



**PROYECTO DE REFORMA  
A LA ORDENANZA QUE REGULA Y CONTROLA LA OCUPACIÓN DE LAS VÍAS  
PÚBLICAS POR LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DENTRO DEL CANTÓN  
CUENCA Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO  
ROTATIVO TARIFADO Y PARQUEO INDEBIDO – SERT -**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El presente proyecto de reforma a la 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 (SERT) tiene como objetivo principal promover una movilidad urbana más sustentable, amigable con el ambiente, segura e inclusiva. El crecimiento acelerado del parque automotor y el uso intensivo del vehículo particular, especialmente de motocicletas, han generado una presión considerable sobre el espacio público, provocando congestión vehicular, ocupación irregular de las vías, deterioro del orden urbano y un incremento en las emisiones contaminantes. Frente a esta problemática, el SERT se ha consolidado como una herramienta de gestión que permite ordenar el uso del espacio público, democratizar el acceso a zonas de alta demanda y optimizar la movilidad urbana.

La presente reforma busca actualizar y fortalecer las disposiciones que regulan el funcionamiento del SERT, impulsando el uso de medios de transporte público y alternativas sostenibles como el tranvía y la movilidad no motorizada, así como regular de manera más eficiente el estacionamiento de motocicletas mediante la aplicación de una tarifa diferenciada. Además, se promueve la accesibilidad y la protección efectiva de los espacios reservados para personas con discapacidad, en cumplimiento de los principios de inclusión y accesibilidad universal. También se establecen mecanismos como la fijación diferenciada de tasas y la autorización de tasas especiales bajo criterios técnicos, así como el reforzamiento de campañas de socialización de las normas, con el fin de lograr una implementación progresiva, ordenada y justa del sistema.

En consecuencia, el objeto de la reforma es modernizar y fortalecer el marco normativo que regula el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT) en el cantón Cuenca, priorizando la protección del medio ambiente, la reducción de la huella de carbono y la seguridad vial, en línea con los objetivos de desarrollo sostenible y las políticas de movilidad urbana vigentes. De esta manera, se propicia una movilidad más eficiente, accesible, equitativa y ambientalmente responsable para beneficio de toda la ciudadanía.

## EL CONCEJO CANTONAL DE CUENCA

### CONSIDERANDO:

**Que**, el Art. 35 de la Constitución de la República del Ecuador establece que Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado.

El Estado prestará especial protección a las personas en condición de doble vulnerabilidad.

**Que**, el Art. 227 de la Constitución de la República del Ecuador determina que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

**Que**, el Art. 264, numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador, otorga la 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**, Art. 340 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que el sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.

**Que**, el Art. 425 de la Constitución de la República, 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 Art. 55, literales b) y f) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, reconoce la competencia exclusiva de los municipios para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; así como planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

**Que**, el Art. 57, literal a) del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, 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 Art. 130 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización 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”;

**Que**, el Art. 568 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD dispone que, las tasas serán reguladas mediante ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del Alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo Concejo, para la prestación de los siguientes servicios: literal g) servicios administrativos;

**Que**, Art. 58, de la Ley Orgánica de Discapacidades, establece que el porcentaje plazas de estacionamiento para personas con discapacidad no será inferior al dos por ciento (2%) del total de parqueos regulares de la edificación o de la zona tarifada.

**Que**, el primer inciso Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dispone a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar

**Que**, los literales a, c, d, e, l, del Art. 30.5, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

**Que**, el Art. 16 del Código Orgánico Administrativo establece el Principio de proporcionalidad. Las decisiones administrativas se adecuan al fin previsto en el ordenamiento jurídico y se adoptan en un marco del justo equilibrio entre los diferentes intereses. No se limitará el ejercicio de los derechos de las personas a través de la imposición de cargas o gravámenes que resulten desmedidos, en relación con el objetivo previsto en el ordenamiento jurídico.

**Que**, el Art. 42 del Código Orgánico Administrativo, establece.  
El presente Código se aplicará en:

*Reforma a la Ordenanza del SERT*  
*Concejal Jimmy Flores Galán - junio 2026*

1. La relación jurídico administrativa entre las personas y las administraciones públicas.
2. La actividad jurídica de las administraciones públicas.
3. Las bases comunes a todo procedimiento administrativo.
4. El procedimiento administrativo.
5. La impugnación de los actos administrativos en vía administrativa.
6. La responsabilidad extracontractual del Estado.
7. Los procedimientos administrativos especiales para el ejercicio de la potestad sancionadora.
8. La impugnación de los procedimientos disciplinarios salvo aquellos que estén regulados bajo su propia normativa y apliquen subsidiariamente este Código.
9. La ejecución coactiva.

Para la impugnación de actos administrativos, en vía administrativa y, para el procedimiento coactivo, se aplicarán únicamente las normas previstas en este Código.

**Que**, el Art. 134 del Código Orgánico Administrativo, determina que las reglas contenidas en este Título se aplican al procedimiento administrativo, a los procedimientos especiales y a los procedimientos para la provisión de bienes y servicios públicos, en lo que no afecte a las normas especiales que rigen su provisión. No se aplicarán a los procedimientos derivados del control de recursos públicos.

Los reclamos administrativos, las controversias que las personas puedan plantear ante las administraciones públicas y la actividad de la administración pública para la que no se prevea un procedimiento específico, se sustanciarán en procedimiento administrativo.

Los procedimientos para el ejercicio de la potestad sancionadora y la ejecución coactiva son especiales y se regulan en el Libro Tercero de este Código.

**Que**, el Art. 224 del Código Orgánico Administrativo establece el término para la interposición del recurso de apelación es de diez días contados a partir de la notificación del acto administrativo, objeto de la apelación.

**Que**, el Art. 248 del Código Orgánico Administrativo establece las Garantías del procedimiento. El ejercicio de la potestad sancionadora requiere procedimiento legalmente previsto y se observará:

1. En los procedimientos sancionadores se dispondrá la debida separación entre la función instructora y la sancionadora, que corresponderá a servidores públicos distintos.
2. En ningún caso se impondrá una sanción sin que se haya tramitado el necesario procedimiento.
3. El presunto responsable por ser notificado de los hechos que se le imputen, de las infracciones que tales hechos puedan constituir y de las sanciones que, en su caso, se le pueda imponer, así como de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia.
4. Toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal, mientras no exista un acto administrativo firme que resuelva lo contrario.

**Que**, el Art 31 de la Ordenanza de Protección de Derechos de las Personas con Discapacidad del cantón Cuenca, determina la obligación de establecer y señalizar una zona de parqueo accesible y gratuito de al menos el 10% del total de plazas de estacionamiento para el uso exclusivo de los vehículos con los que se movilizan las personas con discapacidad; cuyos automotores estarán claramente identificados con el salvoconducto que entrega la EMOV-EP o la entidad competente.

**Que**, el Art 30, literal d) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Establece que las competencias de planificación y uso de las vías públicas en el Cantón Cuenca le corresponden por delegación de competencias al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca.

**Que**, el 9 de abril de 2010 el Concejo Cantonal de Cuenca, como órgano de legislación del gobierno autónomo descentralizado municipal, y en uso de sus atribuciones, creó mediante Ordenanza la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca, EMOV-EP.

**Que**, en los artículos 1,2; y, 3 de la Ordenanza de Constitución, Organización y Funcionamiento de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca – EMOV EP, se establecen las atribuciones para la organización, administración, regulación y control de las actividades de gestión, ejecución y operación de los servicios relacionados con la movilidad, tránsito y transporte terrestre en el cantón Cuenca; incluidas las de concesión de autorizaciones para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas y en áreas administradas por la Municipalidad;

**Que**, el 26 de abril del 2012, el Consejo Nacional de Competencias transfirió las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a la Municipalidad de Cuenca, a través de la resolución NO.006-CNC-2012, misma que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 de mayo de 2012;

**Que**, la planificación de los sistemas de movilidad urbana deben precautelar la seguridad de los ciudadanos, priorizando y protegiendo al peatón, en armonía con el cuidado del medio ambiente, la movilidad sustentable y el transporte público frente al transporte privado; visión que se fundamenta en la equidad y solidaridad social, el derecho a la movilidad de personas y bienes, el respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados; y, la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables;

Por los motivos expuestos y en ejercicio de las funciones y competencias que le confiere el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador y el literal a) del artículo 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el Ilustre Concejo Cantonal del cantón Cuenca,

EXPIDE:

El presente:

**PROYECTO DE REFORMA  
A LA ORDENANZA QUE REGULA Y CONTROLA LA OCUPACIÓN DE LAS VÍAS  
PÚBLICAS POR LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DENTRO DEL CANTÓN  
CUENCA Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO  
ROTATIVO TARIFADO Y PARQUEO INDEBIDO – SERT –**

**TITULO I**

**CAPITULO I  
ALCANCE Y OBJETO DE LA ORDENANZA**

**Artículo 1. Reforma al Artículo 1:**

**Artículo 1.-** Alcance y Objeto.- La Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca – EMOV EP, conforme a sus atribuciones y planificación municipal, es el ente encargado de la ejecución de esta ordenanza. El control y regulación de la ocupación de las vías públicas se ejercerá de la siguiente manera:

- a. En las Zonas de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT): El control será ejercido de manera concurrente por los Agentes Civiles de Tránsito y el personal de controladores del SERT debidamente designados.
- b. En el resto del Cantón Cuenca, el control del parqueo indebido y la ocupación de vías será competencia exclusiva de los Agentes Civiles de Tránsito, conforme a las leyes nacionales de transporte y tránsito vigentes.

**CAPITULO II  
DEL SISTEMA PARA EL CONTROL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO  
TARIFADO Y PARQUEO INDEBIDO-SERT**

**Artículo 2. Reforma al Artículo 2:**

**Artículo 2.-** El sistema para el control de estacionamiento rotativo tarifado y parqueo indebido (SERT) es una herramienta de gestión de tránsito, que democratiza el uso del suelo, ordena y organiza el espacio público, coadyuva al mejoramiento de la seguridad en la vía pública y facilita la circulación peatonal, de bicicletas y vehicular motorizada; bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de estacionamiento de esta Ordenanza.

El SERT está concebido como un sistema jerarquizado y funcional, subordinado a las necesidades de movilidad de la ciudad, en tal sentido permite la coexistencia de distintas zonas de parqueo con diferentes tarifas, horarios y normas particulares. Regula y controla el uso del espacio en zonas tarifadas, mientras que en el resto del cantón Cuenca es la EMOV EP quien controla los espacios de parqueo.

Con el objeto de reducir la congestión vehicular en el sistema de estacionamiento tarifado; y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), se promueve el uso del tranvía y de otros medios de transporte público como alternativas al vehículo privado. Mediante campañas de promoción turística que integren las paradas del tranvía con circuitos culturales y patrimoniales.

**Artículo. 3.- Reforma al Artículo 3:**

**Artículo 3.-** El SERT, regula y controla el uso del espacio público, la operatividad del estacionamiento rotativo tarifado y el parqueo indebido dentro del cantón Cuenca y el proceso de retiro, remolque o traslado de vehículos según lo dispuesto en esta ordenanza.

**TITULO II****CAPITULO I**

**DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO (ZONAS  
TARIFADAS)**

**Artículo. 4.- Reforma al Artículo 4:**

**"Artículo 4.-** Se entiende por zona de estacionamiento rotativo tarifado al espacio público destinado al aparcamiento de vehículos motorizados, incluidos los vehículos tipo motocicleta, por un tiempo determinado y previa cancelación de la tasa correspondiente.

Las motocicletas pagarán una tarifa equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la tarifa base aplicada a los demás vehículos motorizados, su control se efectúa mediante la aplicación SERT para dispositivos móviles.

Las zonas tarifadas deberán estar debidamente señalizadas de manera horizontal y vertical, indicando el horario de operación del SERT y el tiempo máximo de estacionamiento permitido”.

**Artículo 5.- Reforma al Artículo 6.**

**Artículo 6.-** Los horarios de operación y control del parqueo en las zonas tarifadas según corresponda a cada sector, serán definidos por la Dirección de Gestión de Movilidad (DGM) o la entidad de planificación de tránsito del GAD Municipal de Cuenca, en coordinación con la EMOV EP para su ejecución.

**Artículo 6.- Reforma al Artículo 9**

**Artículo 9.-** El control del sistema se efectuará a través de una tarjeta prepago, medios tecnológicos como el aplicativo APPSERT o cualquier otro mecanismo que determine la EMOV – EP, que garantice la seguridad del sistema y los derechos del usuario.

**Artículo 7.- Reforma al Artículo 11.-**

**Artículo 11.-** El tiempo máximo de parqueo en las zonas tarifadas será fijado por la Dirección de Gestión de Movilidad para cada sector y según la plaza de parqueo planificada; una vez transcurrido el tiempo indicado, se procederá a la aplicación de la respectiva sanción, y, de ser el caso, al remolque del vehículo

El tiempo máximo de parqueo permitido podrá variar por zonas y por horarios con el respectivo sustento técnico, en función de la dinámica de la movilidad de esa zona de la ciudad.

El Directorio de la EMOV EP aprobará la reglamentación y dispondrá la promoción correspondiente cuando se creen nuevos servicios en nuevas zonas de parqueos.

## **CAPITULO II**

### **DE LAS ZONAS CON PROHIBICIÓN PARA ESTACIONAR (ZONAS PROHIBIDAS)**

#### **Artículo 8. Reforma al Artículo 12:**

**"Artículo 12.-** Se considerarán zonas de prohibido estacionamiento, aquellas que para garantizar la seguridad vial, el orden y el cuidado de los bienes públicos, y la apropiada circulación de peatones, ciclistas y vehículos motorizados, estén señalizadas como tales vertical y horizontalmente, conforme a la planificación municipal.

Se prohíbe el estacionamiento de motocicletas en vías peatonales, ciclovías y áreas reservadas para personas con discapacidad, rampas de acceso para personas con discapacidad, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal, salvo autorización expresa emitida por la autoridad competente.

## **CAPITULO III**

### **DE LA CIRCULACIÓN Y TRÁNSITO POR LAS VÍAS URBANAS Y PARQUEO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS Y DE CARGA LIVIANA**

#### **Artículo 9. Reforma al Artículo 17.-**

**Artículo 17.-** Se considerará vehículo motorizado pesado aquel que tenga capacidad igual o superior a 3.5 toneladas. Los vehículos pesados estarán prohibidos de ingresar en las vías que expresamente así lo indique la señalización.

Para efectos del cumplimiento del objetivo de la presente Ordenanza no se considerará vehículo pesado motorizado aquel que preste servicios de transportación turística y cuente con los debidos permisos otorgados por las entidades competentes, de conformidad a lo dispuesto en el Ordenanza del Sistema Cantonal de Turismo de Cuenca.

**Artículo 10. Reforma al Artículo 18.-** El Centro Histórico de la ciudad de Cuenca se considerará como área especial, restringida y restringible en función de su mantenimiento. Únicamente las calles necesarias para la transportación masiva que mantengan la indispensable integración a la ciudad, se habilitarán en función de este servicio.

Se exceptúan de esta prohibición las Ambulancias, los vehículos del Cuerpo de Bomberos, de la Policía Nacional, del Ejército, del control de tránsito, los de recolección de basura de la Empresa Pública Municipal de Aseo de Cuenca EMAC-EP, del mantenimiento del sistema de agua potable, alcantarillado de la Empresa Pública Municipal de Telecomunicaciones, Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento de Cuenca ETAPA-EP, de la Empresa Eléctrica, de la transportación pública; y, los vehículos de transportación turística para los casos de embarque y desembarque de pasajeros en los establecimientos turísticos de alojamiento, y vehículos de transporte turístico panorámico según lo dispuesto en la Ordenanza del Sistema Cantonal de Turismo de Cuenca.

Por la misma consideración, la circulación de toda clase de vehículos se podrá restringir en cualquier tiempo y por las formas que establezca la EMOV EP.



Se prioriza el uso del sistema de tranvía como principal medio de acceso al Centro Histórico, en especial para actividades turísticas. La EMOV EP y la Dirección General de Movilidad podrán establecer perímetros de movilidad restringida para reducir el ingreso de vehículos particulares y buses turísticos al centro histórico, incentivando el uso de transporte público sostenible.

Los perímetros se basarán en:

- a. Nivel de congestión vehicular
- b. Impacto ambiental
- c. Impacto patrimonial y su paisaje.

#### **CAPITULO IV**

### **DE LOS CARRILES EXCLUSIVOS PARA TRANSPORTE PÚBLICO Y OTRAS DISPOSICIONES PARA EL USO DE LA VÍA PÚBLICA**

#### **Artículo 11. Reforma al Artículo 25.-**

**Artículo 25.-** Se prohíbe la obstrucción de las vías públicas, veredas y, especialmente, de las paradas del tranvía de manera que impida la circulación peatonal y vehicular, salvo que se cuente con el respectivo permiso de la EMOV EP.

Igualmente, se prohíbe detener el vehículo ocasionando doble fila, la quema de cualquier tipo de material en las vías y veredas, así como también la destrucción, alteración o retiro de las señales de tránsito, incluidas aquellas que se colocan de manera temporal por la ejecución de una obra o programa.

La EMOV EP implementará la señalización, seguridad y accesibilidad como puntos de conexión del tranvía con rutas turísticas y patrimoniales.

La EMOV-EP en coordinación con la EMAC-EP restringirá en determinados días y horas de la semana, el estacionamiento de vehículos en las vías y espacios públicos donde se presta el servicio de barrido mecánico y recolección de residuos sólidos, a fin de que vehículos particulares no obstaculicen el trabajo de los equipos de aseo público.

La EMOV-EP en coordinación con la EMAC-EP destinará en las vías de la ciudad, en determinados días y horas a la semana, espacios suficientes para el estacionamiento de los vehículos de recolección de residuos sólidos y de lavado de veredas y espacios públicos.

#### **Artículo 12. Reforma al Artículo 26.-**

**Artículo 26.-** Planificación y Regulación del Transporte Público en Cuenca.

La Dirección de Gestión de Movilidad planificará y determinará: carriles de circulación exclusiva para transporte público, así como rutas y frecuencias, en aplicación a lo establecido en los permisos de operación, ampliando o modificando itinerarios y horarios, para lo cual podrá reducir, ampliar, crear o extinguir áreas y rutas de operación del SERT, así como la planificación de uso de la vía en general, en coordinación con EMOV EP para la implementación y control.

La Dirección de Gestión de Movilidad notificará a todas las operadoras de transporte público su decisión de aplicación de estas medidas y el plazo en que se implementarán.

Definido un carril como exclusivo, los autobuses en servicio, circularán únicamente por tal carril, prohibiéndose su utilización por otros vehículos; tendrán únicamente paradas señalizadas para embarque y desembarque de pasajeros.

De manera excepcional y por razones propias de su servicio, los vehículos de la Policía Nacional, las ambulancias en servicio y los vehículos del Cuerpo de Bomberos podrán utilizar estos carriles. La Dirección de Gestión de Movilidad podrá establecer posibilidades para el uso, parqueo y giros de vehículos particulares sobre el carril exclusivo de autobuses con la debida justificación técnica. Los días y horarios determinados para tales usos se aplicarán previa notificación pública general y la colocación de la señalización correspondiente.

**Artículo 13. Reforma al Artículo 28:**

**Artículo 28:** Previo informe técnico de la Dirección de Gestión de Movilidad, la EMOV EP podrá redefinir, prohibir o restringir la circulación de vehículos en determinadas vías, en forma temporal o definitiva, por consideraciones de seguridad pública, salud u otras. La organización de desfiles, marchas, fechas conmemorativas y eventos que impliquen uso y/o cierre de vías, deberán someterse a las normas que para este efecto se dicten.

**Artículo 14. Reforma al Artículo 30:**

**Artículo 30:** Los espacios reservados para estacionamiento de taxis y transporte comercial en general, serán planificados por la Dirección de Gestión de Movilidad y regulados por la EMOV-EP.

**Artículo 15. Reforma al Artículo 36:**

**Artículo 36.-** La tasa base del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT) en el centro histórico del cantón Cuenca será de 0,50 dólares de los Estados Unidos de América por el uso de una plaza de estacionamiento, por cada media hora o fracción de tiempo equivalente.

En el resto del cantón Cuenca, la tasa base será de 0,25 dólares de los Estados Unidos de América por el uso de una plaza de estacionamiento, por cada media hora o fracción.

El Directorio de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca (EMOV-EP) podrá fijar tasas especiales superiores a la base, en atención a las políticas de movilidad vigentes, la conservación de las áreas históricas patrimoniales y los horarios de aplicación del SERT.

En ningún caso las tasas especiales podrán exceder el ciento cincuenta por ciento (150%) del valor establecido como tasa base.

Se establece la gratuidad total en el uso de las plazas del Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT) para los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones, conforme a lo dispuesto en la Ley. Los vehículos de micromovilidad y bicicletas también gozarán de gratuidad en los espacios específicos destinados para ellos."

**Artículo 16. Reforma al Artículo 37.-**

**Artículo 37.-** Estacionamiento buses panorámicos y turísticos.- La tasa mensual por arrendamiento de una plaza de parqueo será del 50% de un salario básico unificado. Previo a la celebración del contrato se contará con el informe técnico de factibilidad emitido por el área responsable de la EMOV-EP, en donde se valorará necesariamente el cumplimiento simultáneo de las siguientes condiciones:

- a. Que no existan más de dos plazas de parqueo bajo esta modalidad en la misma cuadra.
- b. Que se justifique la necesidad del espacio ya sea por la naturaleza del negocio o por razones de seguridad.
- c. Para zonas no tarifadas deberá contar con la factibilidad de la DGM quien determinará si la plaza a reservar no generará conflictos en la movilidad.

Las empresas que ofertan servicios de buses panorámicos están obligadas a celebrar el contrato de arrendamiento de las plazas de estacionamiento base y momentáneas que la Dirección de Gestión de Movilidad determine como adecuadas para el giro del negocio, para tal efecto se estipulará en el contrato que por el pago de la tasa mensual del 50% de un salario básico unificado, incluye el estacionamiento base por tiempo indefinido; y los momentáneos hasta por 20 minutos.

Las plazas de estacionamiento turístico (no panorámico) estarán plenamente establecidos por la Dirección General de Movilidad de conformidad con el estudio de factibilidad que se realiza cada dos años. El estacionamiento momentáneo para embarque y desembarque de turistas será de máximo 20 minutos.

Los espacios de estacionamiento turísticos y arrendados estarán debidamente señalizados tanto horizontal como verticalmente por la EMOV-EP.

#### **Artículo 17. Reforma al Artículo 46:**

**Artículo 46.-** De las Personas con discapacidad y los Adultos mayores.

Las personas con discapacidad serán beneficiarias de un salvoconducto para el vehículo en el que se movilizan habitualmente, que les permitirá ocupar los espacios de parqueo preferenciales que deberán estar debidamente señalizados por la EMOV-EP, con el tiempo máximo de parqueo permitido de seis horas para efecto de rotación.

Para la obtención del salvoconducto, el solicitante deberá dirigir una solicitud a la Gerencia General de la EMOV EP, adjuntando la siguiente documentación:

- a. Original y Copia a colores del documento oficial que acredite la condición de discapacidad.
- b. Original y copia a colores de la Matrícula del vehículo para el cual solicita el salvoconducto.
- c. Certificado de no adeudar a la EMOV EP.

La información del salvoconducto estará inserta en el código QR del adhesivo de matriculación vehicular, o en el método que haga sus veces, tendrá vigencia hasta el cambio de dominio del vehículo.

Las personas mayores a 65 años de edad podrán hacer uso de los espacios de parqueo preferencial mediante la adquisición de la tarjeta para adultos mayores, o el uso preferente registrando los datos en la APPSERT. El costo de la tasa de servicio será del 50% de la tasa regular.

#### **Artículo 18 reforma al artículo 52.**

**Artículo 52.** Reforma al Cuadro de Sanciones.- Se incorporan las siguientes infracciones y porcentajes del Salario Básico Unificado (SBU):

- a. Obstrucción de paradas o carril exclusivo del Tranvía: 100% del SBU.
- b. Impedir la continuidad de la circulación del Tranvía: 100% del SBU.
- c. Prestación informal de vigilancia/cuidado de vehículos: 50% del SBU.
- d. Uso indebido de salvoconducto de atención prioritaria: 50% del SBU y retiro definitivo del beneficio en caso de reincidencia.

Costo de Traslado: En todas las infracciones que impliquen remolque, el infractor deberá cancelar adicionalmente el valor de la tasa de wincha conforme al tarifario nacional vigente.

**TABLA DE INFRACCIONES**

| INFRACCION                                                                                                                                      | SANCIÓN PORCENTAJE DEL SALARIO BÁSICO UNIFICADO          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Ausencia de tarjeta u otro medio definido por la EMOV-EP para el uso de zonas tarifadas                                                         | 5%                                                       |
| Excederse en el tiempo máximo permitido de parqueo                                                                                              | 5%                                                       |
| Alteración y/o falsificación de tarjeta u otro medio definido por la EMOV-EP                                                                    | 10%                                                      |
| Estacionar un vehículo motorizado en zona prohibida.                                                                                            | 20%                                                      |
| Incursión con vehículos en ciclo vías, zonas peatonales, o vías que se encuentren momentáneamente cerradas al tránsito motorizado.              | 20%                                                      |
| Detener el vehículo generando doble fila.                                                                                                       | 10%                                                      |
| Estacionar el vehículo y realizar ventas en la vía pública                                                                                      | 10%                                                      |
| Detener o estacionar el vehículo obstaculizando el espacio asignado para paradas de transporte público.                                         | 20%                                                      |
| Incursión con vehículos en carriles exclusivos de transporte público.                                                                           | 20%                                                      |
| Uso indebido de salvoconductos.                                                                                                                 | 50%                                                      |
| Remolque del vehículo con grúa por parqueo en zona prohibida.                                                                                   | 15%                                                      |
| Remolque de un vehículo con grúa por exceso en el tiempo máximo autorizado de parqueo.                                                          | 10%                                                      |
| Inmovilización de vehículos pesados parqueados en zonas prohibidas o en las vías señaladas en esta ordenanza.                                   | 50%                                                      |
| Vehículos pesados circulando en el Centro Histórico de Cuenca en horas no autorizadas.                                                          | 50%                                                      |
| Realizar carga o descarga en vehículos menores a 3.5 toneladas en el Centro Histórico, fuera del horario autorizado.                            | 20%                                                      |
| Realizar carga o descarga en vehículos pesados o menores a 3.5 toneladas, fuera del horario autorizado, según las distintas zonas de la ciudad. | 20%                                                      |
| Obstruir vías o veredas con bienes o materiales                                                                                                 | Retiro de material a costa de propietario y multa de 20% |
| Remolque de vehículo con grúa por tener 3 o más multas impagas por cualquiera de las infracciones previstas en esta ordenanza                   | 10% + deuda por multas pendientes.                       |

#### **Artículo 19. Reforma al Artículo 55:**

**Artículo 55.-** Procedimiento para sancionar.- Todas las infracciones determinadas en esta ordenanza se consideran flagrantes, por lo que la notificación de la sanción se realizará en el mismo acto de constatación de la falta.

Las y los administrados podrán interponer el recurso de apelación dentro del término de diez (10) días, contados a partir de la notificación del acto administrativo.

El recurso se presentará ante la Gerencia General de la EMOV EP o ante el funcionario delegado para el efecto, sin que sea exigible el pago previo del valor de la multa para el ejercicio de este derecho.

Al escrito de apelación se deberán adjuntar las pruebas de descargo de las que se crea asistido el recurrente, señalando obligatoriamente un domicilio físico y un correo electrónico actualizado para recibir las notificaciones correspondientes.

Vencido el término de diez días sin que se haya interpuesto el recurso, el acto administrativo quedará firme y no se admitirá reclamo posterior en la vía administrativa.

**Artículo 20.- Incorpora el Artículo 65:**

**Artículo 65.-** Exclusividad del Control.- El control de las vías que integran el sistema SERT es competencia exclusiva del GAD Municipal de Cuenca a través de sus Agentes Civiles de Tránsito y el personal designado.

Queda estrictamente prohibida cualquier concesión a particulares para el cuidado de vehículos en estas zonas, debiendo la EMOV-EP disponer el desalojo inmediato y la sanción administrativa correspondiente a quienes ejerzan dicha actividad de forma ilegal, conforme lo establecido en la Tabla de sanciones de esta ordenanza.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

### **PRIMERA:**

Dentro del plazo de sesenta (60) días contado a partir de la aprobación de la presente reforma, la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca (EMOV-EP) deberá realizar una campaña de difusión pública a través de los medios de comunicación de mayor circulación local y aquellos con los que cuente el GAD y la EMOV – EP, sobre las nuevas disposiciones, con énfasis en las tarifas aplicables a motocicletas, la priorización de espacios para personas con discapacidad, la promoción del uso del transporte público, y la prohibición de prestación informal de servicios de vigilancia, custodia o cuidado de vehículos en las zonas del sistema SERT.

### **SEGUNDA:**

En el plazo de sesenta (60) días contados desde la aprobación de la presente reforma, la EMOV-EP instalará la señalización vertical y horizontal que identifique las zonas de estacionamiento preferenciales, descritos en la presente ordenanza.

### **TERCERA:**

En el plazo de sesenta (60) días contados desde la aprobación de la presente reforma, la EMOV EP, coordinará con la Dirección General de Comunicación una campaña de socialización con la Asociación de Municipalidades del Ecuador AME y el Ministerio de Turismo, para comunicar sobre el uso del sistema SERT a la ciudadanía que visitan Cuenca.

## **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente reforma a la Ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.