

## **CAPÍTULO I**

### **1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO**

#### **1.1. CONTEXTO REGIONAL, NACIONAL, LOCAL Y/O INSTITUCIONAL.**

##### **CONTEXTO REGIONAL**

La transportación vehicular y peatonal urbana, ha sido y es un problema del que adolecen la mayoría de ciudades de América Latina; es más, la transportación terrestre en todos los países y rincones del planeta es un servicio o recurso que ha facilitado la movilización de personas, bienes y servicios de un lugar a otro, dinamizando el comercio, la cultura, los deportes, la ciencia y la tecnología dentro de una misma ciudad, entre ciudades de un país, entre países y entre continentes.

El transporte terrestre que también es un medio de comunicación física entre poblaciones, más que necesario es imprescindible, en tal medida que todos los países del mundo están serpenteados por caminos y carreteras por donde transitan millones de vehículos motorizados; esta complejidad de comunicación vial en la que intervienen veloces y pesadas máquinas conducidas por seres humanos con virtudes y defectos, capaces de desarrollar perfectamente un trabajo pero propensos a cometer fallas de diversas índoles, también es considerada una actividad harto peligrosa, por eso se han creado y desarrollado leyes para normar y regular el tránsito y transporte terrestre, además de utilizar controles físicos, semáforos y señales de tránsito en calles y carreteras.

Para normar y controlar el tránsito, todos los países de nuestra América cuentan con sus respectivas leyes y reglamentos de tránsito, sin embargo, no es posible negar que la gran mayoría de urbes pasan o han pasado por situaciones caóticas provocadas por la congestión o desorden en la transportación vehicular, por lo que, varias capitales y ciudades de los diferentes países han optado por ejercer autónómicamente su control de tránsito mediante la creación de organismos locales, que matricialmente obedecen a las leyes nacionales de su respectivo país.

### **Citas textuales de las leyes de tránsito de algunos países.**

#### **ARGENTINA**

“En la República de Argentina por ejemplo, dispone expresamente en el **Art. 2.- (competencia)** de su Ley de Tránsito. “Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley **los organismos nacionales provinciales y municipales** que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta. El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional la Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozca o alteren las jurisdicciones locales.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales.

Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al

ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente”.

**Fuente: Ley de Tránsito República de Argentina, título I Cap. Único, art. 2. Competencias.**

**<http://www.barbotti.com/leytránsito.htm> Las negrillas son resaltadas por el autor.**

**[http://heliogallardo-americalatina.info/index.php?option=com\\_content&task=view&id=121&Itemid=1](http://heliogallardo-americalatina.info/index.php?option=com_content&task=view&id=121&Itemid=1)**

## **CRÍTICA**

*En Argentina, existe un poder jurídico de desconcentración del poder judicial en materia de transporte, en virtud de la necesidad de plantear soluciones a los problemas locales del tránsito en los lugares más distantes del país. Los municipios pueden acceder a la normalización del tránsito en todas sus partes administrativas. Esto implica, que la realidad en un país tan poblado y de difícil manejo, exige que los Municipios puedan reglamentar su manejo hasta volverlos totalmente operativos según su necesidad.*

## CHILE

**En el caso de la República de Chile**, en lo que expresamente coincide con nuestro interés la Ley de Tránsito dice:

**“Artículo 1°.-** A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República. Asimismo, se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamientos y demás lugares de acceso público

**Artículo 2°.-** Las Municipalidades dictarán las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas.

Dos o más Municipalidades podrán acordar medidas o atender servicios de interés común en las materias a que se refiere el inciso anterior. Tales normas serán complementarias de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio.

**Artículo 3°.-** Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan.

Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo de los conductores de vehículos destinados al servicio público de

pasajeros o de carga, contenidas en el Código del Trabajo, y denunciarán su incumplimiento al Juzgado del Trabajo correspondiente.”

**Tomado de la Ley de Tránsito de Chile. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile BCN.**

**Última actualización: 9 de marzo 2012**<http://www.bcn.cl/guias/ley-del-tránsito>

## **CRÍTICA**

*En la República de Chile existen normas que son establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en la cual los Municipios desempeñan un papel muy importante en la regulación del funcionamiento del tránsito. Los encargados para vigilar el cumplimiento de dichas normas ya establecidas son los Carabineros, Inspectores Fiscales y Municipales.*

- *En caso de cometer infracciones o contravenciones de tránsito se debe hacer conocer a través de denuncia a los respectivos juzgados.*
- *Mientras que los conductores de vehículos de servicio público o de carga están contemplados en el código de trabajo.*
- *Con la creación de la autonomía del departamento de tránsito de Quevedo se mejorara la organización de tránsito en una forma libre y segura la circulación tanto vehicular como peatonal.*

## COLOMBIA

**Diario Oficial 47.635**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA: Ley 1382 2010.**

**“Artículo 1°.** Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código. Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

**Artículo 2°.** Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La

Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. Las Fuerzas Militares

**Parágrafo 1°.** Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

**Parágrafo 2°.** El Gobierno nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por Ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 3°.** Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Parágrafo 4°.** La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

**Parágrafo 5°.** Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.”

**Tomado de: Ley de Tránsito de Colombia**

**Diario Oficial 47.635**

**<http://www.colombia.com/noticias/codigotrnsito/index.asp>**

## **CRÍTICA**

*Según el artículo 24 de la Constitución Política, dispone que todo colombiano tienen la garantía para circular libremente por el territorio nacional, teniendo como autoridades de tránsito que ayudan a la coordinación son, el Ministerio de Transporte, Gobernadores, Alcaldes Municipios, Policía Nacional. y Fuerzas Militares.*

*En ausencia de las principales autoridades de tránsito las fuerza militares asumen la regularización de tránsito.*

## PERÚ

En la República del Perú la Ley de General de Transporte y Tránsito dice:

### **“Artículo 11°.- De la competencia normativa**

**11.1** La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y **los Gobiernos regionales o locales**, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

**11.2** Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

**Artículo 15°.- De las autoridades competentes.** Son autoridades competentes respecto del transporte y tránsito terrestre según corresponda:

- a. El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción;
- b. Las Municipalidades Provinciales;
- c. Las Municipalidades Distritales;
- d. La Policía Nacional del Perú; y,

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual –INDECOPI”.

### **Artículo 18°.- De las competencias de las Municipalidades Distritales**



**18.1** Las Municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

a) En materia de transporte: en general, las que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo. Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

**18.2** En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común

**18.3** La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.”

**Tomado de: Ley General De Transporte Y Tránsito de Perú. Ley N° 27181. <http://www.seguridadidl.org.pe/normas/relevantes/tránsito.pdf> [http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley\\_general\\_transporte.pdf](http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley_general_transporte.pdf)**

## **CRÍTICA**

*En la República del Perú rige como máximo organismo el Ministerio de Transporte de Comunicación, Vivienda y Construcciones, la cual tiene como objetivos supervisar, detectar e imponer sanciones por incumplimientos hechos o realizados.*

*Siendo esto el tránsito una parte económica para el país, en el desplazamiento de personas y mercancías, por cuanto las municipalidades que rigen las competencias en materia de transporte cuyos reglamentos son emitidos por las Municipalidades Provinciales*

*Dicha Ley es observada de carácter obligatoria por todo el territorio de la República por todas las entidades y de las personas del sector público y privadas incluyendo el Poder Ejecutivo*

*La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 264 numeral 2 y 264 da la competencia exclusiva a los Gobiernos Municipales para la planificación, regular y controlar el tránsito y el transporte Público*

#### **DEDUCCIÓN:**

La situación del transporte terrestre y la seguridad vial es un problema común en la mayoría de países de la región, en unos más que en otros la dificultad de control es muy similar, por lo que la competencia constitucional y legalmente les ha sido otorgada a los gobiernos locales.

Por lo tanto, el análisis de esta propuesta ha de efectuarse considerando parámetros parecidos o análogos en diferentes ciudades de Suramérica. De hecho, en cada uno de estos países, las ciudades más pobladas ya cuentan con sus propios departamentos de tránsito, con excelentes resultados, por cuánto emprendimiento les ha permitido realizar exitosamente, por eso las hemos citado.

Como muestra podemos citar el caso específico de Bogotá que ha experimentado la exitosa implantación de estrategias de Cultura Vial y Movilidad Segura con Orientaciones generales para sus peatones, conductores de vehículos y ciclistas en la ciudad Lo cual les permitió controlar óptimamente el tránsito de manera amigable con la naturaleza,

además de que representa un éxito financiero local; hoy cuentan con 297 kilómetros de Ciclo rutas en vías principales y secundarias, la red más grande de Latinoamérica.

El espíritu motivador es que la movilidad sea responsabilidad de todos, para circular legalmente y sin peligros por las calles y Ciclorrutas de la ciudad, con respeto del espacio público el campo comunitario y colectivo, donde los ciudadanos interactúan socialmente.

Las Recomendaciones generales con el lema “**Conductores, la movilidad la hacemos todos**”, distribuidas en material didáctico busca contribuir al proceso de formación de la ciudadanía en el fortalecimiento de la cultura vial, desde la promoción de una conciencia colectiva de prevención y autorregulación ciudadana.

## CONTEXTO NACIONAL

Para ejercer el control de tránsito y seguridad vial de nuestro país contamos con:

- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).
- Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD),
- El Consejo Nacional de Competencias, Planificación, Organización, Regulación, y señalización de Tránsito dentro del territorio cantonal; y,
- La Constitución de la República del Ecuador vigente, que establece expresamente en el inciso 6 de su Art. 264 la competencia para que los gobiernos locales puedan planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

En estas leyes y reglamentos, se apoyan los gobiernos autónomos descentralizados de los cantones ecuatorianos para hacer uso de la competencia que constitucionalmente les asiste, la creación de un organismo municipal para regular y controlar el tránsito vehicular y peatonal de la ciudad es una necesidad que representa la posibilidad de generar rentas para la auto sustentación de este proyecto y para financiar otros proyectos urbanísticos, ecológicos y sobre vialidad.

Actualmente, varios cantones del Ecuador ya han iniciado el proceso de elaboración del departamento respectivo para asumir tal competencia, la experiencia de estos es un indicador favorable que anima a otros cantones a tomar la decisión de asumir tal responsabilidad; por otra parte, la Agencia Nacional de Tránsito siente aliviada su responsabilidad y el país mismo ve en esto un gran beneficio social y económico; asimismo, la

sociedad será directamente beneficiaria de los proyectos porque experimenta impactos socio económicos y ecológicos favorables.

Como ejemplo aludimos a continuación:

### **La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte de Cuenca.**

La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre (UMT), tiene como objetivos fundamentales organizar, planificar y regular el tránsito y transporte terrestre en el cantón con la finalidad de brindar un mejor servicio a la comunidad cuencana.

Sus inicios se dieron a partir de la suscripción del Convenio de Transferencia de Funciones entre el Consejo Nacional de Tránsito y la Municipalidad de Cuenca, el 11 de mayo de 1999.

### **Sus Funciones son:**

- Organizar, planificar y regular el tránsito y transporte terrestre dentro de su jurisdicción.
- Determinar, otorgar, modificar, revocar o suspender las rutas y frecuencias del transporte terrestre en el Cantón Cuenca, así como establecer los sitios de estacionamiento de transporte masivo de pasajeros y carga.
- Conferir informe favorable previo, para la constitución de compañías y cooperativas de transporte terrestre en el Cantón Cuenca.
- Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos de operación para la utilización de las vías públicas en el Cantón Cuenca por parte de las organizaciones de transporte y servicio público.

## Organización y funcionamiento departamental.

<b>Área: Secretaría y conserjería</b>	
Campo.	ACTIVIDADES
Secretaría	Recepción de documentos Digitación
Conserjería	Atención al público, Archivo, Labores de secretaría
<b>Área: Tránsito</b>	
Campo	ACTIVIDADES
Señalización	Planificación de la señalización Coordinación con la Jefatura de Tránsito Implementación de señalización Control
Vialidad	Planificación de vialidad Coordinación con la Secretaría General de Planificación Supervisión
Semaforización	Monitoreo y Control de Tráfico Mantenimiento del Sistema Incorporación de nuevas intersecciones
<b>Área: Transporte</b>	
Campo.	ACTIVIDADES
Planificación	Autobuses Urbanos Red Integrada de Transporte Proyectos en la Red Actual Escolar e Institucional Taxis Transporte de carga Fletes y Turismo Inter parroquial Particular Políticas Medio Ambientales
Administrativo Legal	– Control del cumplimiento de requisitos legales para los trámites administrativos. Marco Legal de apoyo a los proyectos Asesoría técnica a la Agencia de tránsito Asesoría legal general
Administrativo-Técnico	Manejo de la base de datos del transporte Emisión de habilitaciones Coordinación con constataciones Control y reposición de sellos para las unidades habilitadas Atención al público
Control de operación	Fiscalización de rutas, frecuencias, y horarios del transporte Apoyo a la gestión de la UMT
Constatación	Determinación de requisitos Verificación física y mecánica de automotores.

[http://www.cuenca.gov.ec/?q=page\\_uml](http://www.cuenca.gov.ec/?q=page_uml)

## CITAS TEXTUALES.

### ULTIMA HORA

#### **Municipio de Latacunga asume competencias de tránsito**

**Miércoles, 22 de junio de 2011**

“Los ediles en sesión de concejo, aprobaron la ordenanza para la creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (UMTL). Fabián Sampedro, vicealcalde, manifestó que la unidad estará subordinada al concejo municipal y al alcalde Rodrigo Espín.

El objetivo principal será planificar, organizar, regular y controlar la UMTL parroquial, cantonal y del sector urbano, coordinando directamente con los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de la ordenanza.

#### **Presupuesto**

El Concejo aprobará el monto adecuado para la operación de la Unidad, la cual tendrá asignación de ingresos específicos que serán anualmente incluidos en el presupuesto municipal.

#### **Coordinación**

El Vicealcalde agradeció a la Policía Nacional por la ayuda que presta para llevar adelante el proyecto y controlar el tráfico en la ciudad.

#### **Estudios**

Sampedro dijo que el próximo mes llegará el documento definitivo de los estudios realizados para mejorar el tráfico vehicular en Latacunga”.

**<http://www.vistazo.com/ea/entrevista/imprimir.php?Vistazo.com&id=3878:VISTAZO-EDITORIAL>**

**El Comercio.Com – País. Municipio de Guayaquil aprueba Empresa de Tránsito TIEMPO DE LECTURA: 1' 52" N°. DE PALABRAS: 302 Redacción Guayaquil Jueves 19/07/2012**

“La Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil obtendrá hoy reconocimiento legal. El Concejo Cantonal aprobará, en segundo debate, su creación. Así, el proceso de traspaso de esta competencia al Municipio tomará un nuevo giro. La empresa será la encargada de trabajar los aspectos legales de contratación de servicios y puesta en marcha del proceso. La semana anterior, el primer debate fue aprobado con el voto de los 15 concejales por unanimidad. Ante la inquietud de varios ediles, el Alcalde Jaime Nebot aclaró que la emisión de placas también es parte de la competencia. “Esto de acuerdo con la última conversación con la Agencia de Tránsito, no así las licencias que por ley corresponden al ámbito nacional”, informó.

El Consejo Nacional de Competencias resolvió, el pasado 29 de mayo, transferir la competencia de tránsito a los municipios. Guayaquil, junto a Cuenca y Quito forman parte del modelo de gestión A, que debe asumir el manejo del transporte en un año. La nueva empresa municipal se crea en el marco de la Ley de Empresas Públicas y al Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Cootad). Su objetivo es planificar, regular, controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en Guayaquil. La empresa constará de un directorio y será administrada por una Gerencia General

El directorio estará conformado por cinco miembros: un delegado del Alcalde que será el presidente; un delegado de la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de y de la Fundación Terminal Terrestre. Además, son miembros natos el Director de Ordenamiento Territorial y de Obras Públicas municipal. La primera tarea será llamar a licitación la contratación de un sistema de cámaras para grabar a los infractores”.  
**Publicado por Diario ELCOMERCIO: [http://www.elcomercio.com/pais/Municipioaprueba-Empresa-Tránsito\\_0\\_739126224.html](http://www.elcomercio.com/pais/Municipioaprueba-Empresa-Tránsito_0_739126224.html).**



**hoy.com.ec**

Guayaquil se alista para asumir tránsito vehicular.

Publicado el 11/Abril/2012 | 00:30

### **Durán, Samborondón y Daule**

El municipio de Guayaquil licitará este año la contratación del sistema de control y multas a través de cámaras instaladas en semáforos y postes, con lo que comenzará a asumir la competencia de tránsito en conjunto con los cantones de Samborondón, Durán y Daule.

Así lo informó el alcalde Jaime Nebot. "Ya tenemos listos los términos de las bases para matriculación, revisado, y para poner control y multas a través de semáforos y postes, como hay, por ejemplo, en Estados Unidos, donde si usted se pasó una luz roja, el semáforo le toma una foto que electrónicamente va a la central donde le registran la boleta por correo o se la descuentan cuando va a renovar la licencia".

El Municipio de Guayaquil recibió, el 23 de marzo, los resultados de la consultoría de tránsito realizada por la compañía chilena Soaint Gestión, sobre el manejo del tránsito en Guayaquil y sus alrededores.

Nebot precisó que este año saldrá a concurso público internacional las bases para contratar el sistema de control y multas a través de semáforos y postes, y en el primer trimestre de 2014 se convocará a licitación los sistemas de matriculación y revisado, con lo que el Municipio porteño asumirá la competencia de tránsito en la ciudad, tal como lo dispone el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Cootad), que entró en vigencia en marzo del 2011.

El estudio elaborado por la empresa chilena estableció las bases para que el Cabildo asuma la competencia del tránsito en el cantón, como parte de la facultad que le otorga y que se ratifica en las reformas a la Ley de Tránsito. Entre la información que recibió el Municipio constan el tiempo

de implementación para asumir los servicios de matriculación, revisión y control de tránsito en materia de imposición de multas por infracción, además del tipo y tiempos de contratación de servicios y concursos. (AM).

**hoy.com.ec Publicado el 11/Abril/2012 | 00:30**

## **ACTUALIDAD. Asociación Ecuatoriana de Municipalidades apoya en capacitación**

### **TRÁNSITO: LA PRIMERA TRANSFERENCIA A LOS GADS**

Con la transferencia de competencias, las municipalidades podrán regular el tránsito y transporte dentro de sus jurisdicciones territoriales.

#### **Riobamba, Ecuador. 14/10/2012**

**Riobamba/** Marchas y protestas de los usuarios, cumplidas el pasado 16 de agosto de 2010, no lograron mantener la tarifa de 18 centavos del servicio urbano en Riobamba. Agremiados al transporte elevaron de categoría a 'Ejecutivo' 164 de las 182 unidades que prestan servicio en esta urbe. Tras el malestar manifiesto por la ciudadanía, el alcalde Juan Salazar expresó que "los abusos acabarían, una vez que la Municipalidad asuma las competencias del transporte". Los plazos expresados no se cumplieron; pero el proyecto sigue adelante.

**Proceso.** La semana que concluyó, la Asociación de Municipalidades del Ecuador, AME, reunió a 30 alcaldes o sus representantes, que administran los gobiernos autónomos descentralizados, GADs, de la Zona 3, a la cual pertenece Chimborazo, junto a Tungurahua, Cotopaxi y Pastaza; allí se explicó el proceso que deben cumplir todos los GADs, para asumir las nuevas competencias.

**Legislación.** En el Art. 264 de la Constitución de República, se establece que 'los gobiernos municipales tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de

su territorio'; lo ratifica el Art. 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, COOTAD; así también el Art. 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Resolución N° 385 del Consejo Nacional de Competencias.

**Instituciones.** El Transporte y el Tránsito están coordinados por el Consejo Sectorial de la Producción. Las instituciones que ejercen la rectoría son: El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, MTOP, a través del Viceministro de Gestión del Transporte y los Subsecretarios; además también se crea la 'Agencia Nacional de Regulación y Control. La gestión y control operativo estará a cargo de los GADs municipales y la Comisión de Tránsito del Ecuador. Los GADs contarán con "Agentes Civiles de Tránsito".

**Obligatoriedad.** La Constitución de 1998 establecía que cada GAD podía escoger libremente las competencias que quería asumir. Debía negociar un convenio con los ministerios, los recursos eran asignados según las competencias asignadas y las competencias exclusivas y facultades no estaban reguladas.

La Constitución actual establece que los GADs asumen lo regulado por la ley (COOTAD), además de lo dispuesto por el Consejo de Competencias. El modelo es obligatorio y progresivo; no hay negociaciones individuales. Para la entrega de recursos, trabaja la Comisión de Costeo de Competencias. Las competencias exclusivas y las facultades están reguladas. (Capítulo 4to Art. 261 C.R. E).

**Plazos.** El Consejo Nacional de Competencias cita que las competencias exclusivas (ej: Transporte) se asumirán en un plazo entre 0 a 4 años; las adicionales entre 4 a 8 años y las residuales serán permanentes. Las primeras transferencias del transporte se cumplen el II semestre del 2011. <http://www.laprensa.com.ec/ediciones.asp?notid=8669>

## **Municipios Asumen Competencias En Tránsito.- 09 MAYO**

El Consejo Nacional de Competencias (CNC), durante la sesión ordinaria, celebrada el día jueves 26 de abril del 2012, en el Salón de la Ciudad de la I. Municipalidad de Cuenca, entregó las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, cumpliendo con lo establecido en el Art. 264 numeral 6) de la Constitución de la República, referente a la competencia exclusiva de los Gobiernos Municipales para:

**Art. 264 CR numeral 6.-** Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

El proceso técnico para la entrega de esta competencia empezó en mayo del 2011, estableciéndose que la transferencia se ejecutará en tres etapas. Para el efecto, los municipios fueron agrupados en tres modelos de gestión, de acuerdo con las fortalezas institucionales para asumir esta responsabilidad.

- **Modelo A:** Todas las facultades (7 municipios):
  - 1er. Grupo (Quito, Guayaquil y Cuenca). Implementación: 1 año (2013)
  - 2do. Grupo (Ibarra, Ambato, Loja y Manta). Implementación 2 años (2014)
- **Modelo B:** Todas las facultades excepto control operativo del tránsito (10 municipios) hasta que se fortalezcan individual o “mancomunadamente”.
  - 3er. Grupo (Rumiñahui, Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo, Santo Domingo y Mejía). Implementación: 3 años. (2015)
- **Modelo C:** Todas las facultades excepto control operativo y matriculación vehicular hasta que se fortalezcan individual o “mancomunadamente”.

- 4to. Grupo (204 municipios restantes). Implementación: 3 años. (2015)

Para que los gobiernos locales asuman sus nuevas competencias, existe un presupuesto de \$182 millones que proviene de la matriculación vehicular; de la inversión para el ejercicio en función del modelo al que pertenece el municipio de \$50 millones; y, \$20 millones de la recaudación por contravenciones en cada cantón.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 5to Art.272 de la Constitución de la República, la distribución de los recursos entre los gobiernos autónomos descentralizados se ejecutará conforme a los siguientes criterios:

1. Tamaño y densidad de la población.
2. Necesidades básicas insatisfechas, jerarquizadas y consideradas en relación con la población residente en el territorio de cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados.
3. Logros en el mejoramiento de los niveles de vida, esfuerzo fiscal y administrativo, y cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y del plan de desarrollo del gobierno autónomo descentralizado.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 51 (Reformado por el Art. 21 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011), estipula que para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- Público;
- Comercial;
- Por cuenta propia; y,
- Particular.

Del análisis comparativo de estas dos disposiciones legales, surge la siguiente interrogante:

**Los Gobiernos Municipales**, ¿tienen competencia constitucional para planificar, regular y controlar el transporte comercial (taxis, escolares, turismo; etc.), por cuenta propia y particular? o solamente el transporte público.

No olvidemos que la Constitución de la República en su Art. 424 establece de manera exclusiva: “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica”.

Es importante reiterar que la emisión de las licencias de conducir y los recursos generados dentro de este proceso, no serán entregados a los Gobiernos Municipales, pues son reservados para el Gobierno Central a través de la Agencia Nacional de Tránsito.

Mientras tanto, de conformidad con lo establecido en la DISPOSICIÓN TRÁNSITORIA VIGESIMA SEGUNDA, la Policía Nacional seguirá ejerciendo el control, hasta que los gobiernos autónomos descentralizados asuman dichas competencias.

**Disposición transitoria vigésima segunda:**

(Agregada por el Art. 123 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011)

“La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, formará y capacitará agentes civiles para ejercer sus competencias de control del tránsito a nivel nacional. Una vez que disponga de los servidores públicos necesarios para tales efectos, estos relevarán a la Policía Nacional y a sus unidades dependientes en sus actividades de control del tránsito e investigación de accidentes de

tránsito, debiendo este personal ser reasignado a otras funciones según las necesidades institucionales de la Policía Nacional.

Hasta que lo anterior ocurra, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y el SIAT de la Policía Nacional seguirán funcionando como lo venían haciendo hasta antes de la expedición de la presente Ley Reformativa, debiendo además las Jefaturas Provinciales y Sub jefaturas de Control de Tránsito y Seguridad Vial seguir funcionando como organismos de control y vigilancia del tránsito y seguridad vial, dentro de sus límites jurisdiccionales con sujeción a las resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales y a la planificación establecida por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

Las contrataciones que requiera para la ejecución de sus atribuciones serán efectuadas por la Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

**ECUADOR-VIAL.COM**

**<http://www.ecuador-vial.com/quito-guayaquil-y-cuenca-asumen-competencias>**

## CONTEXTO LOCAL

**La ciudad de Quevedo**, con una población urbana de aproximadamente 173.575 habitantes, compuesta por nueve parroquias urbanas y dos rurales, ubicada en la provincia de Los Ríos, en el centro del país, por ser paso obligado de vehículos que viajan desde la Sierra a la Costa y viceversa, por su alto índice de crecimiento demográfico y vehicular, sufre enormemente el impacto social y ecológico provocado por el caos de tránsito que diariamente ocurre en sus calles y avenidas; tiene la necesidad urgente de asumir la competencia de su administración de transporte terrestre, con la implementación de su departamento autónomo descentralizado municipal.

El Consejo Nacional de Competencias, empezó en mayo del 2011 el proceso técnico para la entrega de esta competencia, “estableciéndose que la transferencia se ejecutará en tres etapas. Para el efecto, los municipios fueron agrupados en tres modelos de gestión, de acuerdo con las fortalezas institucionales para asumir esta responsabilidad.

- **Modelo A:** Todas las facultades (7 municipios):
  - 1er. Grupo (Quito, Guayaquil y Cuenca). Implementación: 1 año (2013)
  - 2do. Grupo (Ibarra, Ambato, Loja y Manta). Implementación 2 años (2014)
- **Modelo B:** Todas las facultades excepto control operativo del tránsito (10 municipios) hasta que se fortalezcan individual o “mancomunadamente”.
- 3er. Grupo (Rumiñahui, Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo, Santo Domingo y Mejía). Implementación: 3 años. (2015)
- **Modelo C:** Todas las facultades excepto control operativo y matriculación vehicular hasta que se fortalezcan individual o “mancomunadamente”.



**ECUADOR-VIAL.COM**

**<http://www.ecuador-vial.com/quito-guayaquil-y-cuenca-asumen-competencias>**

En el párrafo previo a este, expresamente consta que Quevedo puede asumir todas las facultades excepto el control operativo de tránsito, individual o colectivamente, hasta que mejore su fortaleza administrativa; hoy, Quevedo está en capacidad de asumir todas las facultades sin excepción, máxime si deberá esperar hasta el año 2015 para asumirlas definitivamente.

La investigación propone realizar el estudio técnico del proyecto, analizar la fundamentación lógico-legal que ampare la independencia administrativa del Departamento de Tránsito Municipal, que tentativamente tendrá como misión: planificar el ordenamiento territorial, construir y mantener la vialidad urbana, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Geográficamente Quevedo se encuentra ubicada en el centro del territorio continental ecuatoriano, está limitada al Norte por los cantones Buena Fe y Valencia, al Sur por el cantón Mocache, al Este con el cantón Ventanas y Quinsaloma, todos de la provincia de Los Ríos; y, al Oeste por el cantón El Empalme de la provincia del Guayas.

Es indudable que la circulación vehicular y peatonal debe ser regulada y controlada eficientemente, a fin de que pueda efectuarse en forma fluida, con el menor impacto ecológico posible, incidiendo favorablemente en el desarrollo social y económico de la población.

“La Educación vial tiene por objetivo desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable;

comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales”

**(González 2003: 17). El PNUD (2006: 35)**

## 1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.

En el Ecuador, los problemas ocasionados por la transportación son generalizados y muy comunes en la mayoría de ciudades, la Agencia Nacional de Tránsito es el organismo rector del control del tránsito terrestre y de la aplicación de la Ley respectiva; sin embargo, la complejidad del problema hace que sea demasiada carga para su tamaño administrativo y para los recursos humanos, materiales y técnicos de los que dispone; por eso, los gobiernos autónomos descentralizados cantonales tienden a asumir la competencia que les otorga la Constitución de la República.

Quevedo es una ciudad de formidable actividad comercial, con colosal desarrollo industrial y muy agitada actividad financiera; su zona urbana es físicamente muy reducida, con muy pocas calles y avenidas por donde transitan miles de vehículos que movilizan a comerciantes, obreros, estudiantes, profesionales, empresarios; etc., por eso, es muy común ver en las calles verdaderos caos de tránsito, más el tremendo impacto de la contaminación ambiental.

Los mecanismos adoptados por las autoridades para cuidar el medio ambiente, y todas las acciones tomadas para mejorar la calidad de vida y la seguridad ciudadana, se ha posicionado en la conciencia común del pueblo y de las autoridades, a tal punto que ahora es normal observar programas estudiantiles, de colectivos laborales, sociales y de todo orden, tendientes a incentivar la cultura del respeto a las leyes de tránsito y a los derechos de las personas, así como al cuidado de los ecosistemas; acciones que cuentan con el aval de las autoridades y con el apoyo de los representantes del orden: policías, militares, defensa civil; etc.

En nuestra ciudad, Quevedo, dentro del proceso desarrollado por el gobierno municipal para proporcionar seguridad a la población, aún en

este año 2012, no se implementa la creación del departamento municipal autónomo descentralizado de tránsito y seguridad vial, por lo que se formula el problema.

### **1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.**

#### **1.3.1. Problema general.**

¿De qué manera influye la intervención lógica –jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?

#### **1.3.2. Problemas Específicos**

1.- ¿De qué manera incide la falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?

2.- ¿Cómo influye la ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, en el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo al año 2012?

3.- ¿Cuál es la incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?

## **1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.**

### **Categorías de la investigación.**

La presente investigación se fundamenta en las leyes y bases teóricas siguientes:

- La Constitución de la República del Ecuador
  - Ley de seguridad ciudadana
  - Leyes del buen vivir
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (**LOTTTSV**),
- Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (**COOTAD**)
- Reglamento de normas sobre la Competencia, Planificación, Organización, Regulación, y señalización de Tránsito dentro del territorio cantonal;

### **Delimitación poblacional**

Esta investigación, se realizará en el cantón Quevedo, que tiene una población de alrededor de ciento setenta y tres mil quinientos ochenta y cinco (173.585) habitantes.

### **Delimitación espacial.**

La investigación se realizará en el cantón Quevedo, en sus parroquias y sus sectores aledaños,

### **Delimitación temporal.**

El proceso de investigación se desarrollará el presente año 2012.

## **1.5. JUSTIFICACIÓN.**

Quevedo es una ciudad tan importante como las más antiguas o las más pobladas y ricas del Ecuador, pero aunque así no fuera, su descomunal desarrollo social y su vertiginoso tránsito a la modernidad obliga a que se promuevan importantes emprendimientos, la creación de un Departamento autónomo descentralizado de Tránsito y seguridad vial

para regentar esta actividad permitirá mejoras sustanciales para la ciudad, en diferentes órdenes, áreas y sectores.

La Constitución de la República y su Ley de competencias que en el numeral 6 del Art. 264 explícitamente otorgan esta posibilidad a los cantones del Ecuador, avala esta creación que además crea grandes expectativas y promisorias relevancias, lo cual se justifica en los siguientes aspectos.

### **Conveniencia del proyecto.**

La creación de un Departamento de Tránsito y seguridad vial autónoma y descentralizada municipal del cantón Quevedo, responde a grandes expectativas perfectamente realizables, comprobables y de gran beneficio social cultural y económico para toda la ciudadanía; en este aspecto, indudablemente que se dinamizará la economía, fluirá ordenadamente el tránsito vehicular y peatonal en la ciudad y junto a ello las diversas actividades transversales, mejorará el sistema de seguridad, se elevará el nivel de confiabilidad, se generarán gran cantidad de nuevas plazas de trabajo para jóvenes y adultos de la ciudad, mujeres, hombres, profesionales y obreros.

Para dar cumplimiento a lo expuesto, indispensablemente se mejorará y ampliará el cuerpo de policías municipales, la colocación de señalética, semaforización, playas de estacionamientos, parqueaderos tarifados, etc. demandará el empleo de gran cantidad de obreros y técnicos; y exigirán gran inversión de recursos económicos, además de que se exigirá absoluto respeto a la seguridad de los ciudadanos y a la ecología.

### **Relevancia social.**

El Departamento de Tránsito y Seguridad Vial Autónoma Descentralizado Municipal de Quevedo, mejorará ostensiblemente el desarrollo y la actividad social cotidiana de la ciudad, una adecuada ingeniería vial,

suficiente señalización, semáforos y policías de tránsito, coadyuvará a que la sociedad no sufra más por problemas de transporte y desarrolle con normalidad sus actividades.

### **Implicaciones prácticas.**

El proceso de investigación de este proyecto brindará al autor la posibilidad de aplicar sus conocimientos adquiridos en la Facultad sobre metodologías y técnicas de investigación científica orientadas a la jurisprudencia, además de que le servirá para mostrar y evaluar su preparación profesional del Derecho, y cumplir con un requisito obligatorio para obtener el título profesional de Abogado de la República; en el desarrollo del proyecto, es imprescindible el uso de recursos jurídicos, técnicos y analíticos, para los que podrá contar con asesoramiento profesional, y la colaboración de las entidades involucradas, autoridades civiles, autoridades y personal policial, ciudadanía en general, para la socialización del proyecto y los conversatorios que sean necesarios.

### **Valor teórico.**

El desarrollo de este proyecto de investigación requerirá de acopiar suficiente información teórica aplicable para el caso, asimismo será necesaria la participación de expertos profesionales en la materia jurídica especializada en vialidad, transporte y movilización humana, con la finalidad de desarrollar innovadores esquemas de trabajo en base a la experiencia recogida en todos los pasos que el proceso exija, servirá como antecedente jurídico, teórico y técnico para la ejecución de futuros proyectos.

### **Utilidad metodológica.**

Para el desarrollo de la investigación, será necesario el involucramiento social en la aplicación de las técnicas y metodologías de recolección y almacenamiento de información; así como habrá de tratar y procesarse correctamente los datos, de manera científica, mediante análisis

cuantitativo y cualitativo para obtener los resultados esperados. De igual manera, la síntesis y esquematización de las técnicas, metodologías y procesos desarrollados, servirá como antecedente teórico y técnico para la ejecución de futuros proyectos. La participación ciudadana respondiendo a entrevistas, consultas y encuestas será fundamental,

### **Impacto ecológico.**

La ecología del medio también se beneficiará, el control de tránsito terrestre también contempla la exigencia a los transportistas para que mantengan sus unidades en buen estado, asimismo a los choferes de vehículos privados y de uso personal.

### **Viabilidad del proyecto.**

La ejecución del proyecto es completamente factible ya que se origina en un problema real, actual, medible, realizable, útil y comprobable, para lo que se cuenta con la legislación y los recursos necesarios; sin embargo, por la relevancia, la incidencia y la repercusión que representa, debe ser ejecutado responsablemente y con absoluto respeto de la juridicidad .

El proyecto en sí se justifica plenamente tanto en la investigación como en la propuesta, los beneficios que otorgará serán cuantitativa y cualitativamente muy valiosos con correspondencia a diferentes órdenes y áreas.



## **1.6. OBJETIVOS.**

### **1.6.1. OBJETIVO GENERAL.**

Analizar de qué manera influye la intervención lógica –jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, para que se impida el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

### **1.6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.**

**1.-** Estudiar de qué manera incide la falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, para que se garantice la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

**2.-** Analizar cómo influye la ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, para que impida el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.

**3.-** Conocer cuál es la incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado para que se garantice la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

## **CAPÍTULO II**

### **2. MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS.**

La elaboración de esta investigación nace de la necesidad de cumplir con un proyecto obligatorio para sustentar el derecho a obtener el título profesional de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, pero su realización es de manera absolutamente responsable, sobre las bases teóricas relacionadas con el tema, con observancia de las leyes pertinentes y mediante el procesamiento de información y datos verificables que garantizan y validen el trabajo, procurando que su ejecución sea beneficiosa para la sociedad en los diferentes factores inherentes.

##### **2.1.1. Factor político.**

La ejecución del proyecto seguramente tendrá sus repercusiones políticas, el ordenamiento territorial, la asunción de las competencias de control vial, de cualquier manera beneficiarán a la sociedad de la ciudad de Quevedo.

##### **2.1.2. Factor social.**

Sin duda alguna, la afectación social del proyecto tanto en su fase de estudio como en su ejecución será completamente favorable para el desarrollo de las actividades cotidianas y el quehacer social del cantón y sus alrededores, pues tendrán un escenario más propicio para su funcionamiento, todo el conglomerado usuario de los medios de transportación y todos quienes necesiten realizar actividades a pie tendrán menos dificultades o mayores facilidades, fluido tráfico vehicular, señalización suficiente, policía de tránsito eficientemente preparada; etc.

### **2.1.3.- Factor cultural.**

Así como todas las demás actividades, la cultura y los eventos culturales tendrán incidencia positiva, es razonable concluir en que el nivel cultural de las personas depende del entorno social donde habitan, esto significa que un proyecto con tanto contenido social como es la movilización humana, debe influir en la cultura del pueblo, indudablemente para elevar su nivel, por las nuevas comodidades que seguramente habrán.

### **2.1.4. Factor: Educativo**

Posiblemente el sector de la educación sea uno de los más beneficiados, son varios miles de niños y jóvenes los que utilizan alguna forma de transportación para dirigirse a sus escuelas y colegios, igual sucede con los ciudadanos universitarios y con los maestros; por otra parte, el sector educativo en el proceso de investigación y en la ejecución del proyecto tendrán un papel de privilegio, para el desarrollo de las actividades educativas es importante que los estudiantes tengan la suficiente seguridad.

### **2.1.5.- Factor jurídico.**

El cumplimiento de las leyes que regulan el tránsito terrestre y la vialidad, así como el respeto a la Constitución de la República estará a cargo normalmente en manos de los organismos jurisdiccionales competentes; sin embargo, para el control de tránsito local, necesariamente deberá crearse una legislación local con personería jurídica y personal especializado en el ámbito legal de tránsito, que ejerza sus competencias concomitantemente con el Estado.

### **2.1.6.- Factor económico.**

Como en todo proyecto social, el factor económico es probablemente el más importante, es verdad que sin el recurso económico no se puede desarrollar ningún evento donde intervengan factores sociales, técnicos y tecnológicos, pero de igual modo, el desarrollo de estos puede generar

réditos económicos. La ejecución de este proyecto, es decir, el funcionamiento del Departamento de Tránsito Municipal dinamizará la economía de la ciudad en general, de todos los sectores.

Principalmente el mismo Municipio empezará a percibir ordinariamente recursos económicos que antes no los tuvo, por conceptos del mismo control de la movilidad y el transporte.

### **2.1.7. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.**

#### **Reseña Histórica De La Dirección Nacional De Control De Tránsito Y Seguridad Vial.**

El 14 de junio de 1884, el presidente José María Plácido Caamaño decreta la creación oficial de la Policía de la República, con estructura de carácter civil, conformada en cuerpos provinciales, dependiente directamente del Ministerio de lo Interior. La Policía de Orden y Seguridad el 15 de agosto de 1885, asume las funciones de control y organización del tránsito.

En julio de 1904 se realiza en Quito la demostración del primer vehículo automotor: un automóvil de dos plazas marca Dion-Bouton, de origen francés, cuyo propietario era el señor Carlos Álvarez Gangotena, particular que da inicio en la Capital a la era automotriz en la transportación. En los años subsiguientes, particularmente después de 1908 en que el ferrocarril trasandino llegó a Quito, la importación de vehículos a motor se tomó en extremo proliferante.

En 1912, se da la obligación de matricular a todos los vehículos con patente expedida por el municipio capitalino. El tranvía eléctrico de Quito fue inaugurado oficialmente el año 1914.

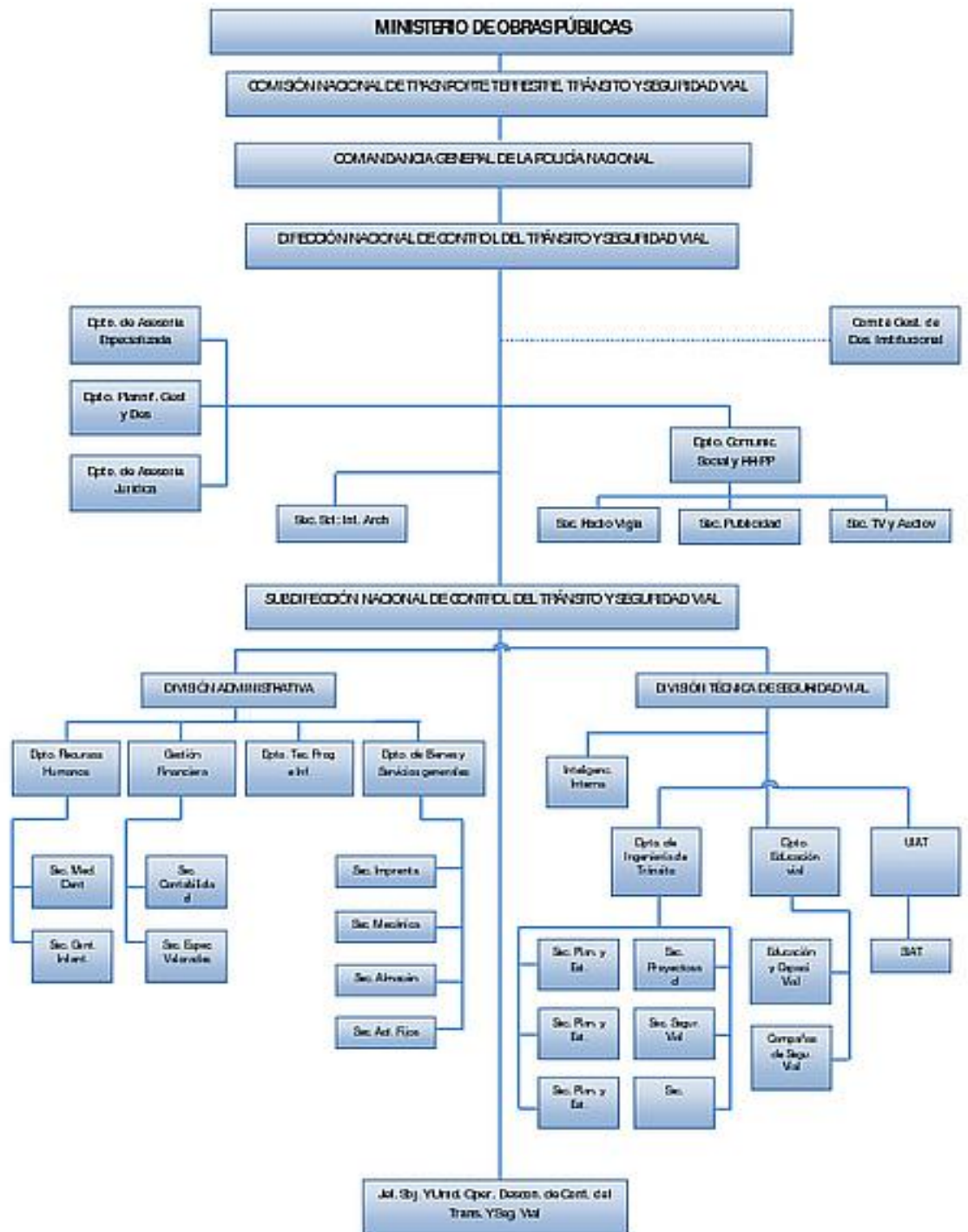
El 12 de diciembre de 1923, la Policía de Orden y Seguridad se transforma en "Policía Nacional", se atribuye a los "Ayudantes Jefes de Tráfico" dependientes de las Intendencias Generales de Policía con funciones al tenor de lo prescrito en el "Reglamento de Tráfico". Como autoridades para el Tráfico fueron designados el Ministro de Gobierno y Policía, el Intendente General y los Comisarios Nacionales.

Al expedirse la primera Ley Orgánica de la Policía Nacional el 11 de enero de 1936, en su artículo 6 se determina que la institución contará con 3 secciones: Urbana-Sanitaria, Rural y Judicial cada una de las cuales estará a cargo de un jefe, a quien le corresponde la organización técnica y administrativa del servicio, todas ellas dependientes de la Dirección General de Policía, creada el 1 de noviembre de 1898.

El 4 de enero de 1938, mediante la expedición de una nueva ley orgánica, el control y organización del tránsito vehicular se mantiene en el Servicio Urbano, pero identificado esta vez como "Pelotón de Tránsito" e integrado por un teniente, como jefe; 4 subtenientes, ayudantes de primera; 4 sargentos primeros, ayudantes de segunda; y 10 sargentos segundos, ayudantes de tercera.

El 8 de julio de 1938 el jefe supremo de la República, general Alberto Enríquez Gallo, dicta la "Ley Orgánica del Cuerpo de Carabineros", con cuya vigencia desaparece el membrete de Fuerzas de Policía y la institución se transforma en "Cuerpo de Carabineros", con estructura y organización de carácter militar establecida a principios de año.

## Organigrama Estructural



## **2.2. Categorías de análisis teórico conceptual.**

Este trabajo de investigación sustenta su valor teórico, epistemológico, social, ético, legal, jurídico; etc., en las tesis y leyes expuestas a continuación:

### **FUNDAMENTO LEGAL**

#### **LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

La Constitución de la República en su parte pertinente dice expresamente en el **Régimen de competencias. C.R.E. Capítulo IV.**

**Art. 264.-** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

**6.** Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

#### **Ley Régimen del buen vivir**

##### **Título VII**

#### **RÉGIMEN DEL BUEN VIVIR**

##### **Capítulo Primero**

#### **C-R.E. Inclusión y Equidad**

**Art. 340.-** 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. El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación. El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte.

## **CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMO Y DESCENTRALIZADO (COOTAD)**

### **TÍTULO I**

#### **PRINCIPIOS GENERALES**

**Art. 1. COOTAD.- Ámbito.-** Este Código establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio; el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

**Art. 2.- COOTAD.- Objetivos.-** Son objetivos del presente Código:



- a. La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados, en el marco de la unidad del Estado ecuatoriano;
- b. La profundización del proceso de autonomías y descentralización del Estado, con el fin de promover el desarrollo equitativo, solidario y sustentable del territorio, la integración y participación ciudadana, así como el desarrollo social y económico de la población;
- g. La delimitación del rol y ámbito de acción de cada nivel de gobierno, para evitar la duplicación de funciones y optimizar la administración estatal;

## **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. (LOTTTSV)**

**Art.1. (LOTTTSV)** .- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

### **SECCION II**

#### **DE LAS UNIDADES DEL CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURADIDAD VIAL de los GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS**

**Art.30.2. (LOTTTSV)**.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades, metropolitanos o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia

institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera, y administrativamente de éstos.

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

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

**REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY  
ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y  
SEGURIDAD VIAL**

Dado por Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en Registro Oficial Segundo Suplemento 731 de 25 de Junio del 2012.

**Rafael Correa Delgado**

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

**Considerando:**

**Que** la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008; Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

**Que** la antedicha ley reformatoria introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

**Que** en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales.

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

**Decreta:**

**EXPEDIR EL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA  
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y  
SEGURIDAD VIAL**

**TÍTULO PRELIMINAR**

**Art. 1. (RGL-GRAL de la LOTTTSV).**- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

**Art. 2. (RGL-GRAL de la LOTTTSV).**- En adelante, para efectos del presente reglamento, se entenderá los siguientes términos:

1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Ley Orgánica de Transporte Terrestre (LOTTTSV);
2. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Reglamento;
3. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Agencia Nacional de Tránsito o ANT;
4. Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Director Ejecutivo de la ANT;
5. Comisión de Tránsito del Ecuador: CTE;
6. Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador: Director Ejecutivo de la CTE;
7. Unidades Administrativas Regionales y Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Unidades Administrativas Regionales y Provinciales o Unidades Administrativas;
8. Gobiernos Autónomos Descentralizados: GADs

9. Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales: GADs Regionales;
10. Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos: GADs Metropolitanos;
11. Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales: GADs Municipales;
12. Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados: Unidades de Control de los GADs;
13. Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Consejo Consultivo Nacional.

### **CAPITULO III**

#### **DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS**

**Art. 29. (RGL-GRAL de la LOTTTSV).**- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

**Art. 30. (RGL-GRAL de la LOTTTSV).**- Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente. Así mismo, el Directorio de la ANT, a través de su Presidente, de oficio o

a petición de parte, podrá solicitar a los GADs la información relativa al cumplimiento por parte de éstos, de las regulaciones de carácter nacional que expida. De determinarse el incumplimiento de las regulaciones de carácter nacional por parte de los GADs, la ANT podrá ejercer las acciones legales y constitucionales que correspondan para garantizar el correcto cumplimiento de estas regulaciones.

## **SECCIÓN I DE LA TRANSFERENCIA DE LAS COMPETENCIAS**

**Art. 31. (RGL-GRAL de la LOTTTSV.-** La transferencia de las competencias a los GADs, se realizará según lo establecido en el Título V del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

## **SECCIÓN II DE LAS UNIDADES DE CONTROL DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS**

**Art. 32. (RGL-GRAL de la LOTTTSV.-** Para el ejercicio de las competencias establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán dentro de sus estructuras orgánicas y ocupacionales, previo estudio de la Agencia Nacional de Tránsito e informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, las unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dependerán operativa, orgánica, administrativa y financieramente de los GADs correspondientes.

Una vez que se cuente con el informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, los GADs emitirán la respectiva ordenanza.

El Ministerio de Relaciones Laborales, en coordinación con la ANT, establecerá los requisitos para el ingreso y desarrollo de carrera de los

agentes civiles de tránsito, entre los que deberá constar la capacitación previa y obligatoria por parte de la ANT.

Serán las encargadas de coordinar con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales, o con la CTE, según corresponda, en todos los casos que la ley exige una actuación coordinada de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

## **CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS**

### **Considerando:**

**Que** la Constitución de la República crea una nueva organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio, con el objeto de consolidar un nuevo régimen de desarrollo, centrado en el buen vivir, que incremente las potencialidades, capacidades y vocaciones de los gobiernos autónomos descentralizados a través de la profundización de un modelo de autonomías y descentralización que aporte en la construcción de un desarrollo justo y equilibrado de todo el país;

**Que** la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, crearon el sistema nacional de competencias con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad;

**Que** la Constitución de la República en su artículo 269, número 1, establece que el sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico que tendrá la función de regular el procedimiento y el

plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados;

**Que** el artículo 117 del COOTAD, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias;

**Que** el literal b) del artículo 119 del COOTAD, le atribuye al Consejo Nacional de Competencias, la función de organizar e implementar el proceso de descentralización;

**Que** el artículo 105 del COOTAD, define a la descentralización de la gestión del Estado, como la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos;

**Que** el Art. 119 literal j) del COOTAD, faculta al Consejo Nacional de Competencias monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas;

**Que el** Art. 119 literal p) del COOTAD, establece la necesidad de realizar evaluaciones anuales de los resultados alcanzados en la descentralización de competencias a cada uno de los niveles de gobierno, así como balances globales del proceso, que serán socializados entre los diferentes niveles de gobierno y ciudadanía;

**Que** el Art. 264 número 6 de la Constitución de la República, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del COOTAD, dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial;



**Que** el artículo 128 del COOTAD establece que todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto;

**Que** el Art. 130 del COOTAD desarrolla con mayor detalle la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial; estableciendo que los gobiernos autónomos descentralizados definirán el modelo de gestión de su competencia, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo dichas competencias antes de la vigencia del código;

**Que** el Art. 130 del COOTAD, dispone que la rectoría general del sistema corresponde al Ministerio del ramo, la que se ejecutará a través del organismo técnico de la materia;

**Que** el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen;

**Que** el artículo 30 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el Consejo

Nacional de Competencias una vez que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias respectivas;

**Que** la disposición transitoria décima octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD;

**Que** el artículo 125 del COOTAD, establece que los gobiernos autónomos descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias;

**Que** el literal a) del artículo 154 del COOTAD, determina que el proceso de transferencia progresiva de competencias iniciará con la elaboración de un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia a ser descentralizada, un informe de los recursos financieros existentes para la gestión de la competencia y un informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados para asumir las nuevas competencias;

**Que** el literal b) del artículo 154 del COOTAD, dispone que se integrará una comisión técnica de costeo de competencias que identificará los recursos necesarios correspondientes a las competencias y presentará un informe vinculante al Consejo Nacional de Competencias; informe que deberá considerar las diferencias de escala en los costos según las densidades de población, así como la cuantificación de los déficit financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo;

**Que** el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 00007-CNC-2011 de 26 de mayo del 2011, solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que elabore el informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas que presente el informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; y al Ministerio de Finanzas que presente el informe de recursos existentes para la gestión de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial;

**Que** el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 00010-CNC-2011 de 29 de septiembre del 2011, y una vez que recibió los tres informes habilitantes detallados en el párrafo anterior, integró la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales de conformidad con lo dispuesto en el Art. 123 del COOTAD;

**Que** en función de la información sectorial recabada en los informes habilitantes, se estableció la necesidad de formular modelos de gestión diferenciados, que dieran cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y que permitan asegurar, la prestación de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, establecidos en el artículo 314 de la Constitución de la República;

**Que** para la definición de los modelos de gestión diferenciados, se estableció un índice de necesidad que consideró la población, el número de vehículos cantonal, la tasa de motorización cantonal, la densidad poblacional del cantón, la dispersión poblacional cantonal, la participación de la población urbana en la población total, la capitalidad provincial, la dinámica económica, la cercanía a la cabecera cantonal, y la existencia de convenios previos de descentralización; la experiencia de cada cantón, en función de los resultados del informe de capacidad operativa presentado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas y la existencia de requisitos mínimos de sostenibilidad para la prestación del servicio, que dieron como resultado tres modelos de gestión;

**Que** la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, entregó el informe de costeo de la competencia en mención;

**Que** el Ministerio de Finanzas emitió dictamen favorable a la presente resolución mediante oficio No. MIFIN-DM-2012-0291 de 25 de abril del 2012; y,

En uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en literal d) del Art. 154 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

#### **Resuelve:**

**Art. 1.- Transferencia.-** Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **ÁMBITO Y MODELOS DE GESTIÓN**

**Art. 2.-** **Ámbito.-** La presente resolución regirá al gobierno central y a todos los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

**Art. 3.-** **Modelos de gestión.-** Para el ejercicio de esta competencia, se establecen tres modelos de gestión diferenciados, en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio.

**Art. 4.-** **Modelo de gestión A.-** Corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

<b>GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO</b>	<b>PROVINCIA</b>
QUITO	PICHINCHA
GUAYAQUIL	GUAYAS
CUENCA	AZUAY
IBARRA	IMBABURA
LOJA	LOJA
AMBATO	TUNGURAHUA
MANTA	MANABÍ

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del

tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución.

**Art. 5.-** Modelo de gestión B.- Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

<b>GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL</b>	<b>PROVINCIA</b>
LATACUNGA	COTOPAXI
RIOBAMBA	CHIMBORAZO
MÁCHALA	EL ORO
MILAGRO	GUAYAS
BABAHOYO	LOS RÍOS
QUEVEDO	LOS RÍOS
PORTOVIEJO	MANABI
MEJIA	PICHINCHA
RUMIÑAHUI	PICHINCHA
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS

Estos gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

## **2.3. HIPÓTESIS**

### **2.3.1. HIPÓTESIS GENERAL**

La intervención lógica –jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, no impide el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

### **2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS**

2.3.2.1.- La falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, no garantiza la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

2.3.2.2.-La ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, no impide el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.

2.3.2.3.-La incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado no garantice la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

## MATRIZ COMPARATIVA

<p style="text-align: center;"><b>Problema general</b></p> <p>¿De qué manera influye la intervención lógica –jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?</p>	<p style="text-align: center;"><b>Objetivo general</b></p> <p>Analizar de qué manera influye la intervención lógica – jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, para que impida el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Hipótesis general</b></p> <p>La intervención lógica – jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, no impide el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Problemas específicos</b></p> <p>1.- ¿De qué manera incide la falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?</p> <p>2.- ¿Cómo influye la ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del Personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, en el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo al año 2012?</p> <p>3.- ¿Cuál es la incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, en la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo al año 2012?</p>	<p style="text-align: center;"><b>Objetivos específicos</b></p> <p>1.- Estudiar de qué manera incide la falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, para que se garantice la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p> <p>2.-Analizar cómo influye la ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, para que impida el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.</p> <p>3.- Conocer cuál es la incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado para que se garantice la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Hipótesis específicas</b></p> <p>1.- La falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, no garantiza la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p> <p>2.-La ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal, no impide el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.</p> <p>3.-La incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado no garantiza la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>



## 2.4. Operacionalización de las variables de la hipótesis específica 1

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES
<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b></p> <p>La falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias del Sistema Nacional de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado,</p> <p><b>VARIABLE DEPENDIENTE</b></p> <p>no garantiza la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativa en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>	<p>1.- La falta del ejercicio del derecho a la instauración de las competencias.</p> <p>2.- Sistema Nacional de Tránsito</p> <p>3.- La actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado.</p> <p>4.- la prestación de asesoría jurídica administrativa.</p>	<p>1.- Poca fluidez administrativa del tránsito.</p> <p>2.- Sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito.</p> <p>3.- Seguridad ciudadana en el tránsito vehicular y peatonal incompleta.</p> <p>4.- Escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.</p>	<p>1.- Deficiente servicio a la ciudadanía</p> <p>2.- Regulación, organización y planificación del tránsito local es incompleta.</p> <p>3.- Caos en el tránsito sin responsabilidad integral de autoridades e involucrados.</p> <p>4.- Trámites burocráticos</p>	<p>1.- Existen muchos casos de deficiente servicio a la ciudadanía, debido a la poca fluidez administrativa del tránsito.</p> <p>2.- Alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito.</p> <p>3.- Gran cantidad de casos en que se da el caos en el tránsito, debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.</p> <p>4.- Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.</p>

## Operacionalización de las Variables de las hipótesis específicas 2.

CONTENIDO	CATEGORIA	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICE
<p><b>Variable independiente</b></p> <p>La ausencia del departamento Municipal de Tránsito sobre la actuación del personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal,</p>	<p>1.- La ausencia del departament o Municipal de Tránsito.</p>	<p>1.-Municipio no planifica el tránsito vehicular y peatonal.</p>	<p>1.- Las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular.</p>	<p>1.- Gran cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado.</p>
<p><b>Variable dependiente</b></p> <p>no impide el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.</p>	<p>2.- personal orientado a la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal,</p> <p>3.- no impide el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo</p>	<p>2.- Falta de capacitación.</p> <p>3.- Socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.</p>	<p>2.- Pérdida de empleo de choferes.</p> <p>3.- Casos en que existen menos infractores de tránsito.</p>	<p>2.- Gran cantidad de casos pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.</p> <p>3.- Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.</p>

### Operacionalización de las Variables de las hipótesis específicas 3

CONCEPTOS	TEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORE S	ÍNDICES
<p><b><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u></b> 3.-La incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado.</p> <p><b><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></b> no garantice la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.</p>	<p>1.- La incidencia de la Operatividad del Sistema de Tránsito.</p> <p>2.- No garantiza la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa</p> <p>3.- el tránsito y la vialidad del cantón Quevedo.</p>	<p>1.-el gobierno autónomo descentralizado o no asume su competencia</p> <p>2.- operatividad del sistema de tránsito está excluido del actualmente en el municipio</p> <p>3.- regulación del tránsito y la vialidad factible en la administración municipal</p>	<p>1.- organizaciòn de tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía</p> <p>2.- departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD</p> <p>3.- operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD.</p>	<p>1.-Alto índice de la organización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia.</p> <p>2.- Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido del actualmente en el municipio.</p> <p>3.- Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.</p>

## CAPÍTULO III.

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1. TIPO DE ESTUDIO

La investigación de esta propuesta se desarrollará mediante estudios de carácter científico en el campo y en oficina, con aplicación de metodologías y técnicas de investigación descriptivas como la entrevista para la recopilación y explicativa como las conclusiones luego del procesamiento de la información.

**Aplicada:** Está encaminada a resolver problemas prácticos, le intensa la aplicación inmediata de los resultados

**De campo:** Se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos, en contacto directo con quien o quienes son los gestores del problema

**Descriptiva:** Descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes, y sus interrelaciones.

**Explicativa:** Buscan la asociación o correlación entre variables

## 3.2. UNIVERSO Y MUESTRA

### Población y muestra

La definición de la población sujeto de investigación es muy sencillo, debemos considerar a toda la ciudadanía de Quevedo y sus sectores aledaños, es decir a sus zonas de influencia y afluencia.

De este Universo, se calcula una muestra mediante procedimientos matemáticos precisos, previamente se debe investigar los primeros datos, que en este caso es: El universo de nuestra investigación los 173.000 habitantes adultos quevedeños considerados como sujetos de estudio. Como esto es un número muy grande de manejar, procedemos a aplicar a una parte, lo más práctico es a la gente que circula por la calle o la esquina del parque principal en un sábado o domingo, de 8 a 12 del día.

### 3.2.1. Cálculo de la Muestra.

**Fórmula utilizada:**

$$n = \frac{N}{E^2(N - 1) + 1}$$

**Variables:**

**N=** Población

**n =** Tamaño de la muestra

**E =** Error tolerable de muestreo.

## Segmentación de la población.

Para obtener mejores resultados, a la población se la ha segmentada de la siguiente forma:

Ciudadanos comunes:	2000
Estudiantes de jurisprudencia:	45
Policías activos	300
choferes:	500
<b>Total:</b>	<b>2845</b>

## Cálculo de la muestra.

$$n = \frac{N}{E^2(N - 1) + 1}$$

$$N = 2845$$

$$E = (0,05 \text{ tolerable})$$

$$n = \frac{2845}{0.05^2(2845 - 1) + 1}$$

$$\frac{2845}{0.0025(2844) + 1}$$

$$n = \frac{2845}{8.11}$$

$$n = 350.8$$

$$n = 351.$$

Entonces, se deben encuestar a 351 personas

## Representación porcentual:

Para una población de 2845 personas que corresponde al 100%; calculamos.

### Ecuación

$$P = (S \times 100) / U.$$

De donde:

**P** = porcentaje de segmento.

**S** = segmento

**U** = población

$$P = (2000 \times 100) / 2845.$$

$$P = 70.29\%$$

$$P = (45 \times 100) / 2845.$$

$$P = 1.58\%$$

$$P = (300 \times 100) / 2845.$$

$$P = 10.54\%$$

$$P = (500 \times 100) / 2845.$$

$$P = 17.57\%$$

<b>Segmento (s)</b>	<b>Población (p)</b>	<b>Porcentaje (x)</b>
Ciudadanos comunes:	2000	70.29%
Estudiantes Jurisprudencia:	45	1.58%
Policía Nacional:	300	10.45%
Choferes profesionales:	500	17.57%
<b>Total:</b>	<b>2845</b>	<b>100%</b>

### **Muestra porcentual.**

<b>Segmento</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Muestra</b>
Ciudadanos comunes:	70.29%	246
Estudiantes Jurisprudencia:	1.58%	6
Policía Nacional:	10.45%	37
Choferes :	17.57%	62
<b>Total:</b>	<b>100%</b>	<b>351</b>

### **3.3. Métodos y técnicas de recolección de información**

#### **Método bibliográfico o documental**

“La investigación documental se realiza con la información recabada de documentos escritos o digitales. El documento es la unidad básica para realizar una indagación. El documento puede ser un libro, parte de un texto, un artículo o una parte de ese artículo.”

Los documentos pueden presentarse como cualquier forma de comunicación escrita o grabada distribuida en catálogos, inventarios, publicaciones seriadas, informes técnicos, fotocopias, monografías, tesis, memorias, mapas, folletos, pergaminos, papeles escritos a máquina o manuscritos, cartas, anuncios, micropelículas, películas, cintas magnéticas, dibujos, grabados antiguos, pinturas, registros, etc. El éxito de la investigación depende en gran medida de los documentos que se utilizan.

#### **Método Descriptivo:**

Este método se aplica para expresar las causas y consecuencias concurrentes en la aplicación de las Leyes y Reglamentos de seguridad ciudadana, redundando en detalles explicativos sobre los procesos, de tal



modo que el lector de este documento tenga absoluta facilidad para entenderlo.

### **Método Hermenéutico:**

Mediante este método se interpreta todas las informaciones obtenidas mediante la investigación bibliográfica y de campo, analizando contenidos y estableciendo conclusiones.

### **Método estadístico:**

El método estadístico permite organizar sistematizadamente toda la información obtenida, para presentar numérica y gráficamente los hechos que ocurren y los datos investigados, mediante el uso de tablas, cuadros y gráficos de barras y pasteles.

El método de la estadística se refiere a cuatro grandes apartados:

- Empleo de los números
- Agrupación
- Comparación de los hechos; y,
- Empleo de los datos recogidos para formular leyes.

### **Método analítico sintético:**

El método sintético sirve para realizar el análisis e interpretación cualitativa y cuantitativa de la información obtenida en el proceso de investigación; con ello estamos en capacidad de formular las respectivas conclusiones y recomendaciones, para el planteamiento coherente y pertinente de esta propuesta alternativa.

### **Técnicas de investigación de campo empleadas.**

Las técnicas utilizadas básicamente fueron las técnicas de observación directa y la técnica de muestreo mediante el uso de entrevistas y encuestas.

### **De fuentes secundarias.**

Para la recolección, concentración y conservación de datos de fuentes secundarias se utilizaron como herramientas: fichas bibliográficas, escalas, cuestionarios, inventarios, registros, etc.

También se utiliza técnicas de investigación bibliográficas, para obtener información de fuentes secundarias de libros, revistas, periódicos y más documentos físicos y digitales, mediante la técnica del fichaje y las técnicas de análisis de documentos

### **De fuentes primarias.**

La observación directa en las calles y vías, así como entrevistas, consultas y encuestas a personas y más entidades involucradas ha sido la instrumentación más valiosa con la que se ha contado.

### **Medición y cuantificación de información.**

Para cuantificar, medir y correlacionar los datos, los métodos matemáticos, estadísticos y de computación han sido los más eficaces, por la exactitud de los resultados y las posibilidades de verificación de los mismos.

### **3.4. Plan de procesamiento de la información.**

#### **Esquema:**

- 1.- Recolección de información
- 2.- Organización de la información
- 3.- Clasificación de la información
- 4.- Análisis de la información
- 5.- Depuración de la información
- 6.- Interpretación de los datos.
- 7.- Conclusiones y Síntesis
- 8.- Documentación.

#### **Estrategias de la investigación.**

**Trabajo de oficina.-** En oficina se realiza el procesamiento de la información mediante el análisis de las fichas previamente elaboradas, las cuales permiten la toma de notas de archivos físicos y digitales de instituciones como la Policía de Tránsito, el Municipio de Quevedo, bibliotecas físicas y virtuales, así como mediante entrevistas a profesionales y más peritos en la materia de organización y control de tránsito, vialidad, medio ambiente y contaminación.

**Trabajo de campo.-** Entre las estrategias de campo para obtener información, se despliega un proceso de encuestas, consultas y entrevistas a ciudadanos comunes, y a más entidades involucradas en el problema; para realizar las encuestas se elaboran cuestionarios amigables dirigidos específicamente a los segmentos clasificados:

#### **Cuestionarios para las encuestas.**

De acuerdo a la muestra obtenida, se aplican entrevistas anónimas con cuestionarios de pocas preguntas, cortas, precisas y amigables,

técnicamente elaboradas para que proporcionen información fácilmente computable que permitan manejo estadístico preciso y confiable.

Todas las preguntas son de respuesta dicotómica, Sí o No.

**Cantidad de entrevistas por segmentos:**

Ciudadanos comunes	246
Estudiantes jurisprudencia	6
Policía Nacional	37
Choferes Profesionales	62
<b>TOTAL</b>	<b>351</b>

**Objetivos de las encuestas:**

- Conocer la opinión de personas comunes y directamente involucradas con la problemática del tránsito vehicular de la ciudad para determinar:
  - La confiabilidad en la capacidad operativa y jurídica del Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo.
  - El nivel de concienciación de la ciudadanía en cuanto al problema socioeconómico y medioambiental generado por el caos del transporte vehicular.
  - La predisposición ciudadana para la eventual cooperación en la ejecución de la propuesta.
  
- Obtener información primaria veraz y confiable, que nos ayude a tomar las decisiones más acertadas para el éxito del proyecto.

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA**  
**EDUCACIÓN**

**Cuestionario para encuesta a 351 ciudadanos quevedeños.**

N°	Pregunta	Respuesta	
		SÍ	NO
01	Cree usted que existen muchos casos de deficiente servicio a la ciudadanía, debido a la poca fluidez administrativa del tránsito.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	Cree usted que hay Alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que se da el caos en el tránsito, debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
04	Cree usted que un Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06	Cree usted que en Gran cantidad de casos hay pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07	Cree usted que Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08	Cree usted que Alto índice de desorganización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09	Cree usted que Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Cree usted que Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

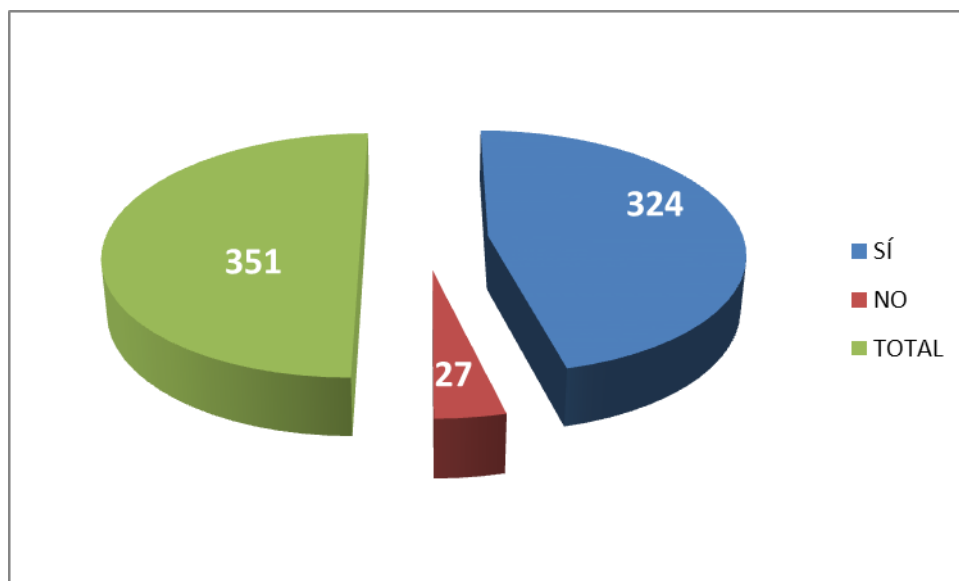
### 3.5. Procesamiento.

#### Tabulación e interpretación de los resultados.

Resultados y gráficos estadísticos de las encuestas a ciudadanos comunes.

#### Pregunta 1.

Cree usted que Existen muchos casos de deficiente servicio a la ciudadanía, debido a la poca fluidez administrativa del tránsito		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	324	92,31
NO	27	7,69
TOTAL	351	100,00

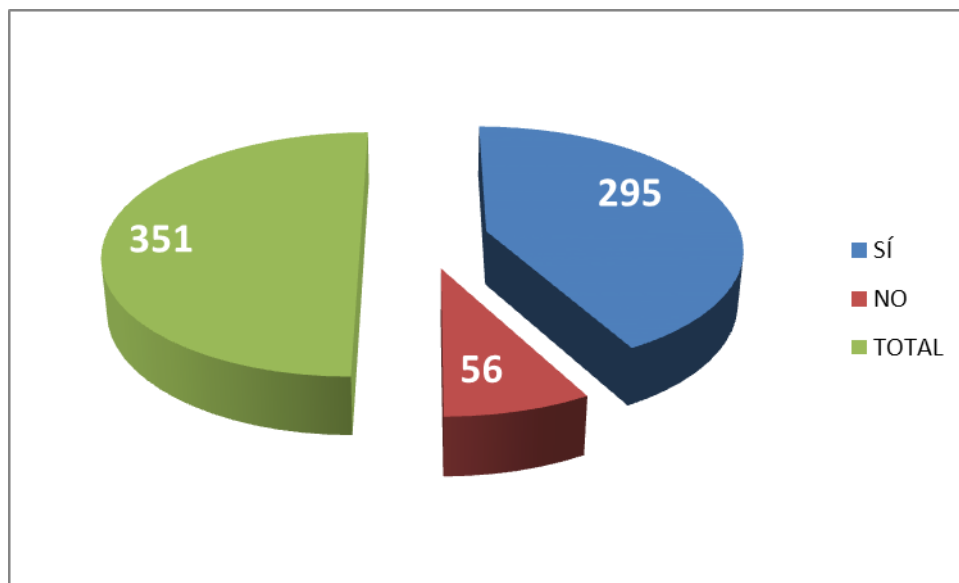


#### Interpretación.

Más del 92% de los encuestados creen que efectivamente muchos casos de deficiencia operativa de tránsito se debe a la escasa fluidez administrativa.

## Pregunta 2.

Cree usted que hay alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	295	84,05
NO	56	15,95
TOTAL	351	100,00

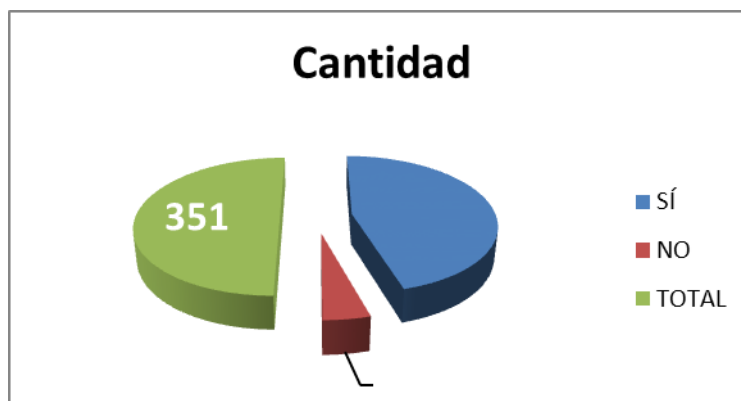


### Interpretación.

El 84% de los encuestados creen que hay alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito.

### Pregunta 3.

Cree usted que hay gran cantidad de casos en que se cree que el caos en el tránsito, es debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	320	91,17
NO	31	8,83
TOTAL	351	100,00



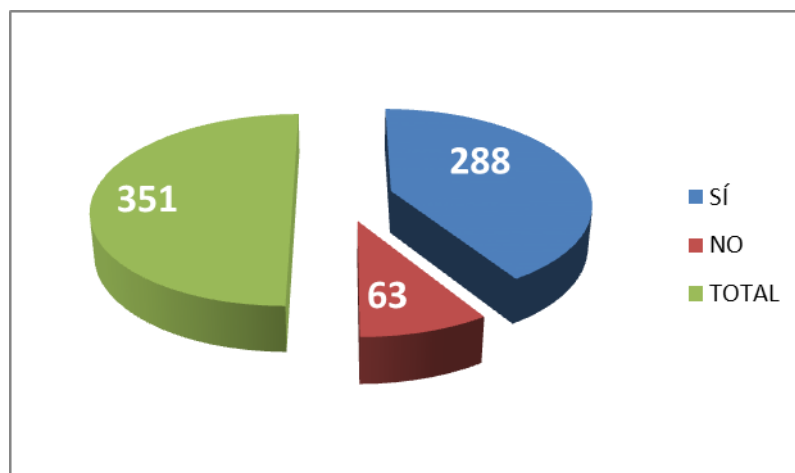
### Interpretación.

Más del 91% de los encuestados creen que hay gran cantidad de casos en que se cree que el caos en el tránsito, es debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.



#### Pregunta 4.

Cree usted que un Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	288	82.05
NO	63	17.95
TOTAL	351	100.00

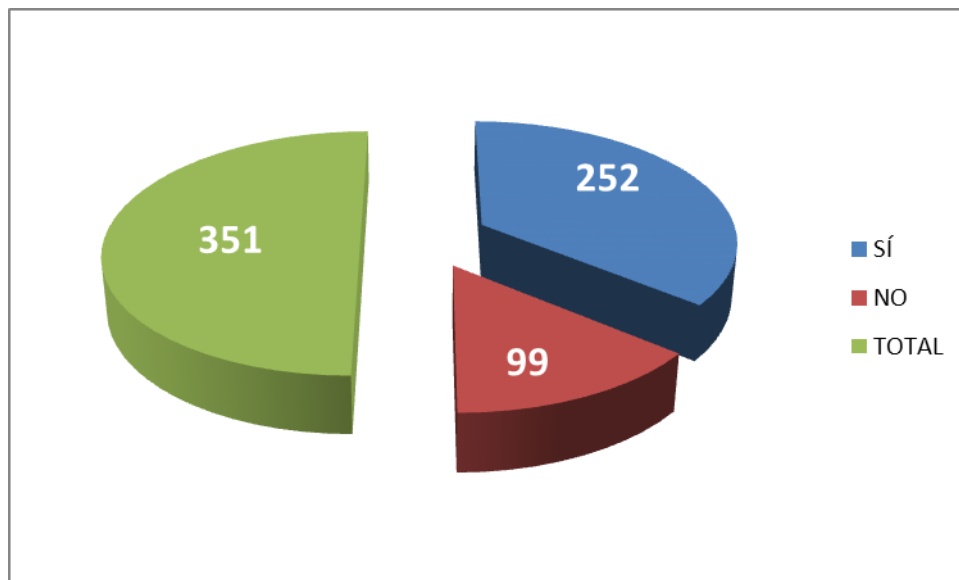


#### Interpretación.

El 82% de los encuestados creen que un Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.

### Pregunta 5.

Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	252	71.79
NO	99	28.21
TOTAL	351	100.00

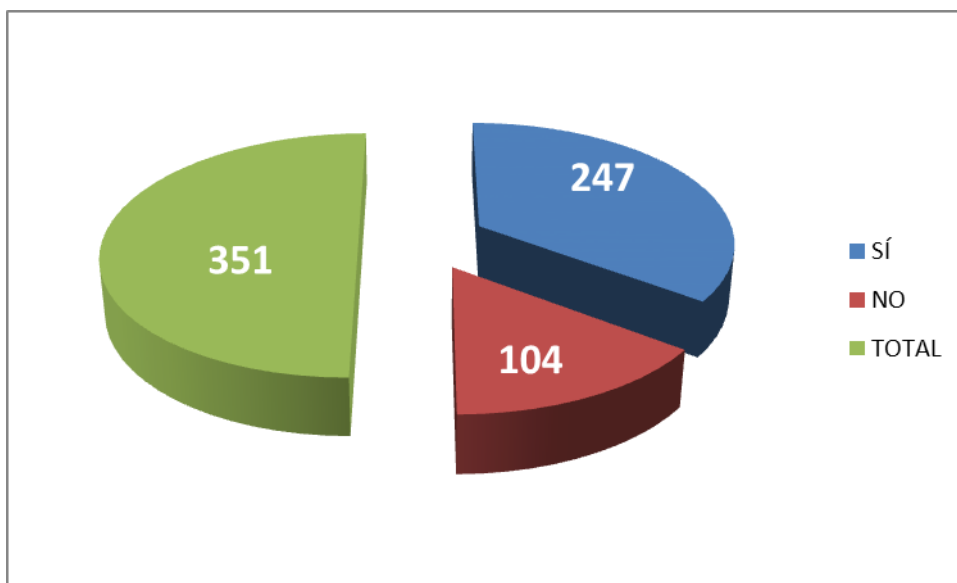


### Interpretación.

El 72% de los encuestados creen que cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado

### Pregunta 6.

Cree usted que en Gran cantidad de casos hay pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	247	70.37
NO	104	29.63
TOTAL	351	100.00

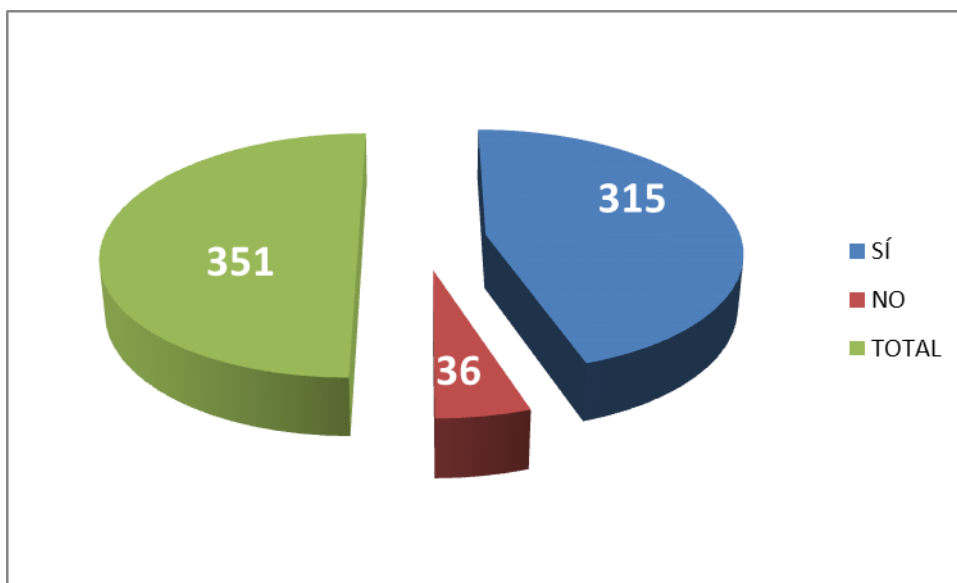


### Interpretación.

El 70% de los encuestados creen que Gran cantidad de casos hay pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.

### Pregunta 7.

Cree usted que Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	315	89.74
NO	36	10.26
TOTAL	351	100.00

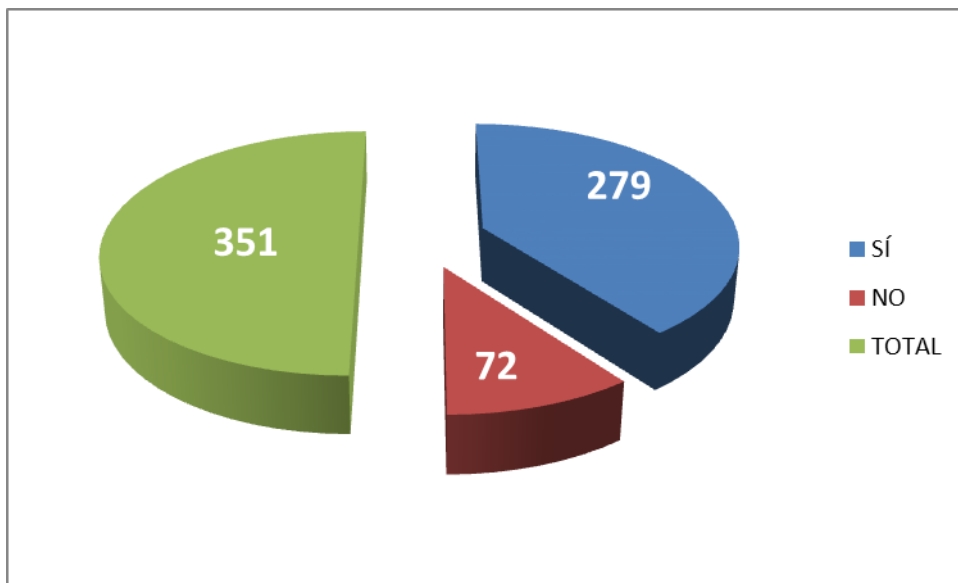


### Interpretación.

Más del 89% de los encuestados creen que Cree usted que Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.

### Pregunta 8.

Cree usted que Alto índice de desorganización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	279	79.49
NO	72	20.51
TOTAL	351	100.00

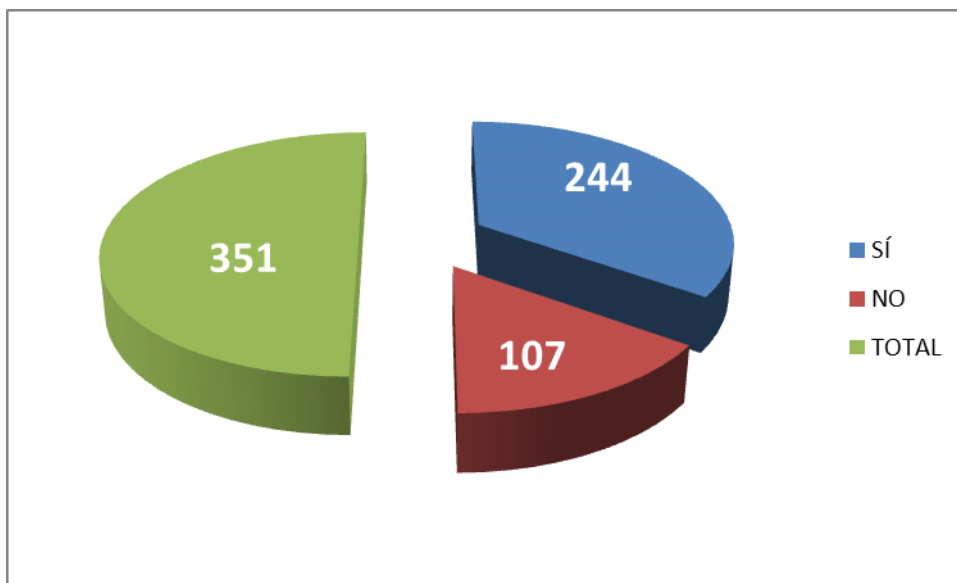


### Interpretación.

El 79% de los encuestados creen que un Alto índice de desorganización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia

### Pregunta 9.

Cree usted que Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	244	69.52
NO	107	30.48
TOTAL	351	100.00

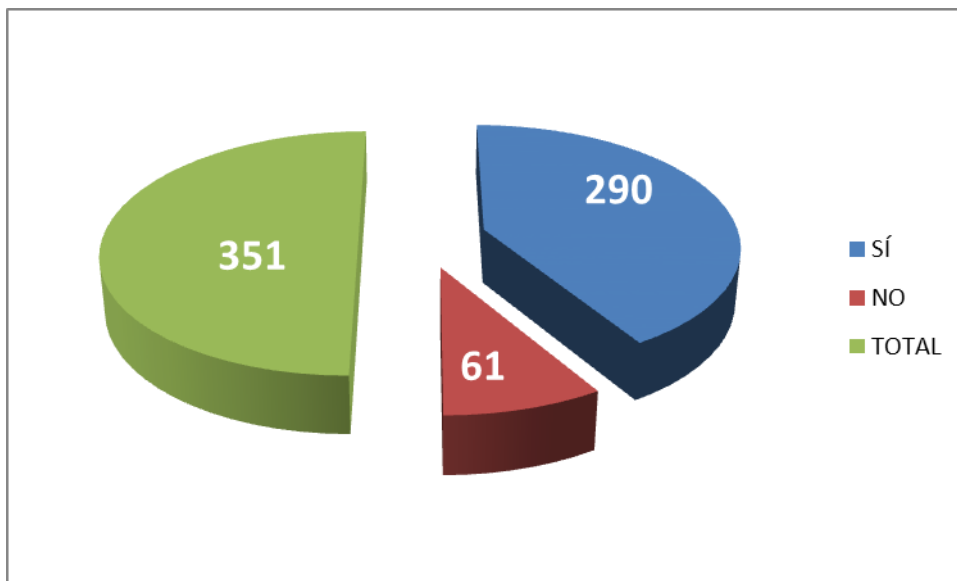


### Interpretación.

El 70% de los encuestados creen que Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio.

### Pregunta 10.

Cree usted que Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo		
	Cantidad	Porcentaje
SÍ	290	82.62
NO	61	17.38
TOTAL	351	100.00



### Interpretación.

El 83% de los encuestados creen que Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.

**Resultado de encuesta realizada a 351 ciudadanos de Quevedo.**

N°	Pregunta	RESPUESTA					
		SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	Cree usted que existen muchos casos de deficiente servicio a la ciudadanía, debido a la poca fluidez administrativa del tránsito.	324	92.3	27	7.7	351	100
2	Cree usted que hay Alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito	295	84	56	16	351	100
3	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que se da el caos en el tránsito, debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.	320	91.2	31	8.8	351	100
4	Cree usted que un Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.	288	82.1	63	18	351	100
5	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado.	252	71.8	99	28	351	100
6	Cree usted que en Gran cantidad de casos hay pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.	247	70.4	104	30	351	100
7	Cree usted que Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.	315	89.7	36	10	351	100
8	Cree usted que Alto índice de desorganización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia	279	79.5	72	21	351	100
9	Cree usted que Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio	244	69.5	107	30	351	100
10	Cree usted que Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.	290	82.6	61	17	351	100



### 3.6. Comprobación y discusión de hipótesis.

#### Hipótesis.

*“El estudio técnico, lógico y jurídico determinará la factibilidad para la creación del Departamento Autónomo descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal del cantón Quevedo, que incidirá positivamente en el desarrollo social y económico de la ciudad”.*

Esta proposición nos compromete a demostrar que efectivamente *“si realizamos un buen estudio técnico lógico y jurídico, sabremos si estamos en capacidad de proponer la creación de un Departamento Autónomo descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal del cantón Quevedo, que incida positivamente en el desarrollo social y económico de la ciudad”.*

Sin embargo, también puede ocurrir que se anule la hipótesis, es decir, que se niegue la factibilidad esperada.

Acogiendo los resultados de la información procesada, luego de la investigación efectuada, de haber analizado las respuestas a las técnicas de investigación empleadas y la aplicación de metodologías, estamos en condición necesaria y suficiente para determinar que es totalmente necesaria la creación del *Departamento Autónomo descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal del cantón Quevedo, porque, efectivamente* incidirá de manera positiva al desarrollo social y económico de la ciudad, así coinciden la gran mayoría de ciudadanos encuestados y personajes probos entrevistados, quienes además confirman que proporcionará un gran beneficio al cuidado del medio ambiente y preservación de la naturaleza.

En otro aspecto, tan importante como el social y el económico, se determina que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo sí está en capacidad jurídica y operativa para ejercer la competencia que constitucionalmente le asiste de llevar el control del tránsito vehicular y

peatonal en calles y avenidas de su ciudad, con completa eficiencia y proporcionando mayor eficacia y seguridad que la existente ahora.

Asimismo, constitucional y jurídicamente se cuenta con los soportes suficientes para proceder con todas las capacidades que el Consejo Nacional de Competencias y las leyes conexas lo exigen.

De este cuadro podemos determinar que por lo menos el 85% de ciudadanos de Quevedo creen que el sistema actual de tránsito es caótico, que es altamente contaminante, y que, el Municipio debe hacerse cargo del control y la operatividad del tránsito vehicular y peatonal en la ciudad mediante la creación de un Departamento de Tránsito Autónomo Descentralizado Municipal, lo cual incidiría positivamente en el desarrollo socioeconómico y mejoraría el medio ambiente de la ciudad.

## CAPÍTULO IV

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los resultados de la investigación, el análisis realizado y la comprobación de las hipótesis, nos permiten la oportunidad de exponer las siguientes conclusiones y recomendaciones, mismas que no son producto de la imaginación ni resultan de supuestos ligeros o tácitos, sino más bien, son deducciones originadas del análisis y metodología científicamente calculados.

**Conclusiones.** Una vez que he realizado el análisis de las encuestas aplicadas he logrado las siguientes conclusiones:

- Existen deficiente servicio a la ciudadanía.
- Hay poca fluidez administrativa del tránsito.
- La regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta.
- El sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito.
- Se da el caos en el tránsito, debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.
- Los trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.
- Las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular.
- Hay falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado.
- Hay pérdida de empleo de choferes.
- Hay falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.
- Existen menos infractores de tránsito, cuando hay socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.

- La organización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia.
- El departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio
- La operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.

### **Recomendaciones**

- Al Concejo municipal se recomienda crear de manera oportuna, razonable y con función social, la ordenanza que permita asumir la competencia.
- Organizar un *Departamento Autónomo descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal* orientado a dar servicio totalmente eficiente, con las suficientes pero absolutamente necesarias unidades departamentales, procurando la excelente fluidez de los servicios y evitando las trabas burocráticas y la duplicidad o multiplicidad de funciones.
- Socializar la propuesta con sectores sociales, culturales, económicos, profesionales, autoridades y con los sindicatos de choferes profesionales y con otras organizaciones vinculados con la transportación pública.

## **CAPÍTULO V**

### **5. PROPUESTA ALTERNATIVA**

#### **5.1. TÍTULO.**

Creación de la ordenanza municipal para que el GAD de Quevedo implemente el Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal y asuma la competencia de control de tránsito en su territorio cantonal.

#### **5.2. Presentación.**

##### **Antecedentes.**

La Constitución de la República del Ecuador aprobada por el pueblo el año 2008, en su Art. 264 establece que es competencia de los GADs, las tareas de planificación, control y regulación de tránsito y transporte público en el territorio de su jurisdicción; por su parte, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) en el literal d) del Art. 154 y en el literal o) del artículo 119, corrobora ese concepto.

Asimismo, El Consejo Nacional de Competencias transfirió la facultad de controlar el tránsito, transporte terrestre y vialidad a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), clasificando a los municipios en tres grupos; el municipio de Quevedo está incluido en el segundo grupo, en el modelo de gestión B, junto a los municipios de: Rumiñahui, Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Portoviejo, Santo Domingo y Mejía, con un lapso de implementación a cumplirse hasta el año 2015. Es decir, el funcionamiento pleno del Departamento Autónomo

Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal, sólo podrá darse después de tres años.

La resolución del Concejo Nacional de Competencia dice que “Estos gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios”.

Esta misma resolución en su sección segunda, sobre los **Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales** dice:

**“Art. 15.-Concejo Nacional de Competencia.-** Rectoría local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.

**Art. 16.- Concejo Nacional de Competencia.-** Planificación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial; los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el Art. 130 del COOTAD.

**Art. 17.- Regulación local.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para:

1. Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
2. Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito.
3. Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales.
4. Normar el uso del espacio público y vías.
5. Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial.
6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial.
7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el Ministerio rector.
8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.
9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre.
10. Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito.
11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial.

**Art. 18.- Concejo Nacional de Competencia.-** Control local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de control:

1. Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial

y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector.

2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias.

3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional.

4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación.

5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal.

6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.

**Art. 19.- Concejo Nacional de Competencia.-** Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial.

2. Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias.

3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde el ente rector.

4. Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del



SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras.

5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales.

6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

**Art. 20.- Concejo Nacional de Competencia.-** Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A.- Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión A, tendrán las siguientes atribuciones: 1. Realizar operativos de control de tránsito regulares y especiales, y los operativos de control de emisión de gases en su circunscripción territorial.

2. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.

3. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.

4. Seleccionar a los aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales.

5. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito cantonales.

6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

7. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito, en el ámbito de sus competencias.
8. Construir, operar y mantener los centros de retención vehicular.
9. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas, previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.
10. Entregar el permiso anual de circulación.
11. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.
12. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

**Art. 21.- Concejo Nacional de Competencia.-** Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión B.- Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión B, tendrán las siguientes atribuciones:

1. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
2. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.

3. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.
4. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, así como los relativos a sus multas asociadas impuestas.
5. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
6. Entregar el permiso anual de circulación.
7. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.

**Art. 26.- Concejo Nacional de Competencia.-** Sistema informático.- Para la prestación descentralizada de los procesos de matriculación y otorgamiento de títulos habilitantes, la Agencia Nacional de Tránsito deberá desarrollar, implementar, aplicar y transferir un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que presten dichos servicios.

## **Capítulo segundo. Recursos**

**Art. 27.- Concejo Nacional de Competencia.-** Financiamiento del ejercicio de la competencia.- Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, contarán con los siguientes recursos:

1. Los que correspondan por la recaudación de valores por el otorgamiento de permisos, autorizaciones, suscripción de contratos de

operación, multas y sanciones, en el marco de las facultades y atribuciones establecidas en la presente resolución y la ley.

2. El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

3. Los que correspondan a la distribución por la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución.

4. Los que correspondan por la recaudación de la tasa de revisión técnica vehicular y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución.

5. Un monto para egresos no permanentes adicional como mecanismo de compensación estimado en el informe de la comisión sectorial de costeo.

**Art. 28.-** Distribución tasa de matriculación.- Los valores recaudados por concepto del cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y las entidades del Gobierno Central, se distribuirán entre estos de la siguiente manera:

1. Una asignación fija anual para cada gobierno autónomo descentralizado municipal, en función del respectivo modelo de gestión equivalente a 50.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda los modelo de gestión A y B; y a 25.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda el modelo de gestión C, en los términos de la presente resolución.

2. Una asignación variable para cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, correspondiente al total recaudado por el cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, descontado el monto fijo; que se distribuirá en función de la población, la tasa de motorización, la densidad y dispersión poblacional, y la participación de la población urbana en la población total, los kilómetros de vías y el esfuerzo fiscal y administrativo, mediante la aplicación de la fórmula de reparto, establecida en esta resolución.

3. Una asignación para el Gobierno Central, correspondiente a la deducción de la asignación variable de cada gobierno autónomo descentralizado municipal; equivalente al 5,3% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el proceso de matriculación vehicular; y equivalente al 51,7% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el control operativo de tránsito.

### **Disposiciones generales. (Resolución, CNC)**

**Primera.-** El Ministerio de Finanzas mediante acuerdo ministerial establecerá los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al informe de la comisión sectorial de costeo de la competencia, en los términos constantes en la presente resolución y dentro de los plazos establecidos en la ley. La asignación de recursos se realizará en función de la recaudación efectiva de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del presupuesto general del Estado para los recursos del monto de compensación para egresos no permanentes. Para el efecto, implementará procedimientos para que la transferencia de recursos sea de manera directa y oportuna a los gobiernos autónomos descentralizados, y dispondrá al Banco Central la apertura de una cuenta denominada "Descentralización de Competencia TTTSV". Al quinto día de cada mes ordenará al Banco Central la liquidación mensual de los

recursos depositados en esta cuenta por tasa de matriculación y sus multas asociadas, conforme lo establecido en esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

**SEGUNDA.-** Las transferencias solo tendrán lugar una vez que se realice la asunción efectiva de la competencia por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con el principio de progresividad, observando el artículo 154 letra e) del COOTAD, y considerando un cronograma de implementación establecido en el marco de los plazos determinados en la presente resolución. Para el año 2012 el Ministerio de Finanzas y los gobiernos autónomos descentralizados que asuman efectivamente la competencia harán las reformas presupuestarias necesarias para incluir de manera proporcional a los meses restantes de la ejecución presupuestaria de este año, los recursos provenientes de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del monto de compensación de egresos no permanentes, de conformidad con esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

**TERCERA.-** La Agencia Nacional de Tránsito enviará al Ministerio de Finanzas el primer día de cada mes el cronograma de implementación con la identificación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, y municipales que asumirán las nuevas atribuciones y competencias en los siguientes tres meses, de conformidad con el modelo de gestión y productos y servicios que les corresponda.

**CUARTA.-** El Ministerio de Finanzas podrá hacer anticipos de los recursos para que estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales puedan comenzar la ejecución de sus nuevas competencias.

**QUINTA.-** Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, destinarán los recursos recibidos en virtud de la presente resolución, para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito,

transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con sus respectivos modelos de gestión.

**SEXTA.-** Corresponde al Gobierno Central a través del ente rector, definir la política tarifaria del transporte terrestre, en función de la cual determinará la estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre de acuerdo con los costos reales de operación. En el caso de que la política tarifaria incluya subsidios, el Gobierno Central continuará aplicándolos en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. A partir de esta estructura tarifaria, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales podrán fijar las tarifas para los servicios de transporte en el ámbito de sus facultades y atribuciones en su circunscripción territorial.

**SÉPTIMA.-** La Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con la entidad asociativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y el Consejo Nacional de Competencias, establecerán un plan de fortalecimiento, acompañamiento y transferencia de conocimiento para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el plazo de tres meses contados desde la aprobación de la presente resolución.

**OCTAVA.-** Quedan incorporados a la presente resolución todos los convenios de descentralización de competencias de tránsito, transporte y seguridad vial, celebrados con anterioridad a la misma. Los convenios de delegación y ejercicio concurrente quedan sin efecto por la aplicación de esta resolución. Sin embargo, todos los actos administrativos realizados en ejercicio de estos convenios serán válidos, en el marco de la ley.

Sin perjuicio de lo anterior, en lo relativo a la transferencia de recursos, estos convenios mantendrán su vigencia y se aplicarán proporcionalmente hasta que se haga efectiva las transferencias de recursos en los términos establecidos en la presente resolución.

**NOVENA.-** En el caso de que existan inversiones en ejecución, el Gobierno Central terminará dichos proyectos, y luego los entregará en propiedad a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con las reglas fiscales establecidas en la Constitución y en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

**DÉCIMA.-** El ente rector del sector y sus entidades adscritas, disminuirán de sus presupuestos el monto destinado a personal, en función de lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, de conformidad con el artículo 205 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. De no hacerlo el Ministerio de Finanzas realizará obligatoriamente un recorte presupuestario de gasto corriente por el monto mencionado en el informe de la comisión de costeo.

**UNDÉCIMA.-** Para la aplicación operativa de la transferencia de recursos del Gobierno Central a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, se observará lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, el mismo que tiene el carácter vinculante, de conformidad con lo establecido en el artículo 154 letra b) del COOTAD”.

Documento que está suscrito por:

Fander Falconí Benítez. Presidente Consejo Nacional de Competencias.

Gustavo Baroja Narváez, Representante de los Gobiernos Provinciales.

Jorge Martínez Vásquez, Representante de los Gobiernos Municipales

En Cuenca, con fecha 26 de abril de 2012.

Este antecedente constituye el marco legal y la programación organizativa y financiera para que el GAD de Quevedo asuma la competencia motivo de esta propuesta.



En este documento exponemos una propuesta de cómo efectuar la implementación del Departamento autónomo descentralizado municipal de Tránsito y Seguridad Vial, lo cual será un proceso que debe ser ejecutado técnicamente y demandará tiempo y recursos; sin embargo de que se recomienda iniciarlo ahora mismo, es una realidad que Quevedo está en plena capacidad para asumir la competencia conforme lo dispone el **Concejo Nacional de Competencia**.

La propuesta además del aspecto legal, se fundamenta en la realidad socioeconómica de la ciudad de Quevedo, por lo que se considera una obligatoriedad para el GAD de Quevedo, la asunción de esta competencia, que traerá más trabajo cierto es, pero asimismo grandes beneficios sociales, económicos, culturales, ecológicos; etc.

#### **Probables Beneficios:**

- Permitirá asumir plenamente la competencia que otorga la Constitución de la República, lo cual acrecienta las fortalezas del municipio.
- Tendremos una autonomía plena, con lo cual la misión del municipio será de mayor cobertura y su horizonte de visión se ampliará.
- Se crearán nuevas plazas de trabajo.
- El Municipio percibirá ingresos adicionales para sustentar la operatividad del departamento de tránsito.
- El tránsito vehicular fluirá racionalmente, convirtiéndose en un verdadero servicio público.
- Mejorarán las condiciones de las unidades de transporte de servicio público, lo cual redundará en beneficios a la salubridad de la población.

- El beneficio ecológico, coadyuvará al beneficio ornamental de la ciudad, se crearán y se construirán más áreas verdes y zonas de esparcimiento.
- La ciudadanía gozará de mayor seguridad vial y desarrollará confiadamente sus actividades sociales cotidianas.
- Las actividades profesionales, comerciales y culturales se desarrollarán de manera más eficaz y eficiente.
- Tendremos un Gobierno Local mucho más autónomo que ahora, brindando servicios ágiles y eficientes a los empresarios de la transportación urbana y a los usuarios de estos servicios.

#### **Posibles efectos negativos.**

- Aumentará el tamaño de la administración y operatividad municipal,
- Podrían ocurrir conflictos de funciones con miembros de la Agencia Nacional de Tránsito.
- Dificultades para contratación o designación de personal idóneo.

Estos efectos realmente podrían ocurrir, más, serán fácilmente manejables y solucionables, cómo hacerlo, está en nuestras recomendaciones.

### **5.3. Objetivos de la Propuesta**

#### **5.3.1. Objetivo General de la Propuesta**

Crear una ordenanza municipal en el que se asume la competencia de funcionamiento de un departamento autónomo descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal, para que se impida el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

#### **5.3.2. Objetivos Específicos de la propuesta**

1.- Crear una ordenanza municipal en el que se asume la competencia de funcionamiento de un departamento autónomo descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal, para que se garantice la eficiencia de la prestación de asesoría jurídica administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

2.- Crear una ordenanza municipal en el que se asume la competencia de funcionamiento de un departamento autónomo descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal, para que impida el aumento de accidentes de tránsito por caos vehicular en el Cantón Quevedo.

3.- Crear una ordenanza municipal en el que se asume la competencia de funcionamiento de un departamento autónomo descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal, para que se garantice la eficiencia de la planificación, la organización, el control y regulación administrativa del tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

### **5.4. CONTENIDOS.**

- Ordenanza que solicita al Ministerio de Relaciones Laborales,
- Estructura del Departamento autónomo Descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal de la ciudad de Quevedo.

- Funcionamiento del Departamento autónomo Descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal de la ciudad de Quevedo.

#### **5.4.1 Descripción de los aspectos operativos relacionados con el contenido de la propuesta**

Los aspectos operativos que contemplo para la puesta en ejecución de mi propuesta son: Trámites, Aspectos operativos, recursos, estructura, marco legal, ámbitos, actividades de control y acciones a tomar.

##### **Trámites de la propuesta**

1. Ordenanza de creación.
2. Informe favorable del Ministerio Relaciones Laborales.
3. Informe favorable de la Agencia Nacional de Tránsito.
4. Ordenanza de Funcionamiento del Departamento autónomo Descentralizado de tránsito y seguridad vial municipal de la ciudad de Quevedo.

##### **Aspectos Operativos**

- Reunión del Gobierno Autónomo Descentralizado en que se trate de la necesidad de funcionamiento del departamento de tránsito municipal.
- Informe favorable del Departamento Jurídico del GAD, para que elabore el proyecto de la ordenanza del tránsito municipal.
- Solicitud a la Agencia Nacional de Tránsito la aprobación del funcionamiento correspondiente, previo el informe favorable.

- Solicitud al Ministerio de Relaciones laborales, para que apruebe la creación del departamento de tránsito, mediante el plan operativo.

### **Recursos de la propuesta**

En cuanto a los recursos, ordinariamente se contará con ingresos por recaudación por efectos de otorgar permisos a operadoras de transporte, cobro de multas por infracciones a ordenanzas municipales, revisión vehicular, impuesto al rodaje, y multas por infracciones a la Ley de Tránsito.

Por otra parte, el Gobierno Nacional asigna un fondo de compensación por la alta inversión necesaria para formar nuevos agentes, implementar tecnologías, semaforización, señalética, radares, detectores de velocidad, cámaras foto digitales; etc.

### **Estructura de la propuesta**

El Concejo Municipal, siempre tendrá la misión de diseñar las políticas y normativas municipales, como ordenanzas y resoluciones, para la administración de la ciudad.

Mediante ordenanza, el Concejo en pleno, creará el Departamento Autónomo Descentralizado Municipal De Tránsito y Seguridad Vial Municipal, con la asistencia de las entidades:

- Dirección Municipal de Planificación para la Movilidad urbana.
- Dirección Municipal de Desarrollo Tecnológico para la Movilidad
- Dirección Municipal de Transporte Público
- Dirección Municipal de Movilidad, Ordenamiento Territorial y Obras Públicas.

El Departamento Autónomo Descentralizado Municipal De Tránsito y Seguridad Vial Municipal estará regido por un Directorio y su administración la ejercerá un Gerente General.

La presidencia del Directorio estará a cargo del Alcalde o por un delegado a quien él mismo designe.

El Directorio, además del presidente estará integrado por los directores de las entidades que la conforman. En total, son cinco los miembros del Directorio.

### **Marco Legal de la propuesta**

Esta propuesta alternativa se sustenta legalmente en los siguientes instrumentos:

- Constitución de la República.
- Consejo Nacional de Competencias
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y su Reglamento.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

### **Ámbito de la propuesta**

El Departamento Autónomo Descentralizado De Tránsito y Seguridad Vial Municipal, exclusivamente ejercerá su labor en el contexto de la transportación y movilidad cantonal e intracantonal, el control de transporte y de movilidad interprovincial no es de su competencia, sino de la Agencia Nacional de Tránsito.

## Actividades de control de la propuesta

Entre las Funciones principales del Departamento Autónomo Descentralizado De Tránsito y Seguridad Vial Municipal podemos anotar las de:

- Organizar, planificar y regular el tránsito, el transporte terrestre, la movilidad y la seguridad vial en su jurisdicción cantonal.
- Otorgar o conceder rutas y frecuencias de transporte terrestre en su jurisdicción cantonal.
- Revocar o suspender las rutas y frecuencias de transporte terrestre concedidas dentro de su jurisdicción.
- Determinar los sitios de estacionamiento para las cooperativas, compañías y demás organizaciones acreditadas para dar servicio de transporte masivo de pasajeros y carga dentro del cantón.
- Otorgar permisos para la utilización de vías públicas del Cantón Quevedo para las cooperativas, compañías y demás organizaciones acreditadas para dar servicio de transporte masivo de pasajeros y carga dentro del cantón.
- Revocar los permisos concedidos u otorgados para la utilización de vías públicas del Cantón Quevedo a las cooperativas, compañías y demás organizaciones acreditadas para dar servicio de transporte masivo de pasajeros y carga en el ámbito urbano e intracantonal.
- Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial.
- Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales.
- Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial.
- Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el Ministerio rector.

- Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.

*Estas actividades y las que posteriormente se crearen, se las cumplirá Al amparo de las normativas y regulaciones nacionales.*

#### **Acciones a tomar.**

- Creación de un cuerpo de policía municipal de tránsito.
- Reclutamiento y formación de policías municipales de tránsito, con un pensum académico válido a nivel nacional.
- Sistema de semaforización
- Sistema integral de señalización vial.
- Sistema de control tecnológico de tránsito.
  - Sistemas de cámaras
  - Radares
  - Dispositivos de multa automático mediante fotos.

Concomitantemente con esto, el Concejo Municipal desarrollará una serie de políticas y campañas especiales:

- Campaña de difusión para que la ciudadanía conozca del proyecto
- Política para la seguridad de peatones
- Política de recuperación de espacios públicos
- Campañas educativas sobre tránsito y vialidad.
- Campaña de protección de atletas y ciclistas.
- Campañas de cuidado del medio ambiente y la ecología.
- Campaña para fortalecer la capacidad de control en la vía pública.
- Campaña de promoción del civismo, para captar la colaboración general.

Para la operatividad del sistema de transporte y movilidad urbana, la Dirección Municipal de Movilidad, Ordenamiento Territorial y Obras Públicas, planificará y ejecutará las obras de construcción, acondicionamiento de calles y avenidas, e implementará un sistema de



ciclo vía, para impulsar el transporte ecológico e impulsar la actividad deportiva.

## 5.5. RECURSOS Y PRESUPUESTO.

### Recursos.

Para la elaboración de este trabajo de investigación fue necesario utilizar recursos materiales e inmateriales.

Entre los recursos humanos, al investigador y al director de tesis no se le asigna costo económico, aunque su valor es muy considerable, sobre todo la labor del señor director cuya labor es altamente valiosa.

### Presupuesto

#### RECURSOS MATERIALES

Ítem.	Detalle	Cantidad	Unidad	Costo Unitario	Costo total
01	Lápices	2	Unidad	0,30	0,60
02	Bolígrafos	4	Unidad	0,30	1,20
03	Hojas de papel A4	1	resma	4,00	4,00
04	Fichas de observación	20	Unidad	0,10	2,00
05	Registros de observación	20	Unidad	0,10	2,00
06	Cuadernos de notas	2	Unidad	0,50	1,00
07	Pilas para cámara fotográfica	2	par	2,50	5,00
08	Pilas para grabadora digital	2	par	2,50	5,00
09	Memoria Flash	1	Unidad	8,00	8,00
10	encuadernado de álbum	1	Unidad	1,00	1,00
11	Discos compactos	10	Unidad	0,30	3,00
11	Otros	1	Unidad	5	5
				<b>TOTAL</b>	<b>37,80</b>

### RECURSOS HUMANOS E INMATERIALES

Ítem.	Detalle	Cantidad	Unidad	Costo Unitario	Costo total
01	foto copias	100	Unidad	0,05	5,00
02	Grabado de discos	2	Unidad	0,50	1,00
03	Impresión de texto	200	Unidad	0,10	20,00
04	digitación de texto	20	horas	2,00	40,00
05	alquiler de Pc.	20	horas	0,60	12,00
06	servicio de internet	10	horas	0,60	6,00
07	Asistencia de técnico informático	2	horas	5,00	10,00
08	Transporte	1	Unidad	15,00	15,00
09	Refrigerios	1	Unidad	20,00	20,00
10	Gastos en investigación	1	Unidad	20,00	20,00
11	Clasificación de información	2	Unidad	10,00	20,00
12	Coordinador de tesis	1	Unidad	0,00	0,00
13	Investigador	1	Unidad	0,00	0,00
14	Otros	1	Unidad	10,00	10,00
				<b>TOTAL</b>	<b>179,00</b>

#### Presupuesto total de inversión.

01	Recursos humanos e inmateriales	179,00
02	Recursos materiales	37,80
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>216,80</b>
03	Imprevistos 10%	21,68
	<b>TOTAL</b>	<b>238,48</b>



## BIBLIOGRAFÍA

- **CRE**, Constitución de la República del Ecuador,
  - Régimen de competencias. C.R.E. Capítulo IV. Art. 264, numeral 6.
  - Leyes del buen vivir
  
- **COOTAD**; Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.
  - ÁMBITO, Cap. 1; Objetivos, Cap. 2.
  
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)
  
- Reglamento General Para La Aplicación De La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.
  - Ámbito de aplicación, Art. 1 y 2. Dado por Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en Registro Oficial, Segundo Suplemento 731 de 25 de Junio del 2012.
  
- Reglamento, que establecen las normas sobre la Competencia, Planificación, Organización, Regulación, y señalización de Tránsito dentro del territorio cantonal.
  
- **Reseña Histórica De La Dirección Nacional De Control De Tránsito Y Seguridad Vial.**
  
- Ley de Tránsito República de Argentina, título I Cap. Único, art. 2. Competencias. <http://www.barbotti.com/leytránsito.htm>.  
[http://heliogallardo-americalatina.info/index.php?option=com\\_content&task=view&id=121&Itemid=1](http://heliogallardo-americalatina.info/index.php?option=com_content&task=view&id=121&Itemid=1)

- Ley de Tránsito de Chile. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile BCN. Última actualización: 9 de marzo 2012 <http://www.bcn.cl/guias/ley-del-tránsito>
  
- Tomado de: Ley de Tránsito de Colombia, Diario Oficial 47.635 <http://www.colombia.com/noticias/codigotránsito/index.asp>
  
- Tomado de: Ley General De Transporte Y Tránsito de Perú. Ley N°. 27181. <http://www.seguridadidl.org.pe/normas/relevantes/tránsito.pdf>  
[http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley\\_general\\_transporte.pdf](http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley_general_transporte.pdf)
  
- **VISTAZO-EDITORIA**  
[http://www.vistazo.com/ea/entrevista/imprimir.php?Vistazo.com&id=3878:](http://www.vistazo.com/ea/entrevista/imprimir.php?Vistazo.com&id=3878)
  
- **Diario ELCOMERCIO:**  
[http://www.elcomercio.com/pais/Municipioaprueba-Empresa-Tránsito\\_0\\_739126224.html](http://www.elcomercio.com/pais/Municipioaprueba-Empresa-Tránsito_0_739126224.html). Redacción Guayaquil Jueves 19/07/2012
  
- **hoy.com.ec**  
Guayaquil se alista para asumir tránsito vehicular.  
Publicado el 11/Abril/2012 | 00:30

## **ANEXOS**

### **GLOSARIO**

#### **AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO:**

Dícese de los organismos que no dependen de una central, que pueden realizar sus operaciones de manera autonómica.

#### **OPERATIVIDAD:**

Capacidad para ejecutar acciones de control y funcionamiento.

#### **COOTAD:**

Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización

#### **LOTTTSV:**

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

#### **RCPORST:**

Reglamento, que establecen las normas sobre la Competencia, Planificación, Organización, Regulación, y señalización de Tránsito dentro del territorio cantonal.

#### **ORDENANZA MUNICIPAL:**

Una Ordenanza es un acto normativo a través del cual se expresa el Concejo Municipal para el gobierno de su respectiva sección de provincia en temas que revisten interés general y permanente para la población y cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación. Se aprueban por mayoría absoluta de los miembros presentes del concejo municipal, excepto en aquellas que en ciertas materias o por mandato de la Constitución Política del Estado y otras leyes requieren de un número mayor de votos para su aprobación.

Son promulgadas por el Alcalde/alcaldesa municipal en un plazo no mayor a 10 días calendarios siguientes a su recepción, en caso de no ser observada por esta autoridad. Si el alcalde/alcaldesa municipal no la hubiera promulgado en el plazo antes señalado, se produce el silencio administrativo positivo, que dará lugar a que el Concejo Municipal promulgue dicha ordenanza municipal.

En caso de ser observada una ordenanza municipal por el Alcalde/alcaldesa, el concejo municipal ratificará la misma o la modificará incorporando la observación, debiendo aprobar la decisión por dos tercios de votos del total de los concejales.

La reconsideración de una ordenanza municipal se produce por dos tercios de la votación del concejo municipal.

Toda ordenanza municipal se encuentra vigente mientras no sea derogada o abrogada, no existiendo la figura de declaratoria de desuso de dicha norma.

Representa la norma de mayor jerarquía emanada de dicho Cuerpo Legislativo.

### **RESOLUCIÓN MUNICIPAL:**

Las Resoluciones son notas de gestión administrativa emitida por el Concejo Municipal. Las resoluciones a diferencia de las ordenanzas, son normas de gestión administrativa del Concejo municipal y de cumplimiento obligatorio. Su vigencia se produce a partir de su publicación, pero no necesita la promulgación del alcalde.

Ambas son normas de cumplimiento obligatorio a partir de su publicación. Se aprobarán por mayoría absoluta de los concejales presentes.

**NORMATIVIDAD:**

La normativa se refiere al establecimiento de reglas o leyes, dentro de cualquier grupo u organización, la moral es la formación que tienes o el conjunto de creencias de una persona o grupo social determinado, y la ética es la forma en la que te comportas en la sociedad, es la que se dedica al estudio de los actos humanos; por lo tanto la normativa en esos campos son las leyes que y reglas que rigen el comportamiento adecuado de las personas en sociedad.

**JURISDICCIÓN:**

En sentido estricto, contenido de las atribuciones de un órgano judicial y extensión geográfica de dichas atribuciones (jurisdicciones funcional y territorial). Por razón del carácter de los órganos que la ejercen, se divide en ordinaria y privilegiada.

La primera se extiende a todos los ciudadanos y asuntos, siendo la segunda de excepción, ya personal, ya material (de trabajo, militar, etc.). La ordinaria se subdivide en contenciosa, a la que se someten las pretensiones contrapuestas de los litigantes, y voluntaria, en la cual el juez, sin procedimiento contradictorio, da solemnidad a ciertos actos jurídicos (adopción, tutela, etc.).

**CNC:**

Consejo Nacional Competencias

**GADs:**

Gobiernos autónomos descentralizados

**AME:**

Asociación de Municipalidades de Ecuador



## **MOVILIDAD URBANA**

El contenido constitucional sobre movilidad humana plantea una perspectiva

De respeto y garantía de derechos de las personas en movilidad desde una visión integral y coherente. En contraste, la legislación secundaria vigente no se ajusta ni los parámetros constitucionales ni a los convenios internacionales de derechos humanos

## **MOVILIDAD HUMANA**

Se refiere a todo lo relacionado con la ciudad, en cuanto a la movilización cotidiana de sus habitantes, movilización de transporte público y privado, así como todo aquello que la afecta, como el crecimiento urbanístico (construcciones), calidad ambiental, congestión vehicular, etc.

### **RGL-GRAL:**

Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

### **ANRCTTTSV**

Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

### **ANT**

Agencia Nacional de Tránsito

### **CTE**

Comisión de Tránsito del Ecuador

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA**  
**EDUCACIÓN**  
**ENCUESTA A APLICAR**

**OBJETIVO.-** Demostrar que la intervención lógica –jurídica, la falta de capacitación del personal y la Operatividad del Sistema de Tránsito sobre la actuación del Gobierno Autónomo Descentralizado, no impiden el desorden administrativo en asuntos de tránsito y vialidad del Cantón Quevedo.

**Cuestionario para encuesta a 351 ciudadanos quevedeños.**

N°	Pregunta	Respuesta	
		SÍ	NO
01	Cree usted que existen muchos casos de deficiente servicio a la ciudadanía, debido a la poca fluidez administrativa del tránsito.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02	Cree usted que hay Alto índice de casos en que la regulación, la organización y la planificación del tránsito local es incompleta, debido a que el sistema operativo es exclusivo de la Policía Nacional de Tránsito	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
03	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que se da el caos en el tránsito, debido a que no hay responsabilidad integral de autoridades e involucrados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
04	Cree usted que un Alto índice de trámites burocráticos, se deben a la escasa cultura de soluciones a los problemas del tránsito.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
05	Cree usted que hay Gran cantidad de casos en que las señales de tránsito no impiden el desorden vehicular, debido a la falta de planificación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
06	Cree usted que en Gran cantidad de casos hay pérdida de empleo de choferes, debido a la falta de capacitación del personal de tránsito vehicular.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
07	Cree usted que Muchos casos en que existen menos infractores de tránsito, se deben a la socialización de la planificación y organización del tránsito vehicular y peatonal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
08	Cree usted que Alto índice de desorganización del tráfico de la horas pico en base a la operatividad de la policía, se deben a que el GAD no asume su competencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
09	Cree usted que Gran cantidad de casos en que el departamento operativo del sistema de tránsito no existe en el GAD, debido a que la operatividad del sistema de tránsito está excluido actualmente en el municipio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Cree usted que Muchos casos de operatividad del tráfico peatonal y vehicular desde el GAD, son factibles en la administración municipal a través del departamento operativo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN. SE GUARDARÁ ABSOLUTA RESERVA, SUS CRITERIOS SERÁN EMPLEADOS EN LA ELABORACIÓN DE UNA PROPUESTA JURÍDICA.**

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA**  
**EDUCACIÓN**

**ENTREVISTA REALIZADA A AUTORIDADES Y PROFESIONALES**

**Objetivo.**

Conocer la opinión de personas con conocimientos y experiencia, sobre la conveniencia de la Creación de la ordenanza municipal para que el GAD de Quevedo implemente el Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal y asuma la competencia de control de tránsito en su territorio cantonal.

Entrevista no anónima, de respuestas razonadas y abiertas.

**CUESTIONARIO:**

1. Nombre:
2. Profesión:
3. Cargo o función que desempeña:
4. Domicilio:
5. ¿Cree usted que el Gobierno Autónomo descentralizado del cantón Quevedo está en capacidad para asumir la competencia del control de tránsito en el territorio de su jurisdicción, y por qué?
6. ¿Cree usted que se debe crear un Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal mediante una ordenanza para que el Gobierno Autónomo descentralizado del cantón Quevedo asuma la competencia que la Constitución de la República otorga a los GADs?
7. ¿Qué beneficios socio económicas obtendrá la ciudad de Quevedo con la creación del Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal?
8. ¿Cree usted que la operatividad del Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal no contravenga a las funciones de la Agencia Nacional de Tránsito?
9. ¿Cree usted que la operatividad del Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal impacte positivamente al desarrollo social y cultural de la ciudadanía de Quevedo?
10. ¿Qué acciones deberá tomar el Departamento Autónomo Descentralizado de Tránsito y Seguridad Vial Municipal para que tanto conductores, peatones y ciudadanía en general asuman su correspondiente responsabilidad para que el sistema de tránsito funcione correctamente?

## FOTOGRAFÍAS



El autor del proyecto  
En el Recinto  
municipal,  
alistándose para  
realizar las encuestas  
y entrevistas



El autor en el proceso  
de encuesta a un  
ciudadano común



El autor en la  
encuesta a una  
funcionaria del  
Departamento de  
Recursos Humanos  
del GAD.



El autor  
entrevistando a la  
Abogada Maribel  
Vera, funcionaria del  
Departamento  
jurídico del GAD.

ENTREVISTA AL ING. NIXON ROSERO VACA  
GERENTE ASESOR DE SEGURO LATINA  
QUEVEDO.



## Vistazo

### “El gran sicario del país: el accidente de tránsito” - Vistazo

El 24 de diciembre murieron 28 adultos y 11 niños en un bus interprovincial Reina del Camino. Entraron así en las estadísticas de las principales causas de muerte en el país. Víctor Jiménez, de la asociación cívica Covial, desmenuza las causas de esta espeluznante lacra y su asociación con el poder.

Cada fin de año llega la triste constatación del aumento de víctimas por accidentes de tránsito, a pesar de varias campañas y la nueva Ley de Tránsito. ¿Por qué no hay resultados?

Porque no tenemos autoridades con capacidad para hacer cumplir la ley. Si a eso le agregamos el problema de cultura y actitud de los ecuatorianos, estamos en la lona.

El 31 de marzo pasado Covial y Justicia Vial entregaron una denuncia a la Fiscalía por el tráfico de rutas y frecuencias, apuntando a autoridades y sindicatos. ¿Es esta promiscuidad la que generó el espiral creciente de accidentes?

Es parte de la espiral. Esa denuncia está en indagación previa. Además tenemos otros cinco procesos judiciales en contra de sindicatos profesionales que emitieron licencias de conducción de manera irregular.

Hasta mayo de este año creemos que todas nuestras denuncias habrán pasado a los juzgados y habrá que batallar con las sentencias para los culpables.

¿Espera sanciones?

Debemos tener esperanza. La corrupción en nuestro país campea, la hay en la administración de justicia y tememos que los jueces puedan ser comprados.

Los señores dueños del transporte tienen mucha plata, poder e instrumentos para disuadir a la gente. Pero tengo 55 años de edad, he vivido a plenitud y ahora voy a dedicarme a perseguir a los corruptos a costo de mi vida.

¿En este Gobierno se ha dado una mayor voluntad política para regular al sector o hay el sometimiento de siempre al poderoso gremio de los choferes?

Es el mismo, aquí no ha pasado absolutamente nada y los resultados se ven: 11 personas mueren cada día en accidentes de tránsito. Son la primera causa de muerte de niños de 5 a 14 años y la segunda causa en el segmento de 15 a 49 años. ¡Coman fritada, coman hornado, no se preocupen por el colesterol, no morirán por eso, sino por los accidentes de tránsito!, lo dicen las estadísticas.

El aparato productivo pierde cerca de 600 millones de dólares anuales por accidentes de tránsito.

La falta de seguridad vial en el Ecuador es multi causal, agudamente compleja y corrupta. Por lo tanto las soluciones tienen que ser multidisciplinarias, intersectoriales y todos tenemos que trabajar por un solo objetivo, para eso se necesita una estrategia nacional de seguridad vial. Pero en el Ecuador no existe.

Estamos cansados de hablar con todas las administraciones, pero no les interesa y coquetean con los grupos de intereses. Ante ellos dan la venia, con ellos negocian, con ellos se reúnen.

¿El verdadero poder político son los choferes?

A los sectores de la transportación y de la conducción, profesionales ¿quién los va a atacar si los presidentes les tienen temor? Ellos se jactan de que botan y ponen gobiernos. Así es el poder, y el dinero que tienen. El presidente Correa, el único presidente que tiene la decisión política –yo lo admiro– quiere cambiar, pero no tiene el equipo.

En cuatro años no ha habido la decisión política, a los choferes no los ha tocado.

Presidente Correa: no tenga miedo, no lo van a botar. Usted es la única persona a la que podemos acudir. En el mundo del transporte y del tránsito obligue a las autoridades a que cumplan y hagan cumplir la ley.

El presidente Correa colocó el origen del accidente de Manabí en la irresponsabilidad del chofer.

Esto tiene un origen político que no ha sido resuelto por las autoridades. Tanto que se habla del sicariato... el sicario número uno en el Ecuador se llama accidente de tránsito. El 70 por ciento de los buses incumple con las normas elementales de seguridad.

Usted aseguró a El Universo que las autoridades “son inoperantes, incapaces de aplicar la ley”. ¿Cuál es el origen de la inoperancia?

La promiscuidad. Este es un país de nadie. Un ejemplo es lo que sucede con las carrocerías: seis de cada 10 buses que circulan en el Ecuador no cumplen ninguna norma. La estructura del bus según la norma tiene que tener cada 30 centímetros una sercha (tiras), en la realidad se hace cada



80, 120 y ciertos infames carroceros las ponen cada dos metros. En la carrocería del Reina del Camino que se accidentó, estaban cada 88 centímetros y podridas. Otro caso, los vidrios: seis de cada 10 buses circulan con vidrios crudos que cuando se rompen se convierten en dagas, las personas mueren degolladas. Nadie controla que se cumpla la norma INEN. Se denuncia y no pasa nada.

¿Quién debería controlar?

La Comisión Nacional de Tránsito (CNT), pero no funciona para nada, fue solo un cambio de nombre. Necesitamos técnicos y un líder que respete y haga respetar la ley.

Uno de los problemas del Consejo de Tránsito era que estaba constituido en su mayoría por representantes de los interesados, es decir de los choferes, y esto cambió en la CNT...

Y ahora el Movimiento PAIS firmó un acuerdo con ellos para que en el proyecto reformativo ellos vuelvan a ser parte, y están muy contentos. No podemos permitir que eso pase.

En Montecristi se aseguró que la nueva Ley de Tránsito era la mejor de América Latina, sin embargo luego de dos años de su aprobación la situación empeoró y ya se plantean reformas. ¿La ley no pasó la prueba?

Nosotros la defendemos. Las únicas reformas que caben son las necesarias para compatibilizarla con la Constitución, ya que la ley salió antes que la Constitución. Mi mensaje a los asambleístas es: dejen de coquetear con los grupos de poder y legislen en función de los casi 14 millones de ecuatorianos.

¿Cómo manejan los choferes su poder en provincia?

Son capataces y manejan a la patada a sus afiliados y a las autoridades, negocian entre gallos y medianoche. El resultado de este poder se ve en las estadísticas: el 93 por ciento de los accidentes de tránsito es causado por la persona (peatón, chofer o pasajero); de ese total el 57 por ciento tiene como responsable al conductor; y de este universo el 60 por ciento es por culpa del chofer profesional. Por eso el chofer profesional no tiene que sentirse ofendido que el país lo haya estigmatizado como el máximo culpable, porque es el máximo culpable. Es la consecuencia de una autoridad que imponga la ley. El 7 de agosto teníamos que tener el plan de rutas y frecuencias, que la ley obliga a crear a la CNT, ahora todos trabajan ilegalmente porque no hay plan. Las frecuencias son propiedad del estado, que las da gratis a las cooperativas y estas las comercializan.

En los últimos 10 años lideramos la lista de América Latina por accidentes de tránsito. ¿Y este año?

A lo mejor tendremos una medalla de oro... Aún no hay las cifras de 2010, que van a superar al anterior. En 2009 en relación al año 2008 los accidentes crecieron en más del nueve por ciento.

Respecto al histórico desde el año 2000, ascendieron en 25 por ciento. Hubo 15 por ciento más de víctimas en 2009 que en 2008; y del histórico, un 60 por ciento. En 2009 hubo 16.958 víctimas, según los partes policiales. ¡Con el SOAT, que nos da por primera vez cifras reales, la cifra sube 4309/12/12.

**[www.vistazo.com/ea/entrevista/imprimir.php?Vistazo.com&id=3878](http://www.vistazo.com/ea/entrevista/imprimir.php?Vistazo.com&id=3878)  
3/3**

**Mil víctimas! El flagelo social número uno se llama accidente de tránsito.  
09/12/12 “**