



**LA REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DEL SISTEMA DE
ESTACIONAMIENTO ROTATIVO ORDENADO Y TARIFADO EN LA
CIUDAD DE PUYO.**

**ADMINISTRATIVE REGULATION OF ROTARY PARKING SYSTEM
SORTED AND TARIFFED IN THE CITY OF PUYO.**

Autor: Padilla Buñay Alfredo.

Coautor: Álvarez Cortez Luis Eduardo

Universidad Regional Autónoma de los Andes “UNIANDES”, extensión Puyo

alfredopad1965@gmail.com

lalvarez@uea.edu.ec

Puyo, 30 de Julio del 2015

LA REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO ORDENADO Y TARIFADO EN LA CIUDAD DE PUYO.

Resumen

Habiendo incorporado la Municipalidad del Cantón Pastaza la Ordenanza del proyecto del Sistema del Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo, "SEROTP", determinamos que el ordenamiento administrativo del parque automotor en la ciudad de Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza, País Ecuador. Prevé mecanismos de regulación y control administrativo por medio de articulados de regulación que permiten; Planificar, regular y controlar sistema de parqueo vehicular terrestre en el centro de la urbe.

Para la investigación se ha utilizado el método deductivo, partiendo de las normas constitucionales y ordenanza vigente en referencia a las competencias asumidas, considerando la normativa jerárquicamente disponible. La técnica fue documental, pues se ha contado con cuerpos normativos, doctrinales y apreciaciones prácticas que se ha obtenido hasta la actualidad, principalmente la aplicación de la encuesta a propietarios que utilizan el espacio para aparcamiento.

La aplicación práctica y la determinación del orden jurídico de la ordenanza del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo. SEROTP., en el ejercicio que regula el parque automotor, se define indicadores que lograron determinar el cumplimiento de las actividades y la satisfacción de los usuarios durante la ejecución como; ordenamiento del parque automotor, Costo del servicio, lugar del Pago de Multa y Continuación del proyecto SEROTP, como parte integrante del buen vivir de los ciudadanos y ciudadanas que viven y ejecutan actividades en el sector del casco comercial de la ciudad de Puyo, habilitando espacios de mejor uso y evitando el monopolio de parqueo vehicular.

Palabras Clave: Regulación Administrativa, Estacionamiento Rotativo Ordenado, Ordenanza municipal.

Summary

Having incorporated the Municipality of Pastaza Canton Ordinance Project Rotary Parking System Sorted and tarified in the city of Puyo, "SEROTP" determined that the administrative system of the vehicle fleet in the city of Puyo, Pastaza Province and Guangzhou, Country Ecuador. Regulatory mechanisms provides administrative control and articulated by allowing regulation; Plan, regulate and control land vehicle parking system in the center of the city.

To research it has used deductive method, based on constitutional norms and current ordinance in reference to the powers assumed, considering the rules hierarchically available. The technique was documentary, because it has received regulatory bodies, doctrinal and practical insights that have been obtained to date, mainly the implementation of the survey of owners who use the space for parking.

The practical application and determination of the legal order of the ordinance Rotary Parking System Sorted and tarified in the city of Puyo. . SEROTP in the exercise which regulates the fleet, indicators able to determine the compliance of the activities and the satisfaction of users during the execution as defined; order of the fleet, cost of service, rather than pay a fine and Continuation of SEROTP project, as part of good living of the citizens who live and run activities in the field of commercial town of Puyo, enabling spaces better use and avoiding the monopoly of vehicular parking.

Keywords: Administrative Regulation, Ordered Rotary Parking, Municipal ordinance.

Introducción.

El ordenamiento constitucional determina, como uno de los deberes más altos del Estado y de las instituciones que lo integran, el garantizar, respetar y hacer respetar los derechos a la vida y al tránsito con seguridad, debiendo establecer políticas tendientes a su prevención y vigencia y, entre ellos, debe priorizarse la protección del primero de los señalados. En general, todos los ciudadanos somos partícipes activos del tránsito como conductores, peatones o pasajeros, lo que nos crea la necesidad de conocer e identificar las normas y los dispositivos que regulan la movilización por las vías públicas, ya que de ello depende nuestra seguridad y la de los demás usuarios.

No podemos olvidar que el tránsito ha sido identificado como una actividad peligrosa en la que interactúan, ciudadanos, espacios físicos de aparcamiento y las normas legales que regulan su utilización.

(Ricardo, 2011) Los sistemas de estacionamiento tarifado surgen de la necesidad de generar espacios para estacionar en sectores de la ciudad, donde existe una importante demanda de aparcamiento. Esta situación tiene cabida principalmente en los centros históricos, comerciales y financieros y entornos inmediatos, en los cuales ese espacio físico no está diseñado para absorber la demanda de la población que concurre en vehículo a estos centros.

Los sistemas de estacionamiento rotativo tarifado usan señalización vertical y horizontal para indicar su cobertura. Es necesario entonces crear mecanismos que apunten a generar la rotación de vehículos estacionados, para establecer límites en los horarios de estacionamiento y determinar zonas específicas a estos efectos. De esta manera se optimiza el uso del espacio, logrando la mayor cantidad de actos de estacionamientos posibles. Los sistemas de estacionamiento Rotativo Tarifado en el Ecuador, ha determinado la idea de un sistema de estacionamiento que se ha materializado en ciudades de la región Sierra, se puede dar como ejemplos a las

siguientes ciudades: Ambato, Cuenca, Loja y Quito. Los diferentes sistemas que operan en cada una de las ciudades mencionadas.

El Diseño y ordenamiento de cada uno de los elementos influyen en la situación del sistema, por lo tanto, la problemática de los estacionamientos (parqueo de vehículos en el casco de la ciudad), esta íntimamente relacionado con los problemas del flujo vehicular y con las características de los tiempos de estacionamientos. Y las normas que se han aplicado. Esta situación en la ciudad de Puyo, Cantón y provincia de Pastaza, aparentemente es tan sencilla, en realidad no lo es, ya que los múltiples criterios a seguir para la justa solución han dependido de metas que las autoridades legislativas se hayan fijado y estas metas reflejan o varían entre un cantón y otro.

Los estacionamientos en una calle han sido un ejemplo clásico, ya que se ha logrado determinar cómo aprovechar el espacio disponible para mantener un flujo vehicular con ciertas características y ofrecer una parte de este para los vehículos que necesitan aparcar.

En este marco tras un progresivo avance normativo, comienza la descentralización de competencias a favor de los gobiernos seccionales el caso de crear ordenanzas que viabilicen el buen vivir de los ciudadanos precautelando la seguridad y la equidad de utilización de la vía pública, mediante una ordenanza imperiosa se puede precautelar una adecuada seguridad y sobre todo para garantizar un servicio óptimo, eficiente, con calidades y que sea accesible para los ciudadanos y ciudadanas que utilizan aparcamientos en la vía pública.

Mediante la prestación del servicio de estacionamiento público se puede establecer un sistema de movilidad adecuado y mucho más si se lo regula desde el nivel del gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pastaza., que conozca de forma directa la necesidad y condición local, aspecto que en la actualidad día a día, se convierte en una realidad la nación fruto de la descentralización de competencias exclusivas.

En este sentido, el ordenamiento jurídico contempla un mecanismo de competencia a los gobiernos autónomos descentralizados municipales conforme a la constitución de la Republica de Ecuador o dispone literalmente, además que provee de mecanismos de regulación y control administrativo en las competencias del transporte terrestre, por intermedio de un título habilitante, que con la presente investigación se podrá apreciar su trascendencia practica de las actividades ejecutadas por la ordenanza.

El objetivo de la presente investigación o ponencia es analizar las atribuciones que un gobierno autónomo descentralizado municipal adquiere al asumir la competencia de regulación del parque automotor, según lo dispuesto por la Constitución de la Republica del Ecuador y la Ordenanza Municipal del Cantón Pastaza y su mecanismo de regulación administrativa. Es necesario determinar si la población motorizada satisface su necesidad de demanda.

En este aspecto El Ilustre Consejo Municipal del Cantón Pastaza, en sesión ordinaria del 12 de Junio de 2012 y el 01 de Noviembre del 2012, el Ilustre Consejo Cantonal aprobó la ordenanza que Establece y Regula el Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la Ciudad de Puyo del Cantón y Provincia de Pastaza "SEROPT", la misma que se encuentra en vigencia, **Art. 1.-** El presente instrumento complementa las normas, regulaciones y disposiciones constantes en la ordenanza, reglamenta la aplicación de la referida ordenanza y los procesos de operación y funcionamiento del Sistema.

El cuerpo legislado de la normativa establece normas técnicas, disposiciones y regulaciones para la ocupación de la vía pública para espacios de estacionamientos de vehículos motorizados, que es direccionada de forma ordenada y controlada; en aquella zona de la ciudad donde opera el Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado en la Ciudad de Puyo. Su vigencia permanente y de aplicación es obligatoria para los ciudadanos propietarios de los vehículos motorizados que estacionen sus vehículos y que utilicen la vía pública señalizada en la ordenanza y

de propiedad del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Pastaza, Parroquia Puyo, donde se aplica el sistema tarifado con límite de tiempo. Zona que es susceptible de ampliación o reducción y de acuerdo al crecimiento del parque automotor.

Nuestro estudio de investigación es pertinente porque se hace necesario que la ordenanza suscrita para el proyecto se dé cumplimiento “El sistema de estacionamiento rotativo y tarifado SEROTP”. Lo que se determinara la satisfacción de los usuarios de este nuevo servicio.

(Cuenca, 2006) Las disposiciones establecidas en la presente ordenanza son de orden público e interés social, así como el cumplimiento obligatorio para las personas naturales y jurídicas, públicas o privadas, que sean propietarias o tenedoras de vehículos que circulen en el cantón. Es necesario conocer que las disposiciones emanadas en la ordenanza de El Sistema de Estacionamiento rotativo y tarifado SEROTP, satisfaga a la ciudadanía propietaria de automotores y su satisfacción.

El Sistema de Estacionamiento rotativo y tarifado SEROTP, fue una de las medidas creadas para dar solución a los problemas de estacionamiento de vehículos en la ciudad de Puyo. Ante la importancia los instrumentos de gestión creados para su control.

Manejar una ciudad, como Puyo, ha sido una tarea compleja, siendo imposible para todos las autoridades de turno, la mayoría de ellos con “buena predisposición y voluntad”, pero muy lejos de la verdadera ciencia urbanística y de la solución a las necesidades básicas insatisfechas. Los Gobiernos Seccionales, los Proyectos sociales adscritos asumen el reto de recolección económica y social, tarea titánica y de alta responsabilidad de mejorar substancialmente el ordenamiento territorial, el dotar de una verdadera infraestructura urbana, vialidad urbana, indispensable para el impulso al turismo, siendo necesario determinar mediante la investigación las variables e indicadores que nos permitirán medir el efecto del proyecto, para ello se

ha determinado variables como; ordenamiento del parque automotor, Costo del servicio, lugar del Pago de Multa y Continuación del proyecto SEROTP, fundamentándonos en el impacto que ha logrado la ordenanza Municipal.

Ordenamiento del parque automotor.

(Comision Nacional de trasporte terrestre, transito y seguridad vial, ley organica de transporte terrestre, transito y seguridad vial, 2008) Sistemas tradicionales: los sistemas tradicionales de gestión, no permiten regular de forma eficiente el estacionamiento urbano ya que es posible comprar nuevos tiques sin mover los coches. Establecen un peaje, pero no limitan la estancia y por tanto: No se garantiza la rotación, de manera que no se cumplen los objetivos de las ordenanzas municipales; La información es manual y dispersa. No existe control de la gestión, ni se puede evaluar el cumplimiento en tiempo real; No se puede actuar sobre los ratios de cumplimiento ni adoptar políticas más eficientes a partir de la información del sistema.

La situación actual en las ciudades donde el parque de automóviles aumenta mientras se reduce el espacio disponible, genera una demanda de estacionamiento que tiene una influencia negativa en la circulación. Se entiende por gestión del estacionamiento público, la regulación del mismo con el fin de: Fomentar el acceso a los comercios y servicios: rotación; mitigar los problemas de aparcamiento de los residentes; Fomentar el trasvase al Transporte Público, reduciendo la circulación y la contaminación. El funcionamiento del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado SEROTP, responde al desarrollo de la ciudad de Puyo, cuyo parque automotor ha crecido y uno de los inconvenientes es la congestión vehicular, que impide el estacionamiento sobre todo en el casco de la urbe. Por lo que, con la participación de la ciudadanía y el aporte de las autoridades (alcaldía y concejales), se ha implementado este sistema.

En la primera etapa están consideradas las calles aledañas al Municipio de

Pastaza, Gobierno Provincial, CNT, Gobernación, Fiscalía, Parque Central Doce de Mayo, Casa de la Cultura, Obras Públicas, Corte Superior de Justicia. Calles: Sucre, Bolívar, Ceslao Marín, Atahualpa, Francisco de Orellana, 24 de mayo y las transversales: Diez de Agosto, Nueve de octubre, 27 de febrero, 20 de julio, General Villamil, y Jorge Vargas. El sistema contempla parqueos extendidos sin límite de tiempo para los buses, taxis y camionetas. Así como también los parqueos regulares: plazas con límite de tiempo, señalizados horizontalmente con color azul y blanco y señalética vertical. Plazas de uso regular o zona azul, las de carga y descarga, las plazas especiales y de motos.

Costo del Servicio

El tiempo máximo de estacionamiento permitido en una plaza de la zona azul es de 3 horas continuas, y en la zona naranja sin límite de tiempo con el objetivo de proporcionar a los ciudadanos el derecho a utilizar la vía pública en forma ordenada y segura, a través de la generación de una oferta permanente y continua de espacios libres para el estacionamiento de vehículos. Para uso del espacio público por el tiempo máximo de tres horas continuas, se deberá utilizar 3 tarjetas prepago, debiéndose marcar en la primera tarjeta la fecha y hora de llegada a un costo de \$0.35 centavos de dólar, y en la segunda tarjeta la fecha y hora de inicio a partir de la hora de terminación de la primera. Las tarjetas se deberán ubicar en el interior del vehículo junto al parabrisas en un lugar donde la marcación de fecha y hora sean visibles.

Si requiere continuar con el uso de la vía pública, deberá mover su vehículo a otra plaza en la zona Serotp. El sistema contempla cinco minutos de gracia al finalizar el tiempo de la tarjeta prepago. La seguridad de su vehículo es de exclusiva responsabilidad. La tarjeta de pago no es comprobante de recibido de vehículo ni compromiso ni obligación de custodia.

Lugar del Pago de Multa

Si al finalizar el horario de funcionamiento de Serotp, un vehículo que ya está infraccionado no ha sido retirado, la municipalidad procederá a trasladarlo al patio de custodia. La adquisición de la tarjeta prepago lleva implícito la aceptación incondicional a la ordenanza y reglamento de funcionamiento de Serotp. No se debe pagar otros valores ni multas al personal del Serotp. La permanencia del conductor o de otra persona al interior del vehículo no excluye el pago de la tarifa.

Los vehículos de uso oficial institucional, públicos o privados no están exentos del pago por uso del estacionamiento en la vía pública o zona Serotp, el costo se determina en 0.35 centavos de dólar de Norteamérica, moneda circulante en el Ecuador, las motos pagan un valor semestral de 10 dólares. Los pagos se harán por medio de tarjetas prepago que serán vendidas en locales comerciales y por el personal de SEROTP, que está compuesto de 21 inspectores, 3 supervisores, y 2 administradores. La oficina estará en planta alta del edificio del Centro Cultural Pastaza.

El horizonte del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la Ciudad de Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza "SEROPT" es la gestación. **Art. 27.-** de la Ley. Reforma a La Ordenanza Sustitutiva que Establece y Regula El Sistema De Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado En La Ciudad De Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza "SEROTP". 30 de enero 2013. De los ingresos económicos. Los ingresos obtenidos por el funcionamiento del SEROTP, que se registran contablemente de acuerdo a lo estipulado por la Municipalidad, sirvieron para solventar las inversiones iniciales realizadas por la Municipalidad para implementar el Sistema, para cubrir sus costos de operación, así como para mantener el mismo en condiciones operativas óptimas, e introducir mejoras en el funcionamiento, que mediante un proceso sinergista, dialéctico, multifacético y cada vez más integral, vaya ganando más peso en la vida política, social y económica de nuestro cantón, según ley Reforma a La Ordenanza Sustitutiva que Establece y Regula El Sistema

De Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado En La Ciudad De Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza "SEROTP". 30 de enero 2013.

Procesos que tienen su propia dinámica y su propia identidad, por cuanto depende esencialmente de cuanto tome conciencia la población objetivo y vaya disponiéndose a avanzar en la dirección propuesta. La participación y la contratación de grupos de jóvenes, **Art. 24.-** De las comisiones a los canales de distribución. La Municipalidad proveerá a los distribuidores (a) de las tarjetas para cada jornada de labor, en la Municipalidad, al 57% del valor de la tarifa, que es el valor que le corresponde percibir a la Entidad; y lo suministrarán al usuario al 100% del valor de la tarifa, correspondiéndoles el 43% de la tarifa, que lo percibirán como descuento por su suministro. Por ningún motivo se suministrará al usuario, tarjetas a un valor mayor al de la tarifa establecida en la ordenanza.

Los puntos de venta autorizados se proveerán de las tarjetas necesarias de acuerdo a la cantidad demandada, con una comisión del 10% de la tarifa, que lo percibirán como descuento por su suministro y un 33% de comisión adicional que se la entregará para un fondo común para los distribuidores el cual a fin de mes se cancelará a cada uno de ellos en partes iguales, el 57% adicional es la cantidad percibida por la Municipalidad.

Por ningún motivo se suministrará al usuario, tarjetas a un valor mayor al de la tasa establecida en la Ordenanza. Al personal operativo y logístico del sistema, la municipalidad entregará una cantidad de tarjetas diaria para poder cumplir con el servicio a los usuarios del sistema, sin entregarse por las mismas ninguna comisión, pero el 33% del valor de la tarjeta se lo entregará para un fondo común para los distribuidores, el mismo que a fin de mes se cancelará a cada uno de ellos en partes iguales, el 67% adicional es la cantidad percibida por la Municipalidad. Los distribuidores que reporten y demuestren en forma documentada y tecnológica una contravención a la Ordenanza que regula el SEROTP y sea cancelada por el usuario

del sistema, percibirán un 10% del valor de la multa cancelado por el usuario, correspondiéndole el 90% adicional de la multa a la Municipalidad.

Por ningún motivo percibirán este valor por concepto de pago de multa en casos en los que el usuario no cancele el valor adeudado o sean objeto de impugnación, donde se respetará el fallo emitido por el administrador del sistema como lo establece la ordenanza en la disposición general quinta. Tampoco percibirán ninguna comisión por el traslado de vehículos al patio de custodia. Las tarjetas, que se constituyen en comprobantes de pago del usuario del sistema por la ocupación de la vía pública con estacionamiento, deberán contar con las debidas seguridades para evitar su clonación. Cualquier clonación o falsificación a estos documentos serán sancionadas de acuerdo con el Código Penal vigente.

En los contratos que la Municipalidad celebre con los distribuidores serán de fiel cumplimiento por las partes y no servirán como instrumento de relación laboral entre las mismas. La participación laboral y el desarrollo de las destrezas y capacidades; el ir edificando un horizonte visionario, una base de criterios y un marco cultural y espiritual, cimentado en valores humanos y de organización, determina la oportunidad a la población para la consecución de sus metas y objetivos humanos de gran impacto, orientadas a gestar emprendimientos sociales y económicos que tengan como fin abordar problemas y necesidades de primer orden para la población.

La importancia del análisis situacional atiende las reacciones de la opinión pública por las opiniones de los medios de comunicación, con respecto a determinado grupo social, teniendo dentro de su contexto la fórmula para entender el comportamiento de las personas dentro de los grupos que componen una determinada célula social en el Proyecto Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo.

El estudio de la sociología es la investigación sobre los patrones de las agrupaciones sociales, esto implica superar el cortoplacismo, el asistencialismo, el

gangerismo y el inmovilismo social. Esto requiere de un esfuerzo muy grande en procesos de educación y concientización, fomentando valores humanos y de organización, y construyendo con sentido práctico la participación de los individuos en su condición individual y colectiva.

Sostenibilidad del Proyecto Serotp

Para emprender con éxito las transformaciones sociales en nuestra ciudad se requiere que en la población de Puyo surjan sujetos sociales activos y solidarios; con visión estratégica y con capacidad para incidir, concertar y pactar estrategias de desarrollo local. La visión estratégica y organizativa del Proyecto “SEROTP” en la ciudad de Puyo, lo fundamental es lo que aporta y hace la población municipal organizada con su propio esfuerzo para el logro de sus metas.

Cualquier ayuda de orden económico, técnico, profesional y científico, aun y cuando supere con creces los recursos y esfuerzos aportados por la población motorizada mediante la autogestión, debe entenderse como, ayuda, y por tanto, no determina la existencia ni la viabilidad de los proyectos, programas e iniciativas implementadas o por implementarse por la organización social autogestionaria.

El crecimiento acelerado del parque automotor en la ciudad de Puyo, ha impactado el desorden urbano. Los programas de desarrollo urbano en la ciudad, vigentes y sus normatividades han probado su ineficiencia como instrumentos de planeación urbana, pues a través de ellos se ha buscado regular la incesante expansión en el centro de la ciudad hacia sus periferias, a través de controles e intensidad de usos del suelo o espacios físicos, otorgando similar criterio normativo tanto a zonas consolidadas como a aquellas en proceso de conversión rural a urbano, así como la organización.

Este artículo plantea la necesidad de hacer conocer el cambio del enfoque “totalizador” del Proyecto del Sistema de estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la Ciudad de Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza “SEROTP”, la

planeación urbana actual, sobre áreas que potencialmente pueden concentrar equipamiento y servicios para transformarse en centros de barrio o sub-centros de las extensas periferias, y sobre líneas de comunicación o arterias primarias que las estructuraran funcionalmente con la ciudad. Teniendo territorialmente asegurados los elementos ordenadores del desarrollo urbano, el resto de la periferia puede seguir expandiéndose como lo ha hecho hasta ahora, sin ningún control.

La confianza es fundamental porque en ello radica nuestra oportunidad para estimular la organización, la educación y el emprendimiento social. El trabajo de organización es un proceso paciente y constante, se trata de ir avanzando poco a poco y de manera sostenida, trabajando por producir resultados conforme a metas bien definidas. Para avanzar en la dirección correcta se requiere tener claro el horizonte estratégico a transitar e implica generar confianza en la población y educar con el ejemplo. Debe honrarse la palabra, propiciarse la solidaridad y la sensibilidad humana; fomentar la unidad y el trabajo en equipo; la proactividad y el sentido de responsabilidad y de corresponsabilidad. Un clima de confianza y credibilidad nos permite incrementar nuestra potencialidad. Sin la participación, activa y organizada de la ciudad de Puyo, no es viable ninguna estrategias de transformación social y política. La organización social es la principal fuente para seguir manteniendo proyectos que encaminen a la organización de la población vehicular.

Métodos y Herramientas.

Se ha determinado que el Proyecto del Sistema de estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la Ciudad de Puyo, aplicado mediante ordenanza municipal es una herramienta de gestión administrativa de tránsito que orienta a la democratización del uso del espacio físico para aparcar vehículos en el casco de la ciudad, apoyando al mejoramiento de la seguridad en la vía pública y facilitando espacios para la utilización de vehículos motorizados, los mismos que se encuentran bajo normas y condiciones de seguridad vial de lo que dispone la Ordenanza municipal. Analizar el impacto Administrativo de algunos de los procedimientos y la satisfacción de los usuarios, necesitó de instrumentos sin ninguna complejidad para

receptar la información, que se direcciono a las personas naturales y jurídicas propietarias de vehículos que fueron investigadas.

El procedimiento de investigación sobre La regulación Administrativa del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo, se ha logrado determinar mediante la recolección de información, mediante la utilización de técnicas; Datos bibliográficos, la encuesta y la observación directa. El esquema utilizado ha permitido tener un orden lógico de las actividades. Planificación.- Se logró determinar una muestra aleatoria, porque todos los elementos de la muestra - son independientes y tienen la misma distribución. Recolección.- se aplicó las encuestas a los usuarios de aparcamientos SEROTP de forma directa en la ciudad de Puyo, las mismas que estuvieron direccionadas de 4 preguntas encaminadas a determinar el ordenamiento del parque automotor, Costo del servicio, lugar del Pago de Multa y Continuación del proyecto SEROTP. Procesamiento.- proceso en el cual se logró la ejecución en este caso sobre los datos obtenidos, y que lograron sobre ellos una transformación de información mediante el empleo del sistema informático. Informe.- se desarrolló el informe de los resultados obtenidos.

Población y Muestra.

Para este estudio al ser un piloto se consideró 160 personas usuarias del Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo de la provincia de Pastaza de forma aleatoria, ciudadanos propietarios de vehículos que utilizan el aparcamiento tarifado.

Instrumentos de Recoleccion de Datos.

El sistema de recolección de información se realizó mediante las fuentes que poseían la total credibilidad, logrando establecer medios reales, el material bibliográfico sistema que permitió la identificación y verificación del material recolectado, mediante fichas o archivos en el ordenador. El cuestionario o instrumento se realizó de acuerdo a una serie de indicadores, que no afectaron a la

validez y que reflejaron el ordenamiento del parque automotor, Costo del servicio, lugar del Pago de Multa y Continuación del proyecto SEROTP. Instrumento que fue conformado con 4 preguntas, se aplicó el instrumento de acuerdo a los preparativos y coordinaciones que se establecieron con los diferentes ciudadanos usuarios y la determinación de la Ordenanza Municipal en referencia al Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo.

Este trabajo de investigación constituye un primer acercamiento a la realidad de los de la aplicación práctica del servicio tarifado SEROTP, como un piloto en el que se determina el impacto que conlleva la ciudadanía usuaria.

Cuestionario de Aplicación a usuarios del Proyecto que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo SEROTP.

Preguntas elaboradas	Opciones	Valores	Relación %
1.- ¿El SEROTP que se aplica en la ciudad de Puyo. Ordena el Parque Automotor en las Horas de mayor demanda de aparcamiento?	Nada de Acuerdo	27	17,42%
	Un Poco	71	45,81%
	Bastante	57	36,77%
	Suman	155	100,00%
2.- ¿Usted está de acuerdo con el costo o el pago de \$0.35 USA que tiene vigente el SEROTP por aparcar su vehículo?	Nada de Acuerdo	32	20,67%
	Un Poco	74	47,74%
	Bastante	49	31,61%
	Suman	155	100,00%
3.- Le han informado a usted donde debe pagar el valor de la multa que tiene estipulado por el SEROPT en el caso de infligirla?	Nada de acuerdo	38	24,52%
	Un poco	87	56,13%
	Bastante	30	19,35%
	Suman	155	100,00%

4.- ¿Usted está de acuerdo que en la ciudad del Puyo exista el Sistema de estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado?	Nada de Acuerdo	20	12,90%
	Un Poco	82	52,90%
	Bastante	53	34,19%
	Suman	155	100,00%

Autor: Alfredo Padilla Buñay

Resultados.

Desde el punto vista del análisis social la ordenanza que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo, cantón y provincia de Pastaza “SEROTP”, resulta beneficiosos debido a que está resolviendo una problemática de la ciudad, ante el crecimiento acelerado de la ciudad principal del parque automotor, creando mayores espacios ante la ausencia de estacionamientos en la zona céntrica, determinando una gran satisfacción de los beneficiarios directos que son las personas que acuden a la zona central por periodos de tiempo menores en las horas pico (mayor afluencia y ordenamiento vehicular), también se ha logrado observar el ordenamiento del parque automotor, Costo del servicio, lugar del Pago de Multa y Sostenibilidad del proyecto SEROTP, lo que ha creado satisfacción de los usuarios para mantener el proyecto. Se ha logrado determinar mediante la entrevista, la encuesta, observación y revisión documentada.

Cuadro comparativo.

Proyecto que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo SEROTP.

	Estado Social, ANTES de la ejecución del Proyecto que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado	Estado Social, DESPUÉS de la ejecución del Proyecto que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado
--	---	---

Indicadores	en la ciudad de Puyo, aplicado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pastaza.			en la ciudad de Puyo, aplicado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pastaza.		
	Nada de acuerdo	Un poco	Bastante	Nada de acuerdo	Un poco	Bastante
Ordenamiento del parque automotor	0	0	0	17,42%	45,81%	36,77%
Acuerdo con el Costo del servicio	0	0	0	20,67%	47,74%	31,61%
Lugar del Pago de Multa en el caso de infringirla la ordenanza	0	0	0	24,52%	56,13%	19,35%
Continuación del proyecto SEROPT	0	0	0	12,90%	52,90%	34,19%

Autor: Alfredo Padilla Buñay

Para el cumplimiento de las actividades se ha determinado en este caso varias condiciones establecidas de manera independiente que actúan por medio de la acción conjunta en el resultado mediante la normativa u ordenanzas. **Art. 1: Objeto.-** La presente ordenanza tiene por objeto establecer las normas técnicas, disposiciones y regulaciones para la ocupación de la vía pública con estacionamientos de vehículos motorizados, en forma ordenada y controlada; en aquella zona de la ciudad donde operará el Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado en la Ciudad de Puyo. **Art. 2: Alcance.-** Las normas, disposiciones y regulaciones contenidas en este instrumento, son de vigencia

permanente y de aplicación obligatoria por parte de los ciudadanos que estacionen sus vehículos en las vías públicas, dentro de la zona de la ciudad en la que va a funcionar el Sistema de Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado y que se detalla en el artículo 15. Zona que será susceptible de ampliación o reducción. Según la ley Reforma a La Ordenanza Sustitutiva que Establece y Regula El Sistema De Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado en La Ciudad De Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza “SEROTP”. 30 de enero 2013.

Las disposiciones aclaran metas objetivos a todos los participantes en el proyecto; Planea y organiza para el flujo ordenado del trabajo de ordenamiento vehicular; Tiene conocimiento experto técnico y administrativo; Facilita el trabajo mediante la formación de equipos de trabajo. Art. 4: Competencia exclusivas de la Municipalidad,- El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización en su Art 55, literal m) establece que las municipalidades tienen competencia exclusiva en la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal, en concordancia con lo que se estipula en el numeral seis del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, según la Reforma a La Ordenanza Sustitutiva que Establece y Regula El Sistema De Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado En La Ciudad De Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza “SEROTP”. 30 de enero 2013.

Las competencias determinadas, en una organización pública el directivo debe ser el interventor de las necesidades de formación comunicativa, por lo que es necesario complementar todas estas acciones con la comunicación exclusivamente vertical con redes y equipos de trabajo que involucren a diversos tipos de atribuciones: propietarios de vehículos con problemáticas de información, insatisfacción en el servicio

Discusión.

En la investigación realizada se pudo determinar mediante la observación de campo que el parque automotor de la ciudad de Puyo ha tenido un crecimiento acelerado, pero también se ha logrado identificar que las organizaciones públicas o privadas para el desarrollo de la cosa pública se encuentran concentradas en las calles céntricas. De modo que el ordenamiento vehicular de circulación se hace más necesario en los cuatro puntos cardinales, ya que el único nexo comercial en la ciudad de Puyo, es el casco central, siendo un punto obligado lo que se puede determinar como un punto crítico, en especial en horas pico, El proyecto Serotp determina soluciones integrales de aparcamiento y ha mejorado la circulación vehicular.

De la investigación realizada se puede determinar que la variable Ordenamiento del parque automotor, impone la determinación de la cultura del aparcamiento tarifado en la ciudad de Puyo, actualmente el tránsito está organizado, se observa la señalización vial, tanto vertical como horizontal, existen medidas de seguridad para los usuarios en este caso peatones, motos y taxis. Siendo organizada, no existe ninguna demora de los conductores pero aun interrupciones de flujo vehicular peor en las actividades de la ciudadanía.

En lo referente al Costo del servicio tarifado la investigación desprende que los propietarios de vehículos de la ciudad de Puyo, han relacionado el sistema del servicio con relación al costo, existe un porcentaje viable de aceptación. La formalidad del servicio ayuda a mejorar el ordenamiento del parque automotor, entendiéndose que es una responsabilidad compartida, pudiendo colaborar todos los propietarios de automotores que requieren aparcar en el centro de la urbe.

La necesidad de conocer los procedimientos del pago de multa en el caso de infringirla la ordenanza, la investigación ha determinado que se encuentran familiarizados con los procedimientos y el lugar para la transacción económica, las multas son consideradas leves y educador hacia el respeto del espacio público, estas

sanciones no se determinan de carácter punitivo o intimidatorio, los mismos que son pagados de forma inmediata y de contado.

Sostenibilidad del proyecto SEROTP, de los datos estadísticos investigados mediante la recopilación de información, un alto porcentaje de ciudadanos han direccionado su respuesta a que permite responder a las necesidades básicas de los individuos, empresas y sociedades. Proyecto que ha resultado asequible porque opera de manera equitativa y de manera eficiente, ofreciendo ordenamiento vehicular positivo y lo más resaltante es que se auto sustenta para el desarrollo de sus actividades y obligaciones con terceros.

Conclusiones.

Para el desplazamiento ordenado del tránsito no son suficientes la expedición de códigos y normas que reglamenten el comportamiento de los usuarios en vías públicas, ya que las condiciones cambiantes del tiempo, del lugar, las características de los vehículos, las reacciones físicas y sociológicas de las personas, entre muchas otras razones, requieren de elementos que ayuden a prevenir los riesgos, reglamentar el uso de las vías, y guiar a los usuarios mediante información clara y oportuna. Estos elementos son los dispositivos de regulación de tránsito que en los sistemas de estacionamiento regulado los conoceremos como la señalización horizontal y vertical y que en la actualidad los organismos rectores de normarlos no los tienen desarrollados para buscar una estandarización en la señalización en el país.

Que, el según la Ley. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su Art. 55, literal f), reconoce la competencia exclusiva de los municipios para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; Que, el Art. 130 del COOTAD 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 podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Por lo que la Municipalidad del Cantón Pastaza, ha puesto en práctica El Sistema De Estacionamiento Rotativo Ordenado Tarifado En La Ciudad De Puyo, Cantón y Provincia de Pastaza “SEROTP”, lo que permite ordenar y regular el uso de la vía pública en el centro de la ciudad, con el único fin de evitar el congestionamiento vehicular, permitiendo el usos equitativo de los espacios de estacionamiento con parte del Proyecto.

Entregar tickets a los usuarios que ocupan el sistema, revisar que todos los vehículos estacionados en la zona “SEROTP” posean el ticket de pago. Desinmovilizar el vehículo infraccionado, siempre y cuando el funcionario haya confirmado el cobro de la multa y enviar inmediatamente el aviso de multa para su registro. Tomar decisiones y resolver problemas inmediatos para la correcta operatividad del sistema. Informar inmediatamente sobre los procedimientos de multas de los usuarios del sistema, para evitar la pérdida de tiempo a los infractores. Es necesario una correcta comunicación, trato diligente y cordial con el personal a su cargo y principalmente con los usuarios. Cumplir con los horarios del sistema de aparcamiento.

La puesta marcha del Proyecto que regula el Estacionamiento Rotativo Ordenado y Tarifado en la ciudad de Puyo SEROTP., ha sido positivo. La satisfacción de los usuarios a logrado posesionar una cultura de ordenamiento vehicular en la ciudad, pero pese a todos los cambios, la ciudadanía en mínimo porcentaje ha expresado en reiteradas ocasiones está en desacuerdo, debido a que en algunas cuadras el supervisor desaparece y no pueden adquirir la tarjeta, por lo que a su retorno el automotor esta inmovilizado, debiendo cancelar una multa de diez dólares.

Bibliografía

- CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. (Junio de 2009). *Desarrollo y Gestión Humana*. Recuperado el Agosto de 2014, de Balance del aprovechamiento de económico del espacio público: <http://bit.ly/1u7wlm3>
- Comision Nacional de trasporte terrestre, transito y seguridad vial, ley organica de transporte terrestre, transito y seguridad vial. (2008). Quito, Ecuador.
- Cuenca, I. C. (2006). *Codificacion a la Ordenanza que Norma el Establecimiento del Sistema de Revision Técnica Vehicular de Cuenca y la Delegacion de Competencias a CUENCAIRE, corporacion para el mejoramiento de l aire de Cuenca*. Cuenca.
- Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pastaza. (2012). www.puyo.gob.ec. Obtenido de municipalidad/ordenanzas: <http://bit.ly/1qMtrTj>
- Ricardo, T. G. (2011). *Tesis de Grado "Diseño e implementacion de un prototipo para la facturacion y ,monitoreo en estacionamientos Rotativoss Tarifados (zona azul) utilizando tecnología GPRS, impresion y lectura de codigos de barras e identificacion por Radio Frecuencia"*. Recuperado el 28 de 07 de 2015, de <http://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/3778/1/CD-3517.pdf>