Campañas de comunicación

Necesidad de parámetros y mecanismos para el mejoramiento del sistema tarifado

Para mejorar los sistemas de estacionamiento tarifados, se pueden considerar las siguientes estrategias. Al hablar de tecnologías, se aborda el tema de la implementación de pago ya sea electrónico o móvil así, como la ocupación de sensores para detectar los espacios disponibles a lo largo y ancho de San Miguel de Salcedo.

Posteriormente instalar cámaras de seguridad para monitorear los estacionamientos la propuesta de desarrollar aplicaciones móviles para reservar y pagar de manera inmediata. Con respecto a la infraestructura, cabe indicar que la administración pública se debe preocupar por brindar el espacio ideal, de manera previa, antes de implantar la zona azul, para saber cuál será la capacidad del estacionamiento, generar señalética y mejorar la iluminación crear zonas de estacionamiento para los diferentes tipos de vehículos.

Es así que los espacios de estacionamiento están saturados los costos a cancelar en determinadas situaciones o son muy altos o son muy bajos el impacto ambiental el uso inadecuado de los sitios de estacionamiento para lo cual lo que se pretende con el presente trabajo investigativo es dar a conocer los parámetros y mecanismos para que el sistema tarifario SIMETSA en Salcedo pueda ejecutarse de una manera óptima.

En nuestro país, según el INEC el aumento del parque automotriz en Ecuador ha sido significativo en los últimos años. Según los datos, entre 2010 y 2015, el número de vehículos matriculados aumentó en un 57%, pasando de 1.226.349 a 1.925.368. Esto representa un crecimiento promedio anual del 7,5% en la última década, con un incremento de 35.000 vehículos por año (INEC, 2023).

En 2022, el parque automotriz ecuatoriano contaba con 2.524.725 vehículos, y en 2023, este número aumentó un 11%. Este crecimiento ha generado desafíos para las secretarías municipales de tránsito y movilidad, que enfrentan problemas de congestión y necesitan implementar soluciones para mejorar la movilidad urbana (INEC, 2023).

Las principales causas del aumento del parque automotriz:

- Aumento de la demanda: La creciente economía y la mejora en el nivel de vida de la población han generado una mayor demanda de vehículos.
- Mejoras en la infraestructura: La inversión en carreteras y autopistas ha facilitado la movilidad y ha aumentado la cantidad de vehículos en la calle.
- Ofertas y promociones: Las empresas automotrices han ofrecido promociones y descuentos que han incentivado a la gente a comprar vehículos.

Cabe mencionar que el aumento del parque automotriz no genera mayor beneficios pues, el aumento del número de vehículos ha generado problemas de congestión y tráfico en las ciudades. También, el aumento del parque automotriz ha generado un aumento en la contaminación ambiental. El crecimiento del parque automotriz requiere mejoras en la infraestructura vial para garantizar la seguridad y la eficiencia del tráfico, este es el panorama que Salcedo actualmente.

Dentro de la zona céntrica de San Miguel de Salcedo, contamos con la presencia del estacionamiento tarifado SIMETSA mismo que necesita modificaciones, por cuánto, cada año las condiciones y el contexto de la colectividad salcedense ha ido ha ido variando y las necesidades y exigencias de la ciudad requieren de una serie de mejoramientos y adecuaciones.

De esta forma las ciudades del país tengan una mejor presentación y sobre todo organización para evitar el caos del tráfico y demás inconvenientes que se generan en las denominadas horas pico, que inicia a partir de (7 am – 9 pm) (12pm 13pm) (17 pm 19 pm). Por su parte la ley orgánica de transporte, también, da a conocer de manera detallada sobre el metraje que debe contar estas áreas de parqueo los grados y las longitudes propicias para aplicar este sistema de estacionamiento tarifado rotativo en la ciudad de Salcedo.

La modificación más factica y posible es que esta entidad reguladora del transporte en Salcedo EPMC sea la encargada de llevar el tarifado, de esta manera quienes laboran dentro de esta institución tienen el conocimiento específico y puntual en lo

que concierne al tránsito y el transporte, por consecuencia también a lo que concierne las áreas de estacionamiento o las denominadas zona azul.

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque y nivel

Los autores Blasco y Pérez (2007), señalan que la investigación cualitativa estudia la realidad en su contexto natural y cómo sucede, sacando e interpretando fenómenos de acuerdo con las personas implicadas. El enfoque cualitativo es un método de investigación que se centra en la comprensión profunda y detallada de fenómenos sociales, culturales, políticos o económicos. Se enfoca en la calidad y el significado de los datos, más que en la cantidad. Dentro de sus principales características clave del enfoque cualitativo son:

- Enfoque en la comprensión profunda.
- Uso de métodos no estadísticos.
- Análisis de datos no numéricos (textos, imágenes, observaciones).
- Flexibilidad y adaptabilidad en el diseño de la investigación.
- Importancia de la subjetividad y la perspectiva del investigador.

Al enfoque cualitativo se le puede entender como el "procedimiento metodológico que utiliza palabras, textos, discursos dibujos, gráficos e imágenes la investigación cualitativa estudia diferentes objetos para comprender la vida social del sujeto a través de los significados desarrollados por éste" (Katayama, 2014, p. 43).

Para Blanco, R (2006). El enfoque cualitativo es esencial para el desarrollo de teorías y para la conceptualización de los fenómenos, asuntos o cosas que se desean investigar minuciosamente.

Su prioridad es la descripción, análisis y explicación de lo interesado de forma "holística" y lo más natural posible. La descripción y explicación debe ser detallada y profunda, por eso es imperativo el uso de cuestionarios que contengan preguntas "abiertas", que recojan el profundo sentir de los entrevistados.

El análisis de los datos recogidos por la observación o por cuestionarios debe ser uno subjetivo, donde el investigador usa su preparación y su modo de ver las cosas para analizarlas. Esa subjetividad es necesaria y promulgada por los que aplican el enfoque cualitativo a sus investigaciones formales.

El enfoque cualitativo de investigación se enmarca en el paradigma científico naturalista, el cual, como señala Barrantes (2014), también es denominado naturalista-humanista o interpretativo, y cuyo interés “se centra en el estudio de los significados de las acciones humanas y de la vida social”.

El presente trabajo investigativo tiene un enfoque cualitativo por cuanto busca demostrar las causas y efectos de la implementación del sistema de estacionamiento tarifado SIMETSA en la zona céntrica del cantón Salcedo.

Niveles de investigación

El nivel se refiere al grado de profundidad y complejidad de la investigación, así como al tipo de preguntas que se buscan responder. A continuación, se presentan los diferentes niveles de investigación.

- Nivel descriptivo: Se enfoca en describir características y tendencias de un fenómeno o población.
- Nivel correlacional: Se busca identificar relaciones entre variables.
- Nivel causal: Se busca establecer causas y efectos entre variables.
- Nivel predictivo: Se busca predecir resultados futuros basados en datos pasados.
- Nivel explicativo: Se busca explicar por qué ocurre un fenómeno

Niveles de investigación según la escala

- Micro-nivel: Se enfoca en individuos o grupos pequeños.
- Meso-nivel: Se enfoca en organizaciones o comunidades.
- Macro-nivel: Se enfoca en sociedades o sistemas globales

Niveles de investigación según el objetivo

- Investigación exploratoria: Se busca identificar y definir problemas u oportunidades de investigación.
- Investigación descriptiva: Se busca describir características y tendencias de un fenómeno o población.
- Investigación explicativa: Se busca explicar por qué ocurre un fenómeno.

- Investigación predictiva: Se busca predecir resultados futuros.

Niveles de investigación según la complejidad

- Investigación básica: Se enfoca en descubrir nuevos conocimientos sin fines prácticos inmediatos.
- Investigación aplicada: Se busca resolver problemas prácticos o mejorar procesos.
- Investigación evaluativa: Se busca evaluar la efectividad de programas o políticas.

Podemos decir que la investigación descriptiva se centra en responder a preguntas sobre el qué, el dónde, el cuándo y el cómo, pero no al porqué de una investigación. Y ayudándonos, de esta manera, a recoger más información sobre cada una de las variables específicas de nuestro estudio. Entre sus características principales se encuentran:

Datos objetivos y específicos. Está centrada en documentar los datos de manera exhaustiva, aunque siempre sin establecer relaciones causales.

Emplea técnicas de observación. Existen varios tipos de investigación, pero en todos ellos la observación juega un papel sumamente importante. Además, esta observación debe realizarse con cuidado para no alterar el fenómeno estudiado ni intoxicar los datos.

No se manipula la información. Los investigadores deben recopilar los datos en su estado natural sin manipular intencionalmente las variables o condiciones del entorno.

Usa distintas técnicas de recogida de datos. A la hora de recopilar la información, podemos ayudarnos de herramientas como los cuestionarios, las entrevistas, los estudios de gabinete o *desk research*, o la observación directa, las cuales nos proporcionan la información detallada que vamos a necesitar.

Necesaria en las etapas preliminares de un estudio. Este tipo de investigación se emplea, de manera habitual, como una etapa inicial que nos sirve para obtener

los datos que necesitamos de cara a ejecutar investigaciones más exhaustivas o experimentales.

La Investigación descriptiva: “Busca especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos, o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Hernández et al., 2006, p.102)

En otro caso, la investigación descriptiva, el investigador puede elegir entre ser un observador completo, observar cómo participante, un participante observador o un participante completo.

La investigación descriptiva es un tipo de investigación que busca describir y caracterizar un fenómeno, población o situación, sin intentar explicar sus causas o relaciones. Su objetivo es proporcionar una visión detallada y precisa de la realidad estudiada.

2.2. Características de la investigación descriptiva

- Enfoque en la descripción de la realidad.
- No busca establecer relaciones causales.
- Se centra en la recopilación de datos.
- Utiliza métodos cuantitativos y cualitativos.
- Busca proporcionar una visión objetiva y precisa.

Por ejemplo, analizar el contexto de las calles centrales de Salcedo donde se implanta el sistema de estacionamiento tarifado, puesto que un investigador puede monitorear desde lejos y rastrear las tendencias de selección y compra de los clientes. Esto ofrece una visión más profunda de la experiencia de compra del cliente (Cazau, 2006)

En conjunto con el enfoque cualitativo, debido a las definiciones antes expuestas se presenta el nivel explicativo y descriptivo, en donde el primer nivel, pretende de manera clara y expresa dar a conocer las múltiples consecuencias que ha causado la presencia del sistema tarifado en las principales calles y avenidas de la zona céntrica de San Miguel de Salcedo. Además, dar a conocer a detalle la ordenanza

emitida por el seno del concejo municipal con respecto a este sistema de parqueadero.

Características del nivel descriptivo

El nivel descriptivo es el primer nivel de investigación, cuyo objetivo es describir y caracterizar un fenómeno, población o situación. A continuación, se presentan los elementos clave del nivel descriptivo:

- Enfoque en la descripción de la realidad.
- No busca establecer relaciones causales.
- Se centra en la recopilación de datos.
- Utiliza métodos cuantitativos y cualitativos.
- Busca proporcionar una visión objetiva y precisa.

Tipos de investigación descriptiva

- Estudios de caso.
- Encuestas.
- Análisis de contenido.
- Observación participante.
- Estudios de tendencias

Por otra parte, el nivel descriptivo que tiene como pretensión definir cuál ha sido la importancia de implantar el sistema de estacionamiento SIMETSA en las calles de Salcedo tomando en cuenta el malestar de los transeúntes como para los conductores y en especial para los residentes y moradores del sector donde se pone en práctica el sistema de estacionamiento.

Elementos del método de investigación tenemos

El enfoque sistemático conocido como aquel método de investigación que sigue un proceso lógico y ordenado. Otro elemento es la estructura entendida como aquel método de investigación que tiene un diseño claro y definido la recopilación de datos entendida como la investigación que implica la recolección de información relevante entre el análisis de la interpretación.

Además técnicas y procedimientos científicos, la objetividad, que busca minimizar la subjetividad y los sesgos la validez el método pues para asegurar que los resultados sean precisos y relevantes. Finalmente la confiabilidad que es el método que busca asegurar que los resultados sean reproducibles y consistentes.

También método de investigación es un proceso sistemático y estructurado para recopilar y analizar información con el fin de responder a una pregunta o hipótesis de investigación. Los pasos generales del método de investigación varían según la disciplina y el enfoque. También, dentro del método de investigación existen diferentes pasos o estructuras en primer lugar se fórmula el problema o la pregunta de investigación.

Posteriormente, se hace una revisión exhaustiva de la información sobre el tema que vamos a investigar se selecciona una muestra se interpreta los resultados y finalmente se expone y se da conocer cuáles son las conclusiones y las recomendaciones del tema que se ha investigado.

Impacto social y económico del sistema de estacionamiento tarifado

Es importante destacar los efectos sociales y económicos que genera la implementación del sistema de estacionamiento tarifado en las calles de Salcedo. Este sistema ha tenido un impacto en la movilidad urbana, modificando los hábitos de estacionamiento de los conductores y afectando la fluidez del tránsito. Adicionalmente, se observa un cambio en los patrones de consumo en los comercios locales, con algunos clientes experimentando incomodidades debido al tiempo y costo asociado al aparcamiento. A nivel económico, la medida ha generado una fuente de ingresos para el gobierno local, sin embargo, también ha generado tensiones entre los diferentes actores sociales involucrados, como conductores, comerciantes y residentes del sector.

• Impacto en la movilidad urbana

- Cambios en el flujo vehicular
- Reducción de la congestión en calles principales
- Aumento de la rotación de vehículos en zonas de alta demanda

- **Percepción de los conductores y transeúntes**

- Opinión sobre la accesibilidad al estacionamiento
- Reacciones ante el costo del estacionamiento
- Efectos en la calidad de vida de los residentes cercanos

- **Efectos económicos en el comercio local**

- Cambios en el comportamiento de compra de los clientes
- Impacto en los ingresos de los comercios cercanos
- Adaptación de los negocios a las nuevas dinámicas

- **Aspectos legales y normativos**

- Análisis de la ordenanza municipal sobre el sistema SIMETSA
- Cumplimiento de la normativa en el territorio
- Evaluación de la equidad en la aplicación de tarifas

- **Estrategias para mejorar el sistema de estacionamiento**

- Propuestas para aumentar la efectividad del sistema
- Medidas para reducir la insatisfacción de los ciudadanos
- Mejoras en la señalización y en el control de acceso

- **Evaluación social y política**

- Aceptación del sistema entre los residentes y las autoridades locales
- Opiniones sobre el uso de recursos públicos en la implementación
- Impacto en la política urbana a largo plazo

2.3. Método de investigación

El método de investigación es un enfoque sistemático y estructurado para recopilar, analizar e interpretar datos con el fin de responder a preguntas de investigación o hipótesis, mediante la aplicación de técnicas y procedimientos científicos y críticos, que garantizan la objetividad, validez y confiabilidad de los resultados.

Los métodos de investigación localizan y delimitan un problema, permiten recolectar datos importantes para generar hipótesis que posteriormente sean probadas o respaldadas.

De esta forma se pueden tomar las decisiones más acordes al caso de estudio, además, la escogencia del tipo de investigación de terminará los pasos a seguir del estudio y guía para el investigador, las técnicas y métodos que puedan emplear.

En general, determina todo el enfoque de la investigación influyendo en instrumentos, y hasta la manera de cómo se analiza los datos recaudados. Así, el punto de los tipos de investigación en una investigación va a constituir un paso importante en la metodología, porque determina el enfoque del mismo Guevara, G. (2020).

Para llevar a cabo de manera práctica y eficiente la presente investigación de Políticas públicas de regulación del sistema tarifario SIMETSA y sus efectos en el cantón Salcedo se empleó los siguientes métodos de investigación:

Método lógico – deductivo

Mediante el método lógico deductivo se aplican los principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios. El papel de la deducción en la investigación es doble:

- a. Primero consiste en encontrar principios desconocidos, a partir de los conocidos. Una ley o principio puede reducirse a otra más general que la incluya. Si un cuerpo cae decimos que pesa porque es un caso particular de la gravitación.
- b. También sirve para descubrir consecuencias desconocidas, de principios conocidos.

Consiste en inferir de la semejanza de algunas características entre dos objetos, la probabilidad de que las características restantes sean también semejantes. Los razonamientos analógicos no son siempre válidos.

Por otro lado, el método lógico deductivo es un enfoque de razonamiento que busca llegar a conclusiones precisas y ciertas a través de la aplicación de reglas lógicas y principios deductivos.

Características del método lógico deductivo

- Enfoque en la lógica y la razón.
- Uso de premisas y conclusiones.
- Aplicación de reglas lógicas (silogismos, inferencias, etc.)
- Busca la certeza y la precisión.
- Rechaza la ambigüedad

El método histórico

Está vinculado al conocimiento de las distintas etapas de los objetos en su sucesión cronológica, para conocer la evolución y desarrollo del objeto o fenómeno de investigación se hace necesario revelar su historia, las etapas principales de su desenvolvimiento y las conexiones históricas fundamentales (Ramos, 2008 p. 10).

Partimos de que el presente método permitió aplicar la generalidad doctrinaria a casos similares, proporcionando así conocimientos modernos y distintos, a partir de los ya Conocidos sobre la creación del sistema del estacionamiento tarifado SIMETSA, conocido mayormente como la zona azul de parqueo.

El método histórico es un enfoque de investigación que busca estudiar y analizar eventos, procesos y fenómenos del pasado para entender su evolución y significado. A continuación, se presentan los elementos clave del método histórico.

Dentro de las características más resaltables del método histórico, tenemos el enfoque en el pasado, así como, la realización de un análisis de eventos procesos y fenómenos. El método histórico se caracteriza también por hacer uso de fuentes primarias y secundarias de investigación posterior a esto busca la comprensión y

la interpretación de dicha información finalmente considera el contexto histórico al cual estamos abordando.

Tipos de método histórico

- Historia política: estudia la evolución de los sistemas políticos.
- Historia social: analiza la vida cotidiana y las estructuras sociales.
- Historia económica: examina la evolución económica.
- Historia cultural: estudia la cultura y las ideas.

Se define como aquel enfoque de investigación científica que tiene el objetivo de responder preguntas o resolver problemas a través de la formulación y la comprobación de hipótesis. Dentro de los pasos que se debe ejecutar para llevar a cabo el método hipotético deductivo tenemos como primer paso la formulación del problema, posteriormente, la revisión de la literatura de esta manera, establecer una hipótesis clara y precisa posteriormente la deducción de predicciones generando la lógica de nuestra hipótesis. Finalmente la recopilación de datos y el análisis de dichos de dichos datos e información que nos permita sacar una conclusión válida sobre nuestra hipótesis.

El método hipotético-deductivo requiere una formulación clara y precisa de la hipótesis, pero puede ser influenciado por factores externos. A veces, no es posible probar todas las variables involucradas, y su aplicación puede verse limitada por la complejidad del problema en estudio. Este procedimiento busca responder a los problemas científicos mediante la postulación de hipótesis consideradas como verdaderas, sin contar con certeza absoluta sobre ellas.

Son conjeturas que anticipan una solución a esos problemas, y van configurando estructuras jerárquicamente ordenadas de hipótesis donde algunas son fundamentales, otras son derivadas y otras cumplen una función auxiliar.

De esos sistemas hipotéticos se derivan deductivamente consecuencias que deberán ser empíricamente contrastadas. Por último, habrá una instancia de contrastación que permitirá evaluar las hipótesis sobre los resultados obtenidos.

Si el resultado es desfavorable, la hipótesis será considerada refutada y en principio deberá abandonarla. Si en cambio el resultado fuera favorable, la hipótesis será considerada corroborada.

Esta noción de corroboración difiere de la de verificación. Mientras verificar es probar la verdad de un enunciado, corroborar es meramente la aceptación provisoria, sobre la base de la falta de refutación, y el apoyo indirecto.

Es aquel que a partir de una hipótesis para luego obtener una conclusión particular sobre el problema a desarrollar, comprobando de manera directa mediante la investigación en la zona donde se impulsa este tipo de estacionamiento tarifado, es decir, se planteó una hipótesis inicial misma que posteriormente fue analizada por medio de los distintos factores obtenidos en las entrevistas a los personajes que tienen íntima relación diaria con el estacionamiento tarifado en Salcedo.

2.4. Tipo de investigación

Existen diversos tipos de investigación, estos pueden variar o clasificarse según su objetivo su alcance su método o su disciplina entre los tipos más comunes de investigación tenemos:

La investigación básica, investigación aplicada, cualitativa, cuantitativa, mixta, exploratoria, descriptiva, experimental, correlaciona, documental, investigación de campo e investigación accionada o participativa.

La investigación científica es esencialmente como cualquier tipo de investigación, sólo que más rigurosa y cuidadosamente realizada. Podemos definirla como un tipo de investigación “sistemática, controlada, empírica, y crítica, de proposiciones hipotéticas sobre las presumidas relaciones entre fenómenos naturales” (Kerlinger, 1975, p. 11).

Investigación sistemática y controlada

Que es “sistemática y controlada” implica que hay una disciplina constante para hacer investigación científica y que no se dejan los hechos a la casualidad. “Empírica” significa que se basa en fenómenos observables de la realidad. Y

“crítica” quiere decir que se juzga constantemente de manera objetiva y se eliminan las preferencias personales y los juicios de valor.

Es decir, llevar a cabo investigación científica es hacer investigación en forma cuidadosa y precavida.

Por la naturaleza que demuestra la presente investigación se viabiliza un diseño investigativo con enfoque cualitativo, mismo que incluye población, técnicas, instrumentos, análisis de la información obtenida mismo que fueron de gran ayuda para la presentación y sustanciación del uso del conocimiento existente hacia un nuevo conocimiento, esto conllevó a contar con el siguiente plan de estrategias, población, y preguntas para obtener resultados fructíferos con respecto a nuestros objetivos planteados.

Población

En investigación, la población se refiere al conjunto de elementos o individuos que se quiere estudiar o analizar. Es el universo de intereses, el grupo objetivo que se busca comprender o describir. La población cristaliza las siguientes características.

- Universo: Conjunto total de elementos o individuos.
- Homogeneidad: Comparten características comunes.
- Delimitación: Se define claramente quién está incluido y quién no.
- Accesibilidad: Se puede acceder a la población para recopilar dato

Es preciso indicar que existen diferentes tipos de población. por ejemplo la población finita, entendida como aquel número conocido ilimitado de elementos que vamos a estudiar dentro de una investigación.

Otro tipo de población es la infinita que como su nombre lo manifiesta tenemos un número desconocido ilimitado de elementos es decir una cantidad mesurada a la que nosotros vamos a acceder es el caso de los habitantes de todo el mundo y finalmente la población disponible, que, es aquel subconjunto de la población accesible para nuestra investigación.

Por otra parte, La población es el conjunto de todos los elementos (personas, objetos, organismos, historias clínicas) que participan del fenómeno que fue definido y delimitado en el análisis del problema de investigación.

Existe la particularidad de que la población tiene la característica de ser estudiada, medida y cuantificada. También se conoce como universo en tal sentido la población debe delimitarse claramente en torno a sus características de contenido, lugar y tiempo. Toledo, E. (2014)

La población de estudio es un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra que cumple con una serie de criterios predeterminados. Gómez J. (2016)

La presente investigación comprende como población, los siete concejales del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Salcedo administración 2023-2027, quienes son los encargados principalmente de fiscalizar y ejecutar ordenanzas en beneficio del cantón.

Además, se contempla la participación de dos jefes departamentales quienes son los que están a cargo del buen manejo y ejecución del estacionamiento tarifado SIMETSA. Por cuanto los personajes anteriormente indicados comprenden la realidad que se vive en la zona del tarifado en Salcedo he considerado de vital importancia para la muestra de la población del presente trabajo investigativo.

Técnicas

Las técnicas en investigación son métodos y procedimientos utilizados para recopilar, analizar e interpretar datos con el fin de responder a preguntas de investigación o hipótesis. A continuación, se presentan algunas técnicas comunes. Entre las técnicas más empleadas tenemos:

- Encuestas: Cuestionarios estructurados para recopilar información.
- Entrevistas: Conversaciones en profundidad con individuos o grupos.
- Observaciones: Registro de comportamientos o fenómenos en su entorno natural.
- Experimentos: Manipulación de variables para estudiar causas y efectos.

- Estudios de caso: Análisis detallado de un caso o situación específica.
- Análisis de contenido: Examen de textos, imágenes o videos.
- Grupos focales: Discusiones grupales para recopilar información.

La entrevista

La entrevista es una técnica de recopilación de datos en la que se realiza una conversación estructurada o no estructurada con una persona o grupo de personas con el fin de obtener información relevante sobre un tema específico. Es una herramienta fundamental en la investigación social, empresarial y educativa.

La entrevista permite un acercamiento directo a los individuos de la realidad. Se considera una técnica muy completa. Mientras el investigador pregunta, acumulando respuestas objetivas, es capaz de captar sus opiniones, sensaciones y estados de ánimo, enriqueciendo la información y facilitando la consecución de los objetivos propuestos. Murillo, J (2020).

La entrevista es una técnica de recogida de información que además de ser una de las estrategias utilizadas en procesos de investigación, tiene ya un valor en sí misma. Tanto si se elabora dentro de una investigación, como si se diseña al margen de un estudio sistematizado, tiene unas mismas características y sigue los pasos propios de esta estrategia de recogida de información.

Las ventajas de emplear este tipo de investigación como es la entrevista caben manifestar que existe la obtención de información precisa y detallada así como también nos permite la posibilidad de explorar temas de alta complejidad por otra parte la flexibilidad en la recopilación de datos y también la posibilidad de establecer una relación entre el entrevistado y el entrevistador finalmente la obtención de información ya sea de manera cuantitativa y cualitativa.

Dentro de las principales características de la entrevista como una técnica de recopilación de datos, se encuentra , la interacción verbal, entendida como la conversación entre el entrevistador y el entrevistado. La entrevista debe contar con un objetivo específico es decir, centrarse en determinado tema o pregunta específica.

La recopilación de datos, es una característica importante de la entrevista pues a través de a través de esta nosotros sabremos qué tan relevante y precisa es la entrevista y posteriormente la flexibilidad, esta puede ser estructurada o no estructurada y finalmente la contextualización que es el contexto específico en el cual se está marcando dicha entrevista.

Por tanto, todo lo que a continuación se expone servirá tanto para desarrollar la técnica dentro de una investigación como para utilizarla de manera puntual y aislada.

El principal objetivo de una entrevista es obtener información de forma oral y personalizada sobre acontecimientos, experiencias, opiniones de personas. Siempre, participan como mínimo dos personas. Una de ellas adopta el rol de entrevistadora y la otra, el de entrevistada, generando entre ambas una interacción en torno a una temática de estudio Folgueiras, P (2016).

La técnica que se va a desarrollar a lo largo de esta investigación es la entrevista que presentará de forma estructurada, preguntas que nos servirá para obtener información de los actores principales que conviven diariamente con las ventajas y desventajas del sistema de la presencia del estacionamiento tarifado. Las preguntas que se han realizado por medio de entrevistas son claras y de fácil entendimiento.

Entrevista 1

Dra. Mgs Natalia Santamaria – Concejal del cantón Salcedo 2023 – 2027

- **Cuál es su perspectiva sobre la implantación del estacionamiento tarifado SIMETSA en la ciudad de Salcedo.**

Fue una propuesta de la administración anterior encabezada por el alcalde William Naranjo un proyecto que tenía expectativas muy grandes en beneficio del cantón Salcedo sobre todo por el tema de la regeneración de la regeneración urbana no obstante así como existen ventajas también se desataron factores en desventaja como la inconformidad de los comerciantes de los transeúntes y de las personas quienes viven aledaño a las calles en donde se impartió este tipo de estacionamiento tarifado.

Considera que se debe modificar la forma de administración y ejecución del estacionamiento Tarifado?

Como concejal electa del periodo 2023 2027 hemos realizado múltiples acercamientos con la empresa pública de movilidad del cantón Salcedo la EPMC donde se abordado este tema, de modificar la forma de administración y que esta empresa pública, sea la encargada de regular los estacionamientos. Pues es el organismo especializado en las áreas de transporte y tránsito de esta manera, pues lo más saludable es que esta empresa pública tome las riendas de los sitios de estacionamiento en el cantón Salcedo.

Puesto que en la actualidad, está a cargo de la dirección municipal de seguridad y control de riesgos no obstante las inconformidades y el rechazo por parte de los usuarios y de los antecedentes nos han hecho saber y palpar de forma directa que no está administrado de la mejor manera bajo el amparo del municipio de Salcedo.

- **Qué mejoras ha generado para Salcedo la presencia de la zona azul SIMETSA**

En el tema de mejoras, de cierta manera, se ha regulado el tiempo que puede pasar estacionado los vehículos tomando en cuenta, que antes de existir la zona azul en

el cantón Salcedo, la inconformidad de los comerciantes transeúntes y vecinos radicaba en que los vehículos pasaban estacionados largas horas sin ningún límite en el tema del tiempo.

Por otra parte lo que sea podido generar como mejora es el tema de la regeneración urbana en donde a Salcedo se le ha dado una nueva imagen a la ciudad San Migueleña.

- **Qué anomalías considera que se han desatado desde la colocación de la señalética del estacionamiento tarifado**

La inconformidad por parte de los vecinos, quienes viven diariamente al lado de las calles en donde se ha implantado este tema del parqueadero tarifado son varias. En primer lugar porque no existe un organismo regulador que valide efectivamente el tiempo que ha pasado un vehículo estacionado.

Por otra parte, si hablamos sobre los días de comercio aquí en Salcedo, que son los días jueves y domingos mayormente, el caos y el colapso por la presencia de transeúntes comerciantes y el tráfico se vuelve un verdadero dolor de cabeza, para lo cual se debe hacer modificaciones urgentes a los sitios en donde se implantó el estacionamiento tarifado pues incluso existen reclamos de que las personas adquieren el servicio de la cartilla para poderse estacionar no obstante personas externas los retiran del parabrisas y posteriormente procede el tema de las multas en si no hay un proceso seguro que me certifique que estoy o que me he estacionado de manera adecuada y que mi vehículo estará a salvo.

Entrevista 2

Sra. Jenny Morales - Presidenta de los comerciantes del Mercado América

- **Cuál es su perspectiva sobre la implantación del estacionamiento tarifado SIMETSA en la ciudad de Salcedo**

Al inicio cuando se socializó y nos presentaron distintos renders de cómo Salcedo ganaría con la presencia de estacionamiento tarifado era una alegría para nosotros saber que nuestra ciudad va a contar con un sistema distinto de estacionamiento que regularía y acabaría con tanto abuso que los usuarios de las calles venían generando desde tiempo atrás no obstante esta realidad sólo se vio en imágenes porque nuestro diario vivir lo que se puede observar son perspectivas negativas

La idea que nos transmitieron los técnicos del anterior y actúa la administración fue una ciudad más ordenada seguir el ejemplo de las grandes ciudades en donde a través de un estacionamiento pagado se brindar un mejor servicio tanto a los turistas como a las personas propias de Salcedo

- **Considera que se debe modificar la forma de administración y ejecución del estacionamiento Tarifado?**

Es lo primero que se debería hacer, las modificaciones en el estacionamiento tarifado o zona azul de Salcedo se debe modificar desde tiempo atrás pues los reclamos y la resistencia de las personas quienes hacen uso y quienes han sido sancionados injustamente son varios hay que tomar en cuenta que los costos a cancelar y en caso de cometer alguna infracción son altos y más aún la protesta se levanta cuando dicha infracción no ha sido cometida por parte del usuario y de hecho no se tiene un respaldo 100% confiable que me indique quién es el que ocurrió en dicha falta para sancionarlo económicamente

- **Qué mejoras ha generado para Salcedo la presencia de la zona azul SIMETSA**

Desde mi forma de ver mejoras no se ha visto no se ha generado de pronto el ingreso económico a las arcas municipales pero de ahí no se ha podido evidenciar

los cambios que se manifestó en la socialización a los comerciantes a los vecinos y en general a todos los antecedentes más bien lo que se ha podido ver es controversias polémicas.

- **Qué anomalías considera que se han desatado desde la colocación de la señalética del estacionamiento tarifado**

El colapso en la zona de Comercio de Salcedo bueno Salcedo es un cantón netamente de comercio las actividades de comercio sean trasladado prácticamente ya a cuatro días de feria entonces la colocación de señalética en los sitios de estacionamiento se ha generado el colapso en las calles de Salcedo. Más aún vuelvo y repito, en los días de los días de feria que como anomalía pues lo primero que se puede evidenciar es el tema de colapso si tomamos en cuenta las horas pico en donde estudiantes servidores públicos servidores privados salen de sus trabajos o ingresan a sus trabajos prácticamente se vuelve inaccesible a la zona centro del cantón Salcedo.

Por ejemplo, yo soy comerciante más de 25 años aquí en el mercado América al momento que se quiere ingresar los productos en cantidades grandes, es decir por medio de camiones se vuelve inaccesible no se puede transportar la mercadería con facilidad por este motivo las anomalías deben ser modificadas se debe generar algún tipo de cambio en el estacionamiento tarifado.

Entrevista 3

Dra. Mgs Mercy Santamaria – Directora del departamento de Transporte de la Empresa Pública de Movilidad de Cotopaxi EPMC

- **Cuál es su perspectiva sobre la implantación del estacionamiento tarifado SIMETSA en la ciudad de Salcedo.**

La perspectiva de un estacionamiento tarifado desde luego es brindar comodidades de primera orden a los usuarios a las personas que visiten la ciudad de Salcedo a los mismos habitantes del cantón no obstante la inconformidad por parte de la ciudadanía es muy evidente incluso en los medios de comunicación se ha podido evidenciar el criterio y el rechazo a este tipo de estacionamiento que viene radicando y ya desde algunos años de manera poco favorable para los usuarios lo que se pretendería como perspectiva es un servicio que se adapte a la realidad actual del cantón Salcedo pues Salcedo ya no es un cantón pequeño o una ciudad pequeña pues con el trajinar de los años se ha podido ver el desarrollo económico social cultural que vive la ciudad San Migueleña. En ese sentido las adaptaciones o los requerimientos que la ciudad pide a sus administradores y ya no son los mismos de antes en tal sentido pues se debe proporcionar un servicio más actualizado y desde luego acompañado del tema de la tecnología o la digitalización que actualmente está en auge.

- **Considera que se debe modificar la forma de administración y ejecución del estacionamiento Tarifado?**

Desde luego que sí, es importante que se modifique el ente regulador de administración de los sitios de estacionamiento público en el cantón Salcedo. Pues nosotros como empresa pública de movilidad de Cotopaxi tenemos el personal necesario y capacitado en el área de estudio para brindar a la ciudadanía del cantón Salcedo a los turistas quienes lo visitan, un sistema de estacionamiento tarifado rotativo avanzado que se adapte a las necesidades actuales de la ciudad de Salcedo lógicamente se debe seguir el modelo de las grandes ciudades en donde existe una aplicación móvil en donde se puede fácilmente ubicar un espacio libre

para estacionarse así como también el tiempo y los costos y sobre todo la forma fácil de cancelar dicho estacionamiento.

- **Qué mejoras ha generado para Salcedo la presencia de la zona azul SIMETSA**

Hablar de mejoras no están evidenciado en el tema del estacionamiento tarifado pues únicamente lo que se ha proporcionado es una forma mínima de regeneración urbana no obstante las mejoras o los beneficios que verdaderamente un estacionamiento tarifado debería brindar Salcedo aún no ha podido instaurar para la colectividad

Qué anomalías considera que se han desatado desde la colocación de la señalética del estacionamiento tarifado

Las anomalías que se evidencian son varias, no obstante el tema del ingreso a los parqueaderos privados es decir a los garajes de las casas se han visto gravemente afectados pues aún no existe la educación o el respeto del caso los las personas y los usuarios no respetan dicha señaléticas se estacionan sin ningún tipo de reparo en ese sentido lo que se puede trabajar también es en una nueva socialización y que las sanciones que se impongan quienes incumplan con la normativa con la señalética sean más drásticas

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Propuesta de ordenanza para el estacionamiento Tarifado SIMETSA en el cantón Salcedo

GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN SALCEDO

Que, al Constitución de la República en su Artículo 264, numeral 6, otorga al competencia exclusiva para que las municipalidades del país, dentro de su jurisdicción, asuman la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público.

Que, al Constitución de la República en su Artículo 425, establece que la jerarquía normativa considerará en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en su artículo 57, literal a), establece la atribución del Concejo Municipal para el ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones.

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en su artículo 55, literal b) y f), reconoce la competencia exclusiva de los municipios para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Que, el artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización señala que, para el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrá delegar total o parcialmente

Que, el artículo 568 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD señala que, las tasas serán reguladas mediante ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del Alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo Concejo.

Que, el artículo 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece las Atribuciones del concejo municipal.

Que, el artículo 238 de la Constitución de la República, dispone que los GADS gozaran de autonomía política administrativa y financiera.

Que, el artículo 240 de la Constitución de la República, determina la facultad legislativa de los Gobiernos seccionales descentralizados, en el ámbito de sus competencias y jurisdicción territorial.

Que, el artículo 5 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en base a la autonomía política, administrativa y financiera, que comprende el derecho y la capacidad efectiva de este nivel de gobierno, para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Así mismo, manda que la autonomía financiera, es la capacidad para generar y administrar sus propios recursos de acuerdo con la Constitución y la Ley.

Que, el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, establece la capacidad normativa de los concejos municipales, para dictar normas de carácter general, a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones aplicables dentro de su circunscripción territorial.

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

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 inteligentes de vehículos en forma organizada, ordenada y controlada, a través de la generación de una oferta permanente y continua de espacios libres para el estacionamiento vehicular.

Art. 2 . Alcance. Las normas, disposiciones y regulación contenidas en esta Ordenanza, 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 de la Parroquia San Miguel del Cantón Salcedo donde funciona el Sistema de Tarifado Vehicular, las mismas que son susceptibles de ampliarse o reducirse.

Art. 3.- Ámbito. La presente Ordenanza es de aplicación obligatoria para todas las personas que necesitan parquear sus vehículos donde se han establecido zonas de parqueo tarifado para vehículos que circulan en las vías urbanas de la Parroquia San Miguel de Salcedo.

ADMINISTRACIÓN Y RESPONSABILIDAD

Art. 4.-La administración del funcionamiento del servicio tarifado estará a cargo de la Dirección de Tránsito y Transporte, de la Empresa Pública de Movilidad de Cotopaxi bajo la responsabilidad del Comisario y los directores departamentales de dichas direcciones.

CAPÍTULO II

DEL FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN

Art. 5.- Delimitación de lugares de estacionamiento de vehículos en la zona SIMETSA.- El SIMETSA se aplicará:

Al costado derecho de las vías paralelo a la acera y en el sentido de la circulación vehicular, salvo que en las vías de un solo sentido de circunvalación lo impidan, en cuyo caso el estacionamiento se aplicará en el costado izquierdo.

En aquellas calles de un solo sentido de tráfico, por donde circulan buses de transporte público urbano de pasajeros, y exista espacio suficiente, el estacionamiento se dispondrá en el costado izquierdo de la vía, de modo que las unidades de transporte puedan transitar libremente por el carril derecho y se pueda realizar el ascenso y descenso de pasajeros junto a la acera sin obstáculos.

Los espacios para las personas con discapacidad y movilidad reducida deberán estar ubicados junto a las rampas de acceso a las aceras, contarán con la señalización específica y serán de uso exclusivo, para vehículos autorizados.

Art. 6.- Tamaño de las Plazas de estacionamiento. El ancho de las plazas de estacionamiento podrá variar entre 2.20 y 2.50 metros, dependiendo del ancho de la calzada. Cada plaza de estacionamiento estará debidamente señalizada para efectos del control Municipal.

Art. 7.- Ingresos vehiculares y paradas de buses urbanos. Se respetarán los ingresos vehiculares a los inmuebles, en un ancho máximo de 3.00 metros, así como

los accesos a parqueaderos públicos en solares no edificados, en un ancho máximo de

6.00 metros, siempre y cuando cuenten con la respectiva autorización municipal para su funcionamiento.

Art. 8.- Estacionamientos de vehículos de transporte público. Las cooperativas de taxis y de camionetas de alquiler legalmente constituidas que hay mantenido asignados espacios de estacionamiento dentro la zona SIMETSA podrán ocupar los metros

lineales reglamentarios establecidos por el Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 004-2-2011 de calzada con respecto a la acera, y continuarán pagando el valor establecido en la Ordenanza que Regula el Cobro del Impuesto por Ocupación de la Vía Pública, siempre y cuando ésta ocupación concuerde con el informe técnico presentado por la Dirección de Planificación de la Empresa Pública de Movilidad de Cotopaxi

Art. 9.- De los sitios reservados permanentes. En ningún caso en el área del SIMETSA existirán espacios reservados permanentes de uso exclusivo.

Art. 10.- Señalización e información. La Dirección de Planificación de la EPMC proporcionará los planos del diseño con el cual se procederá a la señalización horizontal.

Art. 11.- De las jornadas y horarios de funcionamiento. El SIMETSA operará con la modalidad de prepago a través de la aplicación móvil de martes a viernes y domingo en jornadas de 10 horas, desde las 08:00 hasta las 18:00. Se declara de estacionamiento prohibido las vías longitudinales y transversales por las que recorrerá el desfile los días de fiestas cantonales, las cuales deben quedar libres.

Art. 12.- Tiempo máximo de parqueo.- Existirá un tiempo máximo de parqueo de 2 horas.

Art. 13.- De la inmovilización.- Previa verificación de la ausencia del ticket virtual en la aplicación móvil por parte del Agente de Parqueo, notificará a los motorizados autorizados quienes serán los encargados de inmovilizar a los vehículos que estuvieren estacionados en la zona tarifada o realizando el uso indebido de la vía pública, por no haber adquirido el correspondiente ticket de pago en la aplicación, o por haber superado el tiempo máximo de tolerancia. Dicha inmovilización quedará sin efecto una vez cancelado el valor correspondiente por la infracción.

DETALLE DE LAS CALLES DE LA ZONA TARIFADA DIGITAL "SIMETSA"

- * Calle Belisario Quevedo, desde la calle 9 de octubre hasta la calle García Moreno
- * Calle Vicente León, desde la calle 9 de octubre hasta la calle Vicente Maldonado.
- * Calle Sucre, desde la Av. Circunvalación hasta la calle 9 de octubre.
- * Calle 24 de Mayo, desde la calle 9 de octubre hasta la calle Vicente Maldonado.
- * Calle Rocafuerte, desde la Av. Circunvalación hasta la calle 9 de octubre.
- * Av. Olmedo, desde la calle Mario Mogollón hasta la calle Vicente Maldonado.
- * Calle 9 de octubre, desde la calle Belisario Quevedo hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Bolívar, desde la calle Quito hasta la Av. Olmedo.
- * Calle García Moreno, desde la calle Mejía hasta la calle Quito.
- * Calle González Suarez, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Padre Salcedo, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Ana Paredes, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Juan León Mera, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Luis A. Martínez, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Ricardo Garcés, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Vicente Maldonado, desde la calle Vicente León hasta la Av. Olmedo.
- * Calle Guayaquil, desde la Av. Olmedo hasta la Av. Jaime Mata.
- * Calle Alejandro Salgado, desde la calle Enriqueta Velasco hasta la calle Guayaquil.

Art. 14.- De la venta.- La venta de los Tickets del Sistema de Parqueo Tarifado, estará a cargo de los Agentes de Parqueo asignados a cada zona y centros autorizados por la EPMC

Art. 15.- Obligatoriedad del pago. Para ocupar los espacios de estacionamiento que forman parte del Sistema, durante las jornadas y horarios de funcionamiento del mismo, el conductor de todo vehículo liviano, de uso público o privado, deberá pagar el valor correspondiente, por el tiempo que vaya a permanecer estacionado, que no excederá del tiempo máximo de permanencia que es de dos horas. Este pago se lo puede realizar a través de transferencias bancarias directas a las cuentas autorizadas en la aplicación móvil.

Esta disposición incluye a todo vehículo liviano de uso público, que presta servicio de transporte de pasajeros en taxis, furgonetas de transporte escolar, de turismo, o institucional.

Art. 16.- De las sanciones del Agente de Parqueo.- El agente de parqueo será sancionado por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en esta ordenanza, de la siguiente manera:

- Por primera vez, amonestación verbal que deberá constar en su expediente personal.
- Por segunda vez, amonestación por escrito, que deberá constar en su expediente personal.
- Por tercera vez, terminación unilateral de la autorización como Agente de Parqueo emitida por la EPMC.

Art. 17.- De las obligaciones de los usuarios.- Son obligaciones de los usuarios las siguientes:

- Adquirir la especie valorada (Ticket virtual), el cual es el único documento digital que le autoriza a usar el espacio en la vía pública para parquear su vehículo.

- En caso de haber utilizado la zona de parqueo por más tiempo de lo pagado, deberá cancelar la multa correspondiente, para proceder a retirar el candado inmovilizador.
- Cumplir con las demás normas viales y de tránsito.
- .Asegurar su vehículo, y no dejar visible objetos de valor, por cuanto el Agente de Parqueo NO se responsabiliza en caso de pérdida. La seguridad de su vehículo y de los objetos en su interior son de su exclusiva
- responsabilidad.
- Sugerir al Agente de Parqueo, alguna observación que tenga que tomarse en cuenta para el mejoramiento del Sistema de Parqueo Tarifado. La adquisición de la especie valorada (Tickets) lleva consigo la aceptación incondicional a lo establecido en la presente ordenanza.

Art. 18-. De las prohibiciones de los usuarios.- Son prohibiciones de los usuarios las siguientes:

- a. No acatar las instrucciones del Agente de Parqueo
- b. Utilizar el espacio de parqueo sin haber adquirido el ticket del Agente o punto de venta autorizado.
- c. Dejar en el vehículo ancianos, niños y mascotas sin la respectiva custodia.
- D. Faltar el respeto de manera física o verbal al Agente de parqueo.
- e. Violentar las seguridades de los vehículos que se encuentren inmovilizados.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.-El GAD Municipal, en la implementación del Sistema de Parqueo Tarifado se hará cargo de la adquisición de los candados inmovilizadores y de toda la señalización horizontal y vertical necesaria para su funcionamiento.

CERTIFICACIÓN.- Certifico que LA ORDENANZA DE CREACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO TARIFADO DEL CANTÓN SALCEDO "SIMETSA", fue discutida y aprobado por el .I Concejo del GAD Municipal del Cantón Salcedo, en Sesión Ordinaria de fecha miércoles 13 de noviembre de 2024

Dr. TARQUIÑO NARANJO TORRES

SECRETARIO DEL I. CONCEJO MUNICIPAL.

SALCEDO

SECRETARÍA DEL GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN SALCEDO.- A los 06 días del mes de febrero del año 2020, las 16h30.- Vistos.- de conformidad a lo que dispone el Art. 32 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito

CONCLUSIONES

- Es evidenciable, como la ciudad de Salcedo vive un caos fatal en las denominadas horas pico, para lo cual las autoridades de turno en conjunto con la empresa pública, deben accionar esfuerzos para combatir el tráfico en conjunto con los puntos negativos que el sistema SIMETSA ha traído como consecuencia de su implantación a la urbe San Migueleña.
- Las necesidades de la ciudad San Migueleña son inestables para lo cual los servicios públicos que se brindan deben estar en constante evaluación, es el caso del sistema de estacionamiento tarifado que hace 5 años atrás, fue promulgado por la administración 2019 1023, no obstante en la actualidad el contexto y las condiciones de la zona central requieren de actualización en el área de los estacionamientos.
- Finalmente, es preciso manifestar que la acción primordial es para modificar la realidad de los espacios de estacionamiento es la modificación de la ordenanza municipal donde se entregue las competencias administrativas a la Empresa Pública de Movilidad de Cotopaxi siendo este el ente regulador especializado y encargado de digitalizar los sitios de estacionamiento por medio de una aplicación móvil que facilite en todo sentido tanto el acceso

RECOMENDACIONES

- Es de imperiosa necesidad que una vez que el sistema tarifado pase a manos administrativas de la EPMC, se socialice con los moradores y ciudadanos de San Miguel de Salcedo sobre la nueva forma de adquirir un espacio o sitio de estacionamiento por medio de una aplicación móvil que facilitará el tiempo y evitará los contratiempos que viven actualmente los usuarios del sistema de parqueo en Salcedo.
- La Empresa Pública de Movilidad de Cotopaxi EPMC en conjunto con el GAD de Salcedo deberían precautelar los derechos y las comodidades de los usuarios, tanto, propios como turistas que visitan la zona céntrica de Salcedo y realizar los pertinentes estudios de factibilidad para extender una nueva red de vías que brinden el servicio de estacionamiento, y de esta manera evitamos el colapso de los estacionamientos en la vía pública.
- Se recomienda que el tarifado SIMETSA debe contar con las tarifas justas y competitivas, así como implementar sistemas de pago eficientes y seguros por medio del uso de la tecnología, mejorando la señalización y comunicación con los usuarios. Tomando en cuenta opciones de estacionamiento para personas con discapacidad, son grupos prioritarios y que se debe brindar a el servicio de parqueo pertinente.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguagallo, A. (2022). *Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de estacionamiento rotativo tarifado, en el centro urbano del cantón La Libertad, provincia de Santa Elena, período 2022-2023*. Facultad de Administración de Empresas , Gestión del Transporte . Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/18674>
- Alarcón, R. (2022). *Propuesta de un sistema de estacionamiento rotativo y tarifado para satisfacer las necesidades de movilidad en la zona comercial del casco urbano del cantón Francisco de Orellana, provincia de Orellana, período 2021*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/18630>
- Alvarado, G. (2024). *Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de estacionamiento rotativo ordenado tarifado, en la zona centro del cantón Guano, provincia de Chimborazo*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/22866>
- Barbosa, J. (2023). Innovación pública y pensamiento de diseño para políticas públicas en el contexto de desarrollo de ciudad. *Revista digital de derecho administrativo*, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1234567.
- Castellano, J., & García, M. (2021). *Estudio de factibilidad para la implementación del sistema de foto radares en el cantón Santo Domingo*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/15348>

Cherrez, D., Aliaga, P., Andino, E., & Escobar, E. (2024). Análisis de factibilidad para implementar parqueaderos inteligentes en la Ciudad de Riobamba que promuevan una movilidad sostenible. *Polo del Conocimiento*, 9(8), 403-423. <https://www.polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/7701/pdf>

Chiluiza, J., & Guato, J. (2023). *Plan estratégico para mejorar la seguridad vial en el cantón Salcedo, provincia de Cotopaxi*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/19544>

Consejo Municipal (2019) ORDENANZA MUNICIPAL GAD DE SALCEDO Estacionamiento tarifado.

Constitución de la República del Ecuador, [Const.]. (20 de Octubre de 2008). *Asamblea Nacional*. (R. Oficial, Ed.) <https://www.oas.org/juridico>: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

COOTAD. (19 de Octubre de 2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Registro Oficial Suplemento 303: <https://www.igualdadgenero.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/C%C3%B3digo-Org%C3%A1nico-de-Organizaci%C3%B3n-Territorial-Autonom%C3%ADa-y-Descentralizaci%C3%B3n.pdf>

Córdova, M., & Menoscal, J. (2021). Políticas públicas para ciudades sostenibles. El caso Puertas del Sol en la ciudad de Quito-Ecuador. *L'Ordinaire des Amériques*(227). <https://doi.org/https://doi.org/10.4000/orda.6365>

Fernández, A., & Saldivar, E. (Julio-Septiembre de 2023). Evaluación de la congestión vehicular para la implementación de un estacionamiento en el mercado 28 de Julio, Jaén, Cajamarca. *Revista Científica Pakamuros*, 11(3), 97-112. <https://doi.org/https://doi.org/10.37787/pakamuros-unj.226>

Flores, J. (2023). *Análisis de ordenanza del sistema de estacionamiento tarifado en Riobamba y el derecho ciudadano*. Riobamba: Universidad Nacional de Chimborazo. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/10667>

INEC. (2023). *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>

Jarrín, E., & Pomaquiza, J. (2022). *Estudio de factibilidad para la implementación del sistema de estacionamiento rotativo tarifado en el cantón Tena, provincia de Napo*. Facultad de Administración de Empresas , Gestión del Transporte . Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/18709>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, [LOTTTSV]. (10 de Agosto de 2021). *Transporte y Obras Públicas*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Llangari, J., & Tapia, S. (2023). *Estudio de factibilidad para la implementación del sistema de ayuda a la explotación (SAE) para el estacionamiento rotativo tarifado (SEROT) de la ciudad de Riobamba*. Facultad de Administración de Empresas , Gestión del Transporte . Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/19795>

- LSNIVTT-Ecuador. (05 de Mayo de 2017). *Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf
- Mosquera, A., & Sánchez, G. (2024). Implementación del cobro de parqueadero en la vía pública por parte de la empresa privada. *Iustitia Socialis*, 9(1), 396-406. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9545785.pdf>
- Obregón, A. (2023). *Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de estacionamiento rotativo tarifario en el centro de la zona urbana del cantón Guamote, provincia de Chimborazo*. Facultad de Administración de Empresas , Gestión del Transporte . Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/19540>
- Pinzón, M. (2023). Enfoques convencionales sobre la implementación de políticas públicas: potencialidades, limitaciones y silencios. *Revista de Políticas y Acción Pública*. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec>
- Puetate, J. (2023). *Propuesta de implementación de un nuevo sistema de pago electrónico para el sistema de estacionamiento rotativo tarifado (SEROT) en la ciudad de Riobamba*. Facultad de Administración de Empresas , Gestión del Transporte . Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/19522>
- RTE INEN 004-2:2011. (01 de Enero de 2011). *Señalización Vial. Parte 2. Señalización Horizontal*. (I. E. Normalización, Ed.) RESOLUCIÓN No. 162-2010: [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_reglamento_tecnico_se+%C2%A6alizaci+%C2%A6n_horizontal.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LOTAIP2015_reglamento_tecnico_se%C2%A6alizaci+%C2%A6n_horizontal.pdf)

- Rugel, K., & Caviedes, E. (2020). Estudio técnico para la implementación de un sistema tarifario rotativo de parqueo en la cabecera cantonal de Daule. *Revista Científica Aristas*, 2(2), 1-19. http://www.revistacientificaistjba.edu.ec/images/home/documentos/Niviembre_2020/1.pdf
- Salinas, D., & Troya, P. (2020). *Estudio de factibilidad económica previo a la implementación de un estacionamiento tarifado en las calles céntricas del cantón Sígsig-sector Mercado Central*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/19645>
- Santamaría, N. (2022). *La ampliación del Sistema Municipal de Estacionamiento Tarifado como parte de la modernización de la Administración del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Salcedo*. Salcedo: Universidad Internacional de La Rioja. <https://reunir.unir.net/bitstream/handle/123456789/14346/Santamar%c3%ada%20Tipantasig%2c%20Natalia%20del%20Rocio.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Torres, L., Meythaler, F., & Muñoz, J. (2024). Análisis de las intersecciones aledañas al terminal terrestre de la ciudad de Tena-Ecuador. *HOLOPRAXIS*, 8(1), 117–147. <https://doi.org/10.61154/holopraxis.v8i1.3460>
- Valdivieso, A. (2008). *Diseño de un sistema rotativo tarifado para el parque central de la ciudad de Loja*. Facultad de Ingeniería Eléctrica y Electrónica (FIEE) , Ingeniería Electrónica y Telecomunicaciones (IET). Loja: Escuela Politécnica Nacional. <http://bibdigital.epn.edu.ec/handle/15000/780>

ANEXOS

Anexo 1.



Anexo 2.



Anexo 3.

