



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR -
MATRIZ**

FACULTAD DE INGENIERÍA

**TRABAJO DE TITULACIÓN DE GRADO PREVIA LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MAestrÍA EN INGENIERÍA DE
TRANSPORTE**

**ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE CONTAR CON
PROFESIONALES EN TRANSPORTES PARA LAS ENTIDADES
DEL GOBIERNO CENTRAL, ASÍ COMO PARA LAS ENTIDADES
DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS Y
MANCOMUNIDADES**

AUTOR: GUSTAVO EDUARDO HINOSTROZA LÓPEZ

DIRECTOR: ING. FREDI PAREDES

QUITO, JUNIO 2016

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por sus bendiciones de cada día,
A mi familia por el apoyo y cariño irrestricto,
A la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, docentes y
personal administrativo.

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a Dios, sin su voluntad no sería posible
alcanzar esta meta.

A mi familia, especialmente a mi Ignacito por la inocente ternura y
alegría con la que ha llenado nuestras vidas,

A mis amigos por su compañía en cada etapa.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
1 GESTIÓN DE COMPETENCIAS	3
1.1 ANTECEDENTES	3
1.2 SITUACIÓN ACTUAL.....	7
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
1.4 OBJETIVOS.....	12
1.4.1 Objetivo General	12
1.4.2 Objetivos Específicos	12
1.5 JUSTIFICACIÓN	13
1.6 MARCO METODOLÓGICO	14
CAPÍTULO II.....	15
2 MARCO NORMATIVO.....	15
2.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA – 20 DE OCTUBRE DE 2008	15
2.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN – 21 DE ENERO DE 2014	18
2.3 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL – 31 DE DICIEMBRE DE 2014	25
2.4 SITUACIÓN ACTUAL DE LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS.....	30
2.4.1 Metodología para asignar modelos de gestión a los GAD Metropolitanos y Municipales.....	37
2.4.1.1 Índice de Necesidad en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	38
2.4.1.2 Requisito Mínimo de Sostenibilidad.....	40
2.4.1.3 Experiencia de cada GAD Metropolitano y Municipal	41

2.4.2 Costeo de la Competencia	43
2.4.2.1 Estructura para el Costeo de la Competencia	45
2.4.2.2 Gastos e Ingresos para la Ejecución de la Competencia de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	46
2.5 ESTRUCTURAS ORGÁNICAS POR COMPETENCIAS.....	52
2.6 PROCESOS DE GENERACIÓN DE MANUALES DE CLASIFICACIÓN DE PUESTOS	56
2.6.1 Factores para la Valoración de Puestos	57
CAPÍTULO III.....	60
3 APLICACIÓN	60
3.1 ESTRUCTURAS Y GESTIÓN.....	60
3.2 GENERACIÓN DE ESTRUCTURAS BÁSICAS DE LOS DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO	61
3.2.1 Instituciones del Gobierno Central	61
3.2.1.1 Ministerio de Transporte y Obras Públicas	61
3.2.1.2 Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	68
3.2.2 Estructura de los Gobiernos Autónomos Descentralizados	72
3.3 MATRICES DE COMPETENCIAS	73
3.3.1 Competencias de las Instituciones del Gobierno Central	74
3.3.2 Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados	77
3.4 ELABORACIÓN DE PERFILES	80
3.4.1 Elementos del Perfil Profesional	81
3.4.1.1 Nivel.....	81
3.4.1.2 Nombre del Perfil	83
3.4.1.3 Unidad Ejecutora	83
3.4.1.4 Descripción de la Competencia	83
3.4.1.5 Criterios Diferenciadores	84
3.4.2 Desarrollo de Perfiles.....	84
3.4.2.1 Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	84

3.4.2.2 Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad	
Vial.....	89
3.4.2.3 Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad	
Vial.- Control Técnico Sectorial.....	92
3.5 ANÁLISIS DE LA OFERTA ACADÉMICA	93
3.6 DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA DE PERFILES	
PROFESIONALES PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE	
TERRESTRE.....	101
CAPÍTULO IV	105
4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	105
4.1 CONCLUSIONES	105
4.2 RECOMENDACIONES	107
BIBLIOGRAFÍA	109
ANEXOS	111
Anexo 1. Resolución No. 006-CNC-2012, 26 de abril de 2012	112
Anexo 2. Resolución No. 001-CNC-2015, 27 de febrero de 2015	140
Anexo 3. Resolución No. 003-CNC-2015, 08 de abril de 2015	145

RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio analiza la necesidad de contar con profesionales en la gestión de transporte terrestre en las entidades del Gobierno Central, como en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Distritales y Municipales y en las Mancomunidades, con el objetivo de evidenciar la importancia de la incorporación de carreras relacionadas, en diferentes niveles de la Educación Superior del Ecuador.

Esta tesis muestra el desarrollo del proceso de Descentralización de las competencias de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, puesto que establece un esquema diferente de gestión de los niveles de gobierno, el mismo que propende el desarrollo equitativo de los territorios y acercar los servicios a la ciudadanía. Para efectos del presente documento se diseña una matriz de competencias y productos.

En el desarrollo de la tesis se podrá encontrar un análisis de la estructura de las entidades responsables de la ejecución de las competencias, tanto del Gobierno Central como de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, se presentan también las subestructuras de las diferentes áreas.

A partir de las competencias y las estructuras organizacionales se generan los perfiles específicos para cada competencia, estos perfiles consideran dos posiciones la de especialista y la de analista, con diferentes responsabilidades y requerimientos para cada uno de ellos. Posteriormente se realiza un análisis de la oferta académica de las instituciones de educación superior, producto de él se pudo evidenciar que el 6% de instituciones, ubicadas en 3 ciudades, ofertan carreras relacionadas a gestión del transporte, lo que no permite una adecuada incorporación de profesionales a las organizaciones. La

información considerada en este análisis comprende el periodo 2014 a marzo 2015. Finalmente se presenta la demanda insatisfecha determinándose un requerimiento mínimo de 90 perfiles para el Gobierno Central y 663 perfiles para los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

INTRODUCCIÓN

El transporte de pasajeros y carga pesada cumple un papel estratégico en la cadena productiva, puesto que está presente desde la provisión del talento humano, materias primas y suministros para la elaboración de bienes y generación de servicios, hasta la distribución del producto elaborado a los destinos de comercialización, es decir, que el transporte no es un fin en sí mismo, es producto de la necesidad humana de movilización.

Para efectos de esta tesis, el análisis se enfocará en el transporte terrestre que adicionalmente contiene elementos políticos existentes desde hace varias décadas y que se generaron a partir de las primeras reglamentaciones, en las que se puede evidenciar que una adecuada planificación no estuvo siempre considerada.

El Estado ecuatoriano, en función de lo dispuesto en la Constitución de la República, ha adoptado un modelo de gestión descentralizado a nivel cantonal para la ejecución de competencias vinculadas a la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, entre otras.

Tanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -LOTTTSV-, como su Reglamento de Aplicación y las Resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de Competencias -CNC-, generan el marco normativo para la ejecución de competencias en los 221 Gobiernos Autónomos Descentralizados, el componente legal y organizativo será analizado en el capítulo I.

El capítulo II contendrá la situación actual del sector del transporte terrestre en el Ecuador en sus diferentes modalidades, se generará un diagnóstico de la estructura organizacional en función de la categorización de los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados, las competencias otorgadas y las capacidades existentes en los grupos definidos.

En el capítulo III se identificarán las necesidades existentes, en función de sus competencias, tanto de los organismos del Gobierno Central como de las instituciones de los Gobiernos Descentralizados a nivel cantonal o mancomunidades y se generarán propuestas de estructuras funcionales básicas que puedan adaptarse a las realidades de las diferentes circunscripciones.

Las conclusiones y recomendaciones del análisis se presentarán en el capítulo IV.

CAPÍTULO I

GESTIÓN DE COMPETENCIAS

1.1 ANTECEDENTES

El detalle de responsabilidades, así como la facultad de ejecutarlas por cada actor de la institucionalidad del Estado, se establece en la Constitución Política del Ecuador, así como en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y las Resoluciones específicas del Consejo Nacional de Competencias.

Cabe indicar que la gestión de competencias presenta una modificación profunda con la aprobación, a través de referéndum, de la Constitución Política del Ecuador en el año 2008, a continuación se presenta la reforma citada:

- Constitución Política de la República del Ecuador de 05 de junio de 1998

Título XI de la Organización territorial y descentralización

Capítulo I del Régimen Administrativo y Seccional

“Art. 226.- Las competencias del gobierno central podrán descentralizarse, excepto la defensa y la seguridad nacionales, la dirección de la política exterior y las relaciones internacionales, la política económica y tributaria del Estado, la gestión de endeudamiento externo y aquellas que la Constitución y convenios internacionales expresamente excluyan.

En virtud de la descentralización, no podrá haber transferencia de competencias sin transferencia de recursos equivalentes, ni transferencia de recursos, sin la de competencias.

La descentralización será obligatoria cuando una entidad seccional la solicite y tenga capacidad operativa para asumirla.” (Asamblea Nacional Constituyente, 1998)

- Constitución de la República del Ecuador de 20 de octubre de 2008

Título V Organización Territorial del Estado

Capítulo IV Régimen de Competencias

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

1. 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.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.

5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.
8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.
11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.
12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.
13. Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios.
14. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

En lo expuesto se puede evidenciar que existe una notable diferencia en la concepción de la Descentralización, esta nueva conceptualización de las responsabilidades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, que impulsa acercar los servicios a la población, persigue una cobertura más eficiente de las necesidades ciudadanas.

La nueva Carta Magna de la República del Ecuador, determina específicamente, en su Disposición Transitoria Primera, que el Órgano Legislativo emita, entre otras, la Ley que regule la descentralización territorial de los distintos niveles de gobierno y el sistema nacional de competencias, que incorporará los procedimientos para el cálculo y distribución anual de los fondos que les correspondería a los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Presupuesto General del Estado.

Así con fecha 19 de octubre de 2010 se publica en Registro Oficial N° 303, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, documento que 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.

El COOTAD se plantea garantizar la autonomía política, administrativa y financiera de los respectivos niveles de gobierno, 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 generar un equilibrio adecuado en el desarrollo de los territorios.

Amparado en el citado ordenamiento jurídico se incorpora a la institucionalidad del Estado el Consejo Nacional de Competencias, institución que tiene la misión de regular, planificar, coordinar, gestionar y controlar la asignación y la transferencia de competencias, en el marco del Plan Nacional de Descentralización, considerando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiaridad.

En ese contexto la estructura del Estado ecuatoriano, se compone de diferentes niveles político – administrativos, encontrándose así el Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentran distribuidos en regiones, provincias, cantones, distritos metropolitanos y parroquias rurales; la provincia de Galápagos es considerada como un régimen especial.

Esta redefinición de los modelos de gestión y responsabilidades requirió, para su implementación efectiva, la generación de una estructura normativa y procesos complementarios, que debieron ser incorporados a la gestión de las diversas instituciones del Estado, que debían ejecutar los procesos de transferencia de competencias, así como también requirió que los Gobiernos Autónomos Descentralizados adquieran, desarrollen y fortalezcan capacidades para asumir eficientemente sus nuevas tareas.

1.2 SITUACIÓN ACTUAL

De acuerdo a información del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos, Ecuador tiene una superficie de 255.587 km² y una población de 16.343.148 habitantes al año 2015, se divide política – administrativamente en 24 provincias, por definición constitucional es un Estado intercultural y plurinacional, es así que se distinguen, en función de la

autodeterminación, al menos cinco grupos étnicos que son Afroecuatoriano, Blanco, Indígena, Mestizo y Montubio.

Producto de esta diversidad se generan fenómenos socio – políticos muy particulares, que se manifiestan en mayor medida en determinadas provincias, por lo que la dinámica de interrelación de la población tiene una connotación fundamental en la aplicación de la política pública.

La situación económica de los territorios también es diversa, existiendo así poblaciones con reducida o inexistente cobertura de servicios y otras provistas de condiciones mucho más favorables, incluso dentro de las mismas ciudades principales existen zonas en las que sus habitantes no cuentan con condiciones adecuadas.

El marco normativo actual clasifica las responsabilidades de cada uno de los diferentes niveles de gobierno, esta identificación permite que cada uno de ellos pueda estructurar su planificación de manera más eficiente, evidentemente dependerá de una adecuada definición de la línea base y para su ejecución es indispensable una correcta jerarquización, dadas las características finitas de los recursos, a continuación se presenta lo citado:

Tabla 1.1 Competencias exclusivas para Niveles de Gobierno

Nivel de Gobierno	Competencias exclusivas
Estado Central	La defensa nacional, protección interna y orden público.
	Las relaciones internacionales.
	El registro de personas, nacionalización de extranjeros y control migratorio.
	La planificación nacional.
	Las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento
	Las políticas de educación, salud, seguridad social, vivienda.
	Las áreas naturales protegidas y los recursos naturales.
	El manejo de desastres naturales.
	Las que le corresponda aplicar como resultado de tratados internacionales.
	El espectro radioeléctrico y el régimen general de comunicaciones y telecomunicaciones; puertos y aeropuertos.
	Los recursos energéticos; minerales, hidrocarburos, hídricos, biodiversidad y recursos forestales.
El control y administración de las empresas públicas nacionales.	

Nivel de Gobierno	Competencias exclusivas
Gobiernos Autónomos Regionales	Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.
	Gestionar el ordenamiento de cuencas hidrográficas y propiciar la creación de consejos de cuenca, de acuerdo con la ley.
	Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.
	Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.
	Otorgar personalidad jurídica, registrar y controlar las organizaciones sociales de carácter regional.
	Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.
	Fomentar las actividades productivas regionales.
	Fomentar la seguridad alimentaria regional.
	Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de estas competencias exclusivas y en el uso de sus facultades, expedirá normas regionales.

Nivel de Gobierno	Competencias exclusivas
Gobiernos Autónomos Provinciales	Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial.
	Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
	Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional, obras en cuencas y micro cuencas.
	La gestión ambiental provincial.
	Planificar, construir, operar y mantener sistemas de riego.
	Fomentar la actividad agropecuaria.
	Fomentar las actividades productivas provinciales.
	Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas provinciales.

Nivel de Gobierno	Competencias exclusivas
Gobiernos Autónomos Cantonales	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.
	Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
	Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
	Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
	Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
	Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
	Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.
	Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
	Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
	Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.
	Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.
	Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.
	Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios.
	Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

Fuente: Constitución de la República del Ecuador 2008

Para la gestión de las responsabilidades asignadas a cada nivel de gobierno, se ha diseñado el proceso de transferencia de competencias y en ese marco se ha generado la institucionalidad correspondiente, cabe señalar que dentro del Estado Central existió una

transferencia de competencias, principalmente relacionada a la ejecución de actividades relacionadas al tránsito y seguridad vial.

Estas instituciones, algunas existentes y otras nuevas, han generado estructuras particulares tanto para la transferencia, como para la ejecución de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a continuación un detalle de estos organismos, se incluyen también los actores privados:

Por el Gobierno Central:

- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo,
- Consejo Nacional de Competencias,
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas,
- Ministerio de Finanzas,
- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,
- Policía Nacional,
- Comisión de Tránsito del Ecuador.

Por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales:

- Gobiernos Autónomos Descentralizados,
- Asociación de Municipalidades del Ecuador.

Por los Actores Privados:

- Usuarios del sistema de transporte terrestre, con relevancia los grupos vulnerables.
- Peatones,
- Ciclistas,
- Prestadores del servicio.

La transferencia de competencias no significa un desentendimiento del Estado Central, puesto que se requiere su participación tanto para la determinación de la política nacional, la asignación de recursos, como para el acompañamiento en la gestión de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales -GADs-.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El escenario, en el que las instituciones del Estado Central, como los Gobiernos Autónomos Descentralizados gestionan sus responsabilidades, presentó un cambio muy significativo.

Las actividades relacionadas a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se ejecutaban, casi exclusivamente, en entidades integrantes del Estado Central, las mismas que contaban con unidades administrativas desconcentradas a nivel provincial.

Lo señalado en el párrafo anterior supone que los recursos existentes, entre otros el talento humano, se encontraba, en su mayoría, concentrado en el Gobierno Central, sin embargo,

la complejidad técnica, la característica transversal del transporte y el fuerte componente social requiere un grado de especialización.

La gestión descentralizada, con la consecuente generación de nuevas estructuras a nivel cantonal, plantea la necesidad de identificar la demanda de profesionales en transportes para las entidades del Gobierno Central, así como para las entidades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo General

Estimar la demanda insatisfecha de perfiles profesionales especializados en transporte en los organismos nacionales y descentralizados que ejercen competencias de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

1.4.2 Objetivos Específicos

- a) Generar un diagnóstico de la situación actual del transporte terrestre en el Ecuador en sus diferentes modalidades.
- b) Identificar la estructura organizacional de las instituciones que ejecutan las competencias de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional y descentralizado.

- c) Proponer estructuras básicas funcionales necesarias para la ejecución de competencias de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- d) Proponer perfiles profesionales en función de competencias.
- e) Establecer la demanda insatisfecha de perfiles profesionales especializados en transporte de las instituciones responsables de la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a nivel del Gobierno Central y Gobiernos Autónomos Descentralizados, en función de su categorización.

1.5 JUSTIFICACIÓN

Las competencias de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, transferidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados cantonales, presentan un nivel de complejidad significativo y su gestión genera impactos que pueden impulsar o perjudicar el desarrollo de los territorios.

Por lo expuesto anteriormente es necesario identificar la demanda de talento humano, debidamente especializado, para la ejecución de las competencias, partiendo de un análisis de las estructuras funcionales actividades y productos, tanto para las entidades del Estado Central, que mantendrán competencias conforme sus ámbitos jurisdiccionales, como para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales y Mancomunidades.

1.6 MARCO METODOLÓGICO

La metodología que se aplicó, para el desarrollo de la presente tesis, establece, como paso inicial, la esquematización de la situación actual del sector y de la estructura organizacional, con estos insumos se procedió con la identificación de necesidades específicas, posteriormente la generación de estructuras funcionales básicas y las propuestas de perfiles y de dimensionamiento requerido para la ejecución de competencias.

CAPÍTULO II

MARCO NORMATIVO

2.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA

Históricamente el desarrollo de las sociedades se ha visto favorecido con el establecimiento de regulaciones claras, con criterio holístico. Estructuralmente la Constitución de los países contienen los principios generales y de ella nacen las Leyes Orgánicas que rigen la gestión de cada uno de los sectores, las mismas que se ejecutan a través de Reglamentos específicos, Resoluciones y demás documentos de orden normativo de menos jerarquía.

En el contexto nacional la Constitución Política del Ecuador, creada en la Asamblea Constituyente de Montecristi y aprobada por Referéndum Aprobatorio, contiene el marco regulatorio general y presenta la siguiente estructura:

Título I Elementos constitutivos del Estado	<ul style="list-style-type: none"> Estado constitucional de derechos y justicia, deberes primordiales del Estado, ciudadanos y ciudadanas.
Título II Derechos y Obligaciones	<ul style="list-style-type: none"> Principios, derechos: del buen vivir, personas y grupos de atención prioritaria; nacionalidades; participación, libertad, naturaleza, protección y responsabilidades.
Título III Garantías Constitucionales	<ul style="list-style-type: none"> Normativas; políticas y servicios públicos, garantías jurisdiccionales.
Título IV Participación y organización del Poder	<ul style="list-style-type: none"> Organización colectiva, participación de niveles de gobierno, democracia directa; Funciones del Estado, Administración Pública.
Título V Organización Territorial del Estado	<ul style="list-style-type: none"> Principios, Gobiernos Autónomos Descentralizados, competencias y recursos económicos.
Título VI Régimen de Desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> Planificación participativa, Soberanía Alimentaria y Económica, Sectores Estratégicos, Trabajo y Producción.
Título VII Régimen del Buen Vivir	<ul style="list-style-type: none"> Sistema de Inclusión y Equidad, Biodiversidad y Recursos Naturales.
Título VIII Relaciones Internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Tratados e Instrumentos Internacionales, integración latinoamericana.
Título IX Supremacía de la Constitución	<ul style="list-style-type: none"> Corte constitucional, reformas
Disposiciones Transitorias	<ul style="list-style-type: none"> Generación de Leyes Orgánicas y normativa complementaria.

Figura 2.1. Estructura de la Constitución de la República del Ecuador 2008

Fuente: Constitución de la República del Ecuador 2008

El artículo 3 de la Constitución establece los siguientes deberes primordiales del Estado:

1. “Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.
2. Garantizar y defender la soberanía nacional.
3. Fortalecer la unidad nacional en la diversidad.
4. Garantizar la ética laica como sustento del quehacer público y el ordenamiento jurídico.
5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.
6. Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.
7. Proteger el patrimonio natural y cultural del país.
8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.” (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

Asimismo, la Carta Magna establece en su Artículo 227 que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

De igual manera en el Artículo 390 de la Constitución dispone que la gestión de riegos se rija por el principio de descentralización subsidiaria, que implicará la responsabilidad directa de las instituciones dentro de su ámbito geográfico. Cuando sus capacidades para la gestión del riesgo sean insuficientes, las instancias de mayor ámbito territorial y mayor capacidad técnica y financiera brindarán el apoyo necesario con respeto a su autoridad en el territorio y sin relevarlos de su responsabilidad.

En las Disposiciones Transitorias se estableció la generación de una ley que regule la descentralización territorial de los distintos niveles de gobierno y el sistema de competencias, que incorporará los procedimientos para el cálculo y distribución anual de los fondos que recibirán los gobiernos autónomos descentralizados del Presupuesto General del Estado. Estableciendo que el plazo para la conformación de regiones autónomas no exceda los ocho años.

2.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN

Producto de las Disposiciones Transitorias establecidas en la Constitución, se generó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y su Ley Orgánica Reformatoria, documento que en su sección de objetivos señala “El textos

constitucional vigente recoge puntos fundamentales planteados por los distintos actores involucrados en la temática, así como otras importantes demandas de provincias, cantones, parroquias, pueblos y nacionalidades con respecto a la autonomía...

En ese sentido, los objetivos del Código son:

- 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;
- c) El fortalecimiento del rol del Estado mediante la consolidación de cada uno de sus niveles de gobierno, en la administración de sus circunscripciones territoriales, con el fin de impulsar el desarrollo nacional y garantizar el pleno ejercicio de los derechos sin discriminación alguna, así como la prestación adecuada de los servicios públicos;
- d) La organización territorial del Estado ecuatoriano equitativa y solidaria, que compense las situaciones de injusticia y exclusión existentes entre las circunscripciones territoriales;
- e) La afirmación del carácter intercultural y plurinacional del Estado ecuatoriano;

- f) La democratización de la gestión del gobierno central y de los gobiernos autónomos descentralizados, mediante el impulso de la participación ciudadana;
- 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;
- h) La definición de mecanismos de articulación, coordinación y corresponsabilidad entre los distintos niveles de gobierno para una adecuada planificación y gestión pública;
- i) La distribución de los recursos en los distintos niveles de gobierno, conforme con los criterios establecidos en la Constitución de la República para garantizar su uso eficiente; y,
- j) La consolidación de las capacidades rectora del gobierno central en el ámbito de sus competencias; coordinadora y articuladora de los gobiernos intermedios; y, de gestión de los diferentes niveles de gobierno.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010)

Un análisis de los objetivos que plantea este Código permite identificar que la conceptualización, que fundamenta el modelo de descentralización, consiste en el fortalecimiento y desarrollo de las estructuras político – administrativas más pequeñas, por ende la generación de beneficios para sus habitantes se traduce en crecimiento equitativo de la sociedad.

El crecimiento equitativo de los territorios se ha visto afectado por gestiones ineficientes, jerarquización de proyectos desproporcionados a las necesidades reales y esquemas excluyentes que no valoran adecuadamente las condiciones particulares de los diferentes territorios.

Este desequilibrio no favorece a los territorios más desarrollados, es decir, que el crecimiento de uno en detrimento de otro, no constituye un beneficio real, puesto que las sociedades buscan satisfacer sus necesidades y las divisiones geográficas no constituyen una limitante, en esa dinámica se generan migraciones internas que provocan afectaciones al crecimiento planificado de los territorios atractores, así se han generado asentamientos periféricos a los que la dotación de servicios como agua potable, energía eléctrica o alcantarillado representa, en el mejor de los casos, una fuerte erogación de recursos, existiendo también lugares que quedan desprovistos.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD-, establece también principios para el ejercicio de las potestades públicas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, siendo estos:

- Unidad.
- Solidaridad.
- Coordinación y corresponsabilidad.
- Subsidiariedad.
- Complementariedad.
- Equidad interterritorial.
- Participación ciudadana.

- Sustentabilidad del desarrollo.

El COOTAD conceptualiza a la Autonomía de los Gobiernos Descentralizados como el conjunto de los componentes político, administrativo y financiero, necesarios para la ejecución efectiva de las competencias, otorgándole un criterio integral a la autonomía a fin de que no existan limitantes o dependencias que puedan perjudicar el desarrollo de los territorios, esta definición se complementa, necesariamente, con el reconocimiento del carácter unitario del Estado inhabilitando la secesión del territorio nacional.

La autonomía política se refiere a la capacidad de cada GAD para generar modelos de desarrollo que incorporen su autodeterminación étnica – cultural; se expresa a través de la ejecución de facultades normativas y ejecutivas respecto de sus competencias, la generación de política pública en su ámbito territorial, la elección directa de sus autoridades, a través del sufragio y la participación ciudadana.

La autonomía administrativa se expresa a través de la gestión de sus talentos humanos y recursos materiales, para el ejercicio de sus competencias, con la particularidad de que puede ser delegada.

La autonomía financiera se expresa en el derecho de recibir los recursos que les corresponden del Presupuesto General del Estado, así como su capacidad de generar y administrar sus propios recursos conforme lo dispuesto en la Ley.

Desde la óptica de la presente tesis, el concepto integral de autonomía reviste gran importancia, toda vez que se ha identificado que los GADs están en capacidad de adecuar una estructura que responda a sus necesidades.

El COOTAD define también los requerimientos para la creación de los cantones, se establece que se realizará mediante ley, partiendo de una iniciativa impulsada por el Presidente de la República, dispone las condiciones que deberá contener el proyecto como la descripción del territorio que comprende el cantón, sus límites, la designación de la cabecera cantonal y la demostración de la garantía de cumplimiento de los requisitos, así su Art. 22 dispone “Para la creación de cantones se requiere el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Una población residente en el territorio del futuro cantón de al menos cincuenta mil habitantes, de los cuales, al menos doce mil deberán residir en la futura cabecera cantonal;
- b) Delimitación física del territorio cantonal de manera detallada, que incluya la descripción de los accidentes geográficos existentes;
- c) La parroquia o parroquias rurales que promueven el proceso de cantonización deberá tener al menos diez años de creación;
- d) Informes favorables del gobierno provincial y del organismo nacional de planificación;
- e) Informe previo no vinculante de los gobiernos autónomos municipales descentralizados que se encuentren involucrados; y,

- f) La decisión favorable de la ciudadanía que va a conformar el nuevo cantón expresada a través de consulta popular convocada por el organismo electoral nacional, dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la fecha de presentación de la solicitud por el Presidente de la República.

El requisito de población para la creación de cantones en las provincias amazónicas y de frontera será de diez mil habitantes en el territorio del futuro cantón. Para determinar el requisito de población en el cantón se considerará el último censo de población.” (Ecuador, 2010)

Los dos Distritos Metropolitanos del Ecuador, Quito y Guayaquil, también encuentran su marco normativo en el COOTAD, en el documento se determina su naturaleza jurídica, otorgándoles la posibilidad de asumir, en caso de contar con la capacidad requerida, competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales y Regionales.

Para el ejercicio de la competencia de transporte terrestre y tránsito el Código establece un precepto fundamental y este es que a los Gobiernos Autónomos Descentralizados les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal y que la rectoría del sistema nacional de este sector le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y que se ejecutará a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Es importante recalcar este concepto puesto que tiene concordancia con la estructura lógica del carácter unitario del Estado, y permite generar un escenario para la gestión ordenada y

eficiente de la competencia, evita la generación de normativa contradictoria que pueda perjudicar a los diferentes actores del transporte y la utilización descoordinada de recursos.

2.3 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -LOTTTSV-, presenta como su objetivo proteger a las personas y bienes que se trasladan por la red vial del territorio nacional, así como también a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dichos desplazamientos, contribuyendo al desarrollo socio – económico del país, con miras a lograr el bienestar de todos los ciudadanos. Plantea alcanzar ese objetivo a través de la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

En concordancia a los cuerpos normativos descritos anteriormente, la LOTTTSV reconoce también a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Cantonales y los incluye entre los Organismos que intervienen en su gestión, así como también establece reformas en la estructura de las instituciones del Estado Central, conforme se presenta a continuación:

Tabla 2.1 Evolución de Entidades Rectoras

Entidad Rectora	Institución
Ministerio de Gobierno	Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - CNTTT
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - CNTTTSV
	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
	Comisión de Tránsito del Guayas
	Comisión de Tránsito del Ecuador
Ministerio del Interior	Dirección Nacional de Tránsito
	Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial

La LOTTTSV estructura el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -ANT-, cuerpo colegiado que se conformado por las siguientes instituciones:

- Presidente.-

Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Subsecretario de Transporte Terrestre;

- Vocales.-

Presidencia de la República;

Ministerio de Salud Pública;

Ministerio de Educación;

GADs Regionales, Metropolitanos y Municipales con población superior a un millón de habitantes – 1 Representante; y

GADs Regionales, Metropolitanos y Municipales con población menor a un millón de habitantes – 1 Representante.

- Secretario.-

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

Entre las atribuciones del Directorio de la ANT consta establecer regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los GADs.

Este cuerpo legal ratifica la facultad de los GADs estableciendo que 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 ANT, y que deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Establece también la base para la transferencia y gestión de las competencias, definiendo que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial, les corresponderán a los respectivos GADs que asuman la competencia.

En lo que respecta al control operativo, la LOTTTSV dispone será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas, conforme su ámbito jurisdiccional, a través de las Unidades de Control constituidas dentro de su propia institucionalidad, que el personal civil especializado para cumplir con esta labor deberá ser formado por la ANT, actividad que se ha delegado a la CTE.

Particularmente el Artículo 30.5 de la LOTTTSV detalla las competencias que tendrán los GADs, para efectos de este análisis a continuación se detallan las que se consideran de mayor relevancia:

- “Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;”
- “Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”
- “Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;”
- “Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;”
- “Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;”

- “Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)

Los párrafos que anteceden permiten identificar que el conjunto de normas, que regulan la transferencia y ejecución de competencias, concuerdan con los conceptos de descentralización establecidos en la planificación nacional, al otorgar a los GADs la integralidad de las facultades y condiciones para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito intracantonal.

Este detalle de atribuciones y responsabilidades evidencia la integración de diferentes áreas del conocimiento para la gestión del transporte, tránsito y seguridad vial, así como también el impacto socio – político que pueden llegar a tener las definiciones que se establezcan por parte de los GADs.

Este hecho ha ocurrido recientemente, se puede decir que la definición de las tarifas de transporte público y comercial, a pesar de ser una de las responsabilidades designadas por la Ley, no ha sido implementada por la totalidad de los GADs que cuentan con la competencia, a pesar de que ya han ejecutado facultades como la planificación o la regulación.

En el marco del análisis de esta Ley, cabe hacer una reflexión, su objetivo no es establecer regulaciones, normas, procedimientos, sanciones o determinar responsabilidades de los diferentes organismos, el fin primordial es proteger a las personas usuarias del sistema de

transporte terrestre, por supuesto que para ello corresponde generar todo lo señalado, sin embargo, probablemente por temas estructurales, podría parecer que no todos los actores pretenden alcanzar este fin.

Considero conveniente indicar que el proceso de descentralización, desde la óptica de acercar los servicios a la ciudadanía, con adecuada planificación y ejecución de las responsabilidades resulta beneficioso para el desarrollo de la sociedad, sin embargo, es muy importante identificar si los organismos cuentan con las capacidades requeridas, no solamente desde lo técnico, también es necesario que cuenten con la suficiente madurez política, puesto que, por su incidencia, la gestión ineficiente del transporte puede perjudicar en gran medida.

2.4 SITUACIÓN ACTUAL DE LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS

Con el fin de implementar efectivamente la transferencia de competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial el Consejo Nacional de Competencias -CNC-, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía de Descentralización, emitió Resoluciones específicas en los años 2012 y 2015.

La Resolución N° 006-CNC-2012, de 26 de abril de 2012, dispone, con alcance al Gobierno Central y a todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, la transferencia progresiva de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

En primera instancia el CNC estableció tres modelos de gestión diferenciados para el ejercicio de esta competencia, la clasificación en los modelos A, B o C, en función de un análisis de las necesidades territoriales de cada cantón en lo referente a transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la experiencia de los GADs y requisitos mínimos que permitan la sostenibilidad del servicio.

Cada uno de los modelos tenía un determinado número de competencias, conforme se detalla a continuación:

Tabla 2.2. Competencias en función de Modelos de Gestión de los GADs

Modelo de Gestión	Competencia
A 7 GADs	Planificación, Regulación y Control Operativo del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
B 10 GADs	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
C 204 GADs	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes.

Fuente: Resolución CNC-006-2012

Una evaluación posterior, al proceso de transferencia de competencias, motivó al CNC a modificar la Resolución N° 006 del 2012, publicándose, con fecha 08 de abril de 2015, la

Resolución N° 003-CNC-2015, en la que dispone reestructurar los modelos de gestión descritos anteriormente conforme se presenta a continuación:

Tabla 2.3. Competencias en función de Modelos de Gestión de los GADs

Modelo de Gestión A 18 GADs	Competencia
Quito	Planificación, Regulación y Control Operativo del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
Ambato	
Cuenca	
Guayaquil	
Mancomunidad del Norte	
Loja	
Manta	
Mancomunidad del Norte 12 GADs: Ibarra, Otavalo, Urcuquí, Pimampiro, Antonio Ante, Mira, Espejo, Bolívar, Montufar, San Pedro De Huaca, San Lorenzo y Pedro Moncayo.	

Modelo de Gestión B 203 GADs	Competencia
Mancomunidad de Cotopaxi	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
Mancomunidad de Pastaza	
Mancomunidad de Tungurahua	
Mancomunidad de Sucumbíos	
Mancomunidad de Zamora	
Mancomunidad de Cotopaxi 6 GADs: Salcedo, Pujilí, Saquisilí, Sigchos, La Maná y Pangua.	
Macomunidad de Pastaza 4 GADs: Arajuno, Mera, Santa Clara y Pastaza.	
Mancomunidad de Tungurahua 8 GADs: Baños, Cevallos, Mocha, Quero, Patate, Pelileo, Píllaro y Tisaleo.	
Mancomunidad de Sucumbíos 7 GADs: Gonzalo Pizarro, Cascales, Lago Agrio, Sucumbíos, Shushufindi, Cuyabeno y Putumayo.	
Mancomunidad de Zamora 9 GADs: Zamora, Centinela del Cóndor, Chinchipe, El Pangui, Nangaritza, Paquisha, Palanda, Yacuambi y Yantzaza.	

GIRON	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
GUALACEO	
NABON	
PAUTE	
PUCARA	
SAN FERNANDO	
SANTA ISABEL	
SIGSIG	
OÑA	
CHORDELEG	
EL PAN	
SEVILLA DE ORO	
GUACHAPALA	
CAMILO PONCE ENRIQUEZ	
GUARANDA	
CHILLANES	
SAN JOSE DE CHIMBO	
ECHEANDIA	
SAN MIGUEL	
CALUMA	
LAS NAVES	
AZOGUES	
BIBLIAN	
CAÑAR	

LA TRONCAL	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
EL TAMBO	
DELEG	
SUSCAL	
TULCAN	
LATACUNGA	
RIOBAMBA	
ALAUSI	
COLTA	
CHAMBO	
CHUNCHI	
GUAMOTE	
GUANO	
PALLATANGA	
PENIPE	
CUMANDA	
MACHALA	
ARENILLAS	
ATAHUALPA	
BALSAS	
CHILLA	
EL GUABO	
HUAQUILLAS	
MARCABELI	
PASAJE	
PIÑAS	
PORTOVELO	
SANTA ROSA	
ZARUMA	
LAS LAJAS	
ESMERALDAS	
ELOY ALFARO	
MUISNE	
ATACAMES	
RIOVERDE	
LA CONCORDIA	
ALFREDO BAQUERIZO MORENO	
BALAO	
BALZAR	
COLIMES	

DAULE	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
DURAN	
EL EMPALME	
EL TRIUNFO	
MILAGRO	
NARANJAL	
NARANJITO	
PALESTINA	
PEDRO CARBO	
SAMBORONDON	
SANTA LUCIA	
URBINA JADO	
YAGUACHI	
PLAYAS	
SIMON BOLIVAR	
MARCELINO MARIDUEÑA	
LOMAS DE SARGENTILLO	
NOBOL	
GENERAL ANTONIO ELIZALDE	
ISIDRO AYORA	
COTACACHI	
CALVAS	
CATAMAYO	
CELICA	
CHAGUARPAMBA	
ESPINDOLA	
GONZANAMA	
MACARA	
PALTAS	
PUYANGO	
SARAGURO	
SOZORANGA	
ZAPOTILLO	
PINDAL	
QUILANGA	
OLMEDO	
BABAHOYO	
BABA	
MONTALVO	
PUEBLOVIEJO	
QUEVEDO	

URDANETA	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
VENTANAS	
VINCES	
PALENQUE	
BUENA FE	
VALENCIA	
MOCACHE	
QUINSALOMA	
PORTOVIEJO	
BOLIVAR	
CHONE	
EL CARMEN	
FLAVIO ALFARO	
JIPIJAPA	
JUNIN	
MONTECRISTI	
PAJAN	
PICHINCHA	
ROCAFUERTE	
SANTA ANA	
SUCRE	
TOSAGUA	
24 DE MAYO	
PEDERNALES	
OLMEDO	
PUERTO LOPEZ	
JAMA	
JARAMIJO	
SAN VICENTE	
MORONA	
GUALAQUIZA	
LIMON INDANZA	
PALORA	
SANTIAGO	
SUCUA	
HUAMBOYA	
SAN JUAN BOSCO	
TAISHA	
LOGROÑO	
PABLO VI	
TIWINTZA	

TENA	Planificación y Regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Títulos Habilitantes. Matriculación. Revisión Técnica Vehicular.
ARCHIDONA	
EL CHACO	
QUIJOS	
CARLOS JULIO AROSEMENA	
CAYAMBE	
MEJIA	
RUMIÑAHUI	
SAN MIGUEL DE LOS BANCOS	
PEDRO VICENTE MALDONADO	
PUERTO QUITO	
ORELLANA	
AGUARICO	
LA JOYA DE LOS SACHAS	
LORETO	
ST DOMINGO DE LOS TSACHILAS	
QUININDE	
SANTA ELENA	
LIBERTAD	
SALINAS	
SAN CRISTOBAL	
SANTA CRUZ	
ISABELA	

Fuente: Resolución CNC-003-2015

2.4.1 Metodología para asignar modelos de gestión a los GAD Metropolitanos y Municipales

La Secretaría de Planificación y Desarrollo -SENPLADES- definió los tres criterios siguientes para la asignación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados a cada modelo de gestión:

- Índice de necesidad en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,
- Requisito mínimo de sostenibilidad,
- Experiencia de cada GAD metropolitano y municipal.

Como se señaló al inicio de este capítulo, en primera instancia se definieron 3 modelos de gestión, sin embargo SENPLADES y el CNC resolvieron realizar un nuevo análisis, particularmente en lo referente al requisito mínimo de sostenibilidad, puesto que se evidenció la capacidad de los GADs para generar sinergia, a través de la conformación de Mancomunidades que puedan establecer estructuras sólidas, producto de este análisis los modelos de gestión se redujeron a 2, diferenciándose únicamente por la competencia de control operativo, debido al inminente uso intensivo de recursos que representa.

2.4.1.1 Índice de Necesidad en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Este índice se basa en la interrelación de las siguientes variables:

- Población,
- Número de vehículos,
- Tasa de motorización,
- Densidad poblacional,
- Dispersión poblacional,
- Participación de la población urbana en la población total,
- Capital de provincia,
- Dinámica económica,
- Convenio en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Considero importante citar que, desde mi óptica, no fue adecuado establecer la existencia de un Convenio en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, suscrito previamente,

como variable para determinar el índice de necesidad, puesto que la gestión del mismo generaría, por sí, experiencia en el GAD que es un criterio con valoración específica, por este motivo no se presentará en este criterio.

A continuación se describen las variables del índice de necesidad:

Tabla 2.4. Variables para determinar Índice de Necesidad

Variable	Descripción
Población	Conjunto de personas que viven en cada uno de los 221 cantones del país. Un cantón que posea mayor cantidad de habitantes, tendrá mayores necesidades en TTTSV.
Número de vehículos	número total de vehículos a nivel cantonal, a mayor cantidad de vehículos mayor necesidad.
Tasa de motorización	Número de vehículos matriculados en el cantón, por cada 1.000 habitantes.
Densidad poblacional	Número de habitantes por km ² para cada cantón.
Dispersión poblacional	Valor inverso a la densidad.
Participación de la población urbana en la población total	La concentración de población en centros urbanos genera mayores necesidades de movilidad.
Capital de provincia	En estos cantones se concentran instituciones, centros educativos, comercios, es decir que se constituyen atractores de viajes.
Dinámica económica superior a la capital de provincia	Cantones que superan en ingresos por ventas y prestación de servicios, personal ocupado o número de establecimientos, a las capitales de provincia.

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

Una vez valoradas las variables anteriormente descritas, se establecieron los intervalos de índices de necesidad, y a partir de ellos 3 grupos de municipios:

1. Necesidad alta,
2. Necesidad media,
3. Necesidad baja.

A continuación se presenta la división:

Tabla 2.5. Distribución de cantones por Índice de Necesidad

	Grupo 1 Necesidad alta	Grupo 2 Necesidad media	Grupo 3 Necesidad baja
Número de cantones	8	56	157

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

2.4.1.2 Requisito Mínimo de Sostenibilidad

Este criterio se relaciona con los procesos de matriculación y revisión técnica vehicular, particularmente este último requiere una inversión elevada para su ejecución, por este motivo se consideró relevante contar con un número representativo de vehículos usuarios del servicio, que garanticen flujos financieros favorables.

SENPLADES determinó como aceptable una cantidad de 15.000 vehículos, a continuación se presentan los cantones que cumplen con esta concentración vehicular:

Tabla 2.6. Cantones que cumplen Requisito Mínimo de Sostenibilidad

Cantones	
Quito	Machala
Guayaquil	Latacunga
Cuenca	Rumiñahui
Ambato	Ibarra
Portoviejo	Quevedo
Santo Domingo de los Tsáchilas	Mejía
Riobamba	Milagro
Loja	Babahoyo
Manta	

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

Este criterio puede no ser una limitante para la ejecución de la competencia, puesto que los GADs están en la facultad de conformar Mancomunidades.

2.4.1.3 Experiencia de cada GAD Metropolitano y Municipal

Este criterio fue analizado desde dos dimensiones, la experiencia específica en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que se determinó a partir de la existencia de Convenios de descentralización de la competencia motivo de este análisis y la experiencia general en lo referente a Planificación, Regulación, Control, Conocimiento del alcance de la competencia específica.

Tabla 2.7. Cantones con Convenio suscrito

Cantones	Convenio
Ambato	Sí
Azogues	No
Cuenca	Sí
Guayaquil	No
Ibarra	Sí
Loja	Sí
Manta	Sí
Otavalo	Sí
Quito	Sí
Rumiñahui	No

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

A continuación se presenta un esquema para la asignación de los GADs pertenecientes al modelo de gestión A.

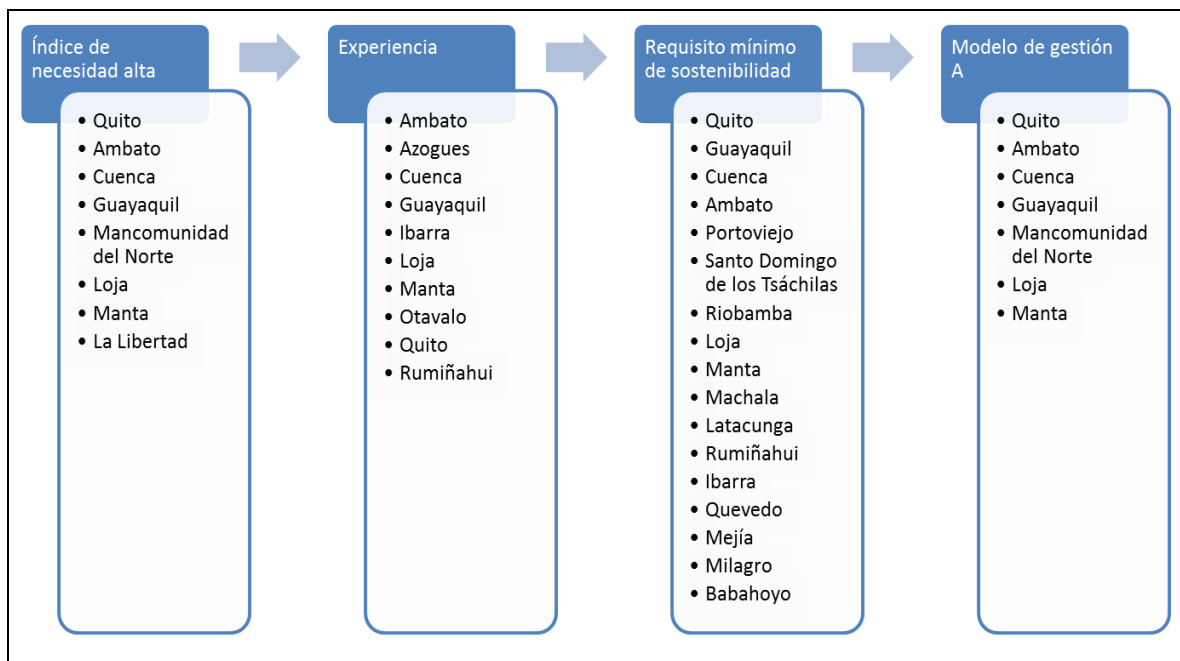


Figura 2.2 Asignación de GADs de Modelo de Gestión A

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

2.4.2 Costeo de la Competencia

La normativa generada para la transferencia de competencias reconoce la imperiosa necesidad de la asignación de recursos para la ejecución de las nuevas facultades, esto concuerda con el criterio de buscar un desarrollo equitativo de los territorios, a través de una adecuada distribución y fortalecimiento de su gestión.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD-, determina en sus Artículos 188 y 189 que los Gobiernos Autónomos Descentralizados participarán de las rentas del Estado de conformidad con los principios de subsidiariedad, solidaridad y equidad territorial, y que las transferencias a los GADs serán las siguientes:

- a) “Transferencias provenientes de ingresos permanentes y no permanentes para la equidad territorial en la provisión de bienes y servicios públicos correspondientes a las competencias exclusivas. Por ingresos permanentes se entenderá los ingresos corrientes del presupuesto general del Estado que administra el tesoro nacional; y por no permanentes, los ingresos de capital que administra el tesoro nacional, exceptuando los de financiamiento, entre los cuales consta la cuenta de financiamiento e importación de derivados,
- b) Transferencias destinadas a financiar el ejercicio de nuevas competencias; y,
- c) Transferencias para compensar a los gobiernos autónomos descentralizados en cuyos territorios se generen, exploten o industrialicen recursos no renovables.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010)

Señala también que cuando un GAD sea delegado para la ejecución de una competencia, recibirá los recursos correspondientes.

En lo referente a los recursos para financiar nuevas competencias, el COOTAD, en su Artículo 204, señala que el Gobierno Central transferirá, al menos, los mismos recursos que ha destinado históricamente para el ejercicio de estas competencias, calculado en base al promedio de los últimos 4 años. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010)

El citado Código Orgánico dispone, como mecanismo de distribución para determinar los recursos a transferir para financiar el ejercicio de las nuevas competencias, los siguientes criterios:

- a) “Estándares mínimos de prestación de bienes y servicios, públicos de la nueva competencia y sus costos estándares relacionados;
- b) Estimación de posibles ingresos propios relacionados con la competencia a transferir, si existieren;
- c) Cuantificación de la asignación del gasto actual que realiza el gobierno central por estas competencias, ajustado por criterios sectoriales y territoriales relacionados con cada competencia; y,
- d) Determinación del monto de la transferencia.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010)

2.4.2.1 Estructura para el Costeo de la Competencia

Con las consideraciones expuestas se conformó la Comisión de Costeo que estuvo conformada por 1 representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Finanzas y de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo y 3 delegados de los GADs Metropolitanos y Municipales, la primera función de la Comisión de Costeo fue determinar la disponibilidad de información para realizar el cálculo.

De esta investigación la Comisión de Costeo pudo obtener la metodología y estimación del número de agentes civiles de tránsito por cantón, sin embargo, no recibió estándares mínimos ni sus costos asociados puesto que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -ANT- no contaba con los mismos, acorde a los productos y servicios de la matriz de competencia. Al no contar con los estándares mínimos, el costeo debió establecerse en función de los ingresos y gastos presupuestarios históricos promedio de los últimos 4 años, es decir, entre el 2008 y 2011.

Para la determinación de ingresos, en función de la matriz de productos y servicios, la Comisión debió analizar el COOTAD, la LOTTTSV y la Ley de Régimen Tributario Interno, en lo referente al impuesto a los consumos especiales y a la propiedad vehicular, puesto que todos estos cuerpos legales establecen los diferentes conceptos de ingresos y el nivel de gobierno beneficiario de los mismos.

La cuantificación del gasto, fue producto del análisis del presupuesto devengado por cada una de las instituciones del Gobierno Central que ejecutaban las competencias, el gasto devengado constituye el registro de los hechos económicos en el momento en que ocurren. Finalmente los montos a transferir, para la ejecución de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, resultaron de la relación de ingresos y gasto devengado promedio del período 2008 – 2011 y se analizaron los mecanismos de operativización de las transferencias.

2.4.2.2 Gastos e Ingresos para la Ejecución de la Competencia de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Gasto para la Ejecución de la Competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Para este análisis fue necesario recopilar información perteneciente a la ANT, a la Comisión de Tránsito del Ecuador -CTE- y a la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, en lo referente a este último actor se debe indicar que la LOTTTSV establece que sus recursos le corresponderán para garantizar la seguridad ciudadana, es decir que no se transferirían directamente a los GADs.

A continuación se presenta la composición del gasto promedio anual.



Figura 2.3. Composición del Gasto de los cantones

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

El Gasto Corriente alcanza la mayor proporción, esto debido a que el 67% de su total corresponde a sueldo y salarios de los Policías Nacionales y los Agentes Civiles de la CTE responsables del control operativo de tránsito a nivel nacional, la ejecución de este monto permanecerá en el Gobierno Central.

Identificación del gasto por nivel de gobierno, en función de la matriz de productos y servicios

Corresponde la desagregación del valor promedio presentado anteriormente, con el fin de generar una asignación eficiente de recursos, para el efecto la Comisión de Costeo interrelacionó la matriz de productos y servicios con la información presupuestaria de cada entidad, diferenciando gasto corriente e inversión.

En esta categorización fue necesario que la Comisión, adicionalmente, calcule un porcentaje para la asignación de las actividades de apoyo a cada uno de los ámbitos de la competencia, en función del personal dedicado a esos procesos respecto del personal total.

Ingresos para la ejecución de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Como se señaló anteriormente, los montos correspondientes a los ingresos se encuentran establecidos en varios cuerpos legales, por lo que para fines didácticos se presentarán definiciones y esquemas que permitan visualizar las diferentes fuentes y sus niveles de gobierno destinatarios correspondientes. Corresponde señalar una clasificación que obedece al origen de los fondos, así se tienen los ingresos por impuestos e ingresos por tasas y otros conceptos.

Identificación de los ingresos por nivel de gobierno, en función de la matriz de productos y servicios

En concordancia con lo señalado en el numeral precedente, a continuación se presentan los impuestos vinculados con la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- a) Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados: Es un tributo que se cancela anualmente que se aplica a los propietarios de vehículos particulares, públicos y

comerciales, el COOTAD establece que sus destinatarios serán los GADs Regionales y mientras éstos se conforman los valores recaudados le corresponde al Gobierno Central.

- b) Impuesto a los consumos especiales sobre vehículos ICE.- Se aplica a los vehículos de origen nacional o importado, de acuerdo a las condiciones establecidas en la LRTI, al igual que el literal a), los fondos se transferirán desde el Gobierno Central cuando se conformen los GADs Regionales.
- c) Impuesto a la transferencia de dominio de vehículos 1%.- Se aplica a la comercialización de vehículos usados y su beneficiario exclusivo es el Gobierno Central.
- d) Impuesto a los vehículos.- Se lo conoce más comúnmente como Rodaje y le corresponde exclusivamente a los GADs metropolitanos y municipales.

A continuación se presenta una tabla resumen:

Tabla 2.8. Nivel de Gobierno Destinatario de Ingresos por Impuestos

Ingresos por Impuestos		
Concepto	Destinatario Anterior	Destinatario Final
Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados	Gobierno Central	GAD Regional
Impuesto a los consumos especiales sobre vehículos (ICE)	Gobierno Central	GAD Regional
Impuesto a la transferencia de dominio de vehículos (1%)	Gobierno Central	Gobierno Central
Impuesto a los vehículos (Rodaje)	GAD Metropolitano o Municipal	GAD Metropolitano o Municipal

Se debe iniciar el análisis de los ingresos provenientes de tasas y otros conceptos, señalando que el Artículo 179 del COOTAD otorga a los GADs Regionales la facultad de crear, modificar o suprimir, mediante normas regionales, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas por los servicios que son de su responsabilidad y para las obras que se ejecuten dentro del ámbito de sus competencias, asimismo extiende esta facultad a los Gobiernos Autónomos Descentralizados de los Distritos Metropolitanos.

Los ingresos por tasas y otros conceptos vinculados con la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son:

- a) Tasa de matrícula.- Valor determinado en un tarifario emitido por la ANT, diferenciado para vehículos nuevos y usados, al ser los GADs Metropolitanos o Municipales los ejecutores exclusivos de la Matriculación y la Revisión Técnica Vehicular, les corresponde los rubros que ingresen por este concepto.
- b) Licencia de conducir.- Documento habilitante para la conducción de los diferentes tipos de vehículos y equipo caminero o pesado, la emisión de estos documentos no se transfiere a los GADs por lo tanto la ANT, actual emisor, percibe estos ingresos.
- c) Infracciones, Contravenciones o Delitos de Tránsito.- Recursos provenientes del establecimiento de una sanción pecuniaria, por parte del autoridad competente, en los casos tipificados en el Código Integral Penal -COIP-, ante el cometimiento de acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial, estos valores le corresponderán al nivel de gobierno que ejecute la competencia.

d) Otros ingresos.- Valores provenientes por concepto de multas, recargos, certificaciones, títulos habilitantes, permisos, placas de identificación vehicular y demás establecidos en el tarifario de la ANT, estos montos serán percibidos por el nivel de gobierno que corresponda en el ámbito de su competencia.

A continuación se presenta una tabla resumen:

Tabla 2.9. Nivel de Gobierno Destinatario de Ingresos por Tasas y otros conceptos

Ingresos por Tasas y otros conceptos		
Concepto	Destinatario Anterior	Destinatario Final
Tasa de matrícula	Gobierno Central	GAD Metropolitano o Municipal
Licencia de conducir	Gobierno Central	Gobierno Central
Infracciones, Contravenciones o Delitos de Tránsito	Gobierno Central	Gobierno Central, GAD Metropolitano o Municipal
Otros ingresos (multas, recargos, certificaciones, títulos habilitantes, permisos, placas de identificación vehicular, etc)	Gobierno Central	Gobierno Central, GAD Metropolitano o Municipal

Una vez establecida la categorización se puede determinar la composición de los ingresos proyectada de los GADs, la misma que se presenta a continuación:

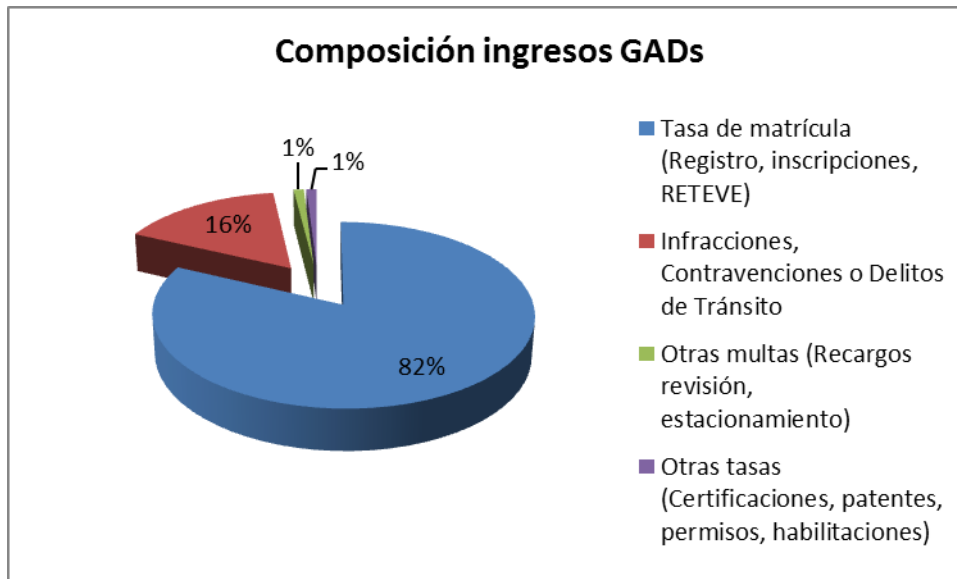


Figura 2.4. Composición del Ingreso de los cantones

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES

2.5 ESTRUCTURAS ORGÁNICAS POR COMPETENCIAS

En el desarrollo de la presente tesis se han citado artículos de la Constitución de la República, así como de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, con la finalidad de presentar el marco normativo de la transferencia y gestión de competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, proceso que relaciona al Gobierno Central y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Una vez que los niveles de gobierno descentralizados han asumido las competencias que les correspondan, de acuerdo a la categoría de modelo de gestión al que pertenecen, deben contar con una estructura que les permita ejecutar eficientemente sus facultades, cabe

recordar que el proceso de descentralización persigue entre sus objetivos acercar los servicios a la ciudadanía.

El Título VII del COOTAD define las modalidades de gestión, planificación, coordinación y participación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el marco del presente documento corresponde analizar el Capítulo I, desarrollo que se presenta a continuación.

La primera modalidad es la gestión directa que se define como la que realiza cada Gobierno Autónomo Descentralizado a través de su propia institución, mediante la unidad o dependencia prevista en la estructura orgánica que se cree para tal propósito.

Dentro de la gestión directa, los Gobiernos Autónomos Descentralizados están facultados a crear empresas públicas, siempre que resulten más convenientes para ellos como para la ciudadanía, garantice una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento.

La creación de estas empresas se realizará por acto normativo del órgano de legislación del gobierno autónomo descentralizado respectivo y observará las disposiciones y requisitos previstos en la ley que regule las empresas públicas, se establece que la administración será responsable de precautelar la eficiencia, eficacia y economía.

Finalmente se reconoce la posibilidad de gestionar a través de contratación debiendo para ello regirse a lo dispuesto en la ley que regule la contratación pública.

La segunda modalidad corresponde a la gestión delegada, de acuerdo al siguiente detalle:

- “Delegación a otros niveles de gobierno, que se realizará a través de un acto normativo del órgano legislativo correspondiente y podrá ser revertida en cualquier momento, corresponde la suscripción de un convenio para su oficialización, se requerirá la asignación de los recursos pertinentes para la prestación de él o los servicios y éstos a su vez no pueden ser delegados a un tercero.
- Gestión compartida entre gobiernos autónomos descentralizados, esta figura se adapta principalmente a la ejecución de obras públicas para la ejecución de competencias concurrentes, se puede realizar entre diferentes niveles de gobierno, se requerirá la firma de un convenio en el que se determinarán las responsabilidades de cada parte.
- Cogestión con la comunidad en la que se reconocerá como contraparte valorada el trabajo o aportaciones de la comunidad, conforme lo convenido la comunidad puede verse beneficiada de la exoneración del pago especial por mejoras y del incremento del impuesto predial por un tiempo determinado.
- Empresas de economía mixta, proceso en el que se debe observar lo dispuesto en la ley que regula a estas empresas, se exceptúa la dotación de servicios públicos de agua y riego.
- Delegación a la economía social y solidaria y a la iniciativa privada, la primera se realizará para promover la naturaleza social y solidaria del sistema económico nacional. Se requerirá que se justifique que la organización o el emprendimiento

económico corresponde a este sector de la economía y que se establezcan con claridad los mecanismos de solidaridad o redistribución correspondientes.

Sólo de manera excepcional se podrá delegar la prestación de servicios públicos a la iniciativa privada, cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010)

Finalmente se debe indicar que los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán control de las obras que se ejecuten directamente, por contrato, por delegación, por gestión compartida o por cogestión; así como, de los servicios públicos prestados a través empresas públicas, mixtas, de economía popular y solidaria o privadas, a fin de garantizar que la ciudadanía reciba un real beneficio.

El Título VIII del COOTAD establece las disposiciones comunes y especiales de los gobiernos autónomos descentralizados, definiendo así que cada uno de ellos tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada.

Conforme el objetivo alcanzar una gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno, se prevé que su estructura administrativa sea la mínima indispensable, que se evite la burocratización, por las condiciones de elección popular de sus máximas autoridades, el COOTAD establece sanciones por el uso de cargos públicos para el pago de compromisos electorales.

Una estructura adecuada para la ejecución de las competencias debe construirse en función de las facultades atribuidas identificando sus procesos gobernantes, agregadores de valor y de apoyo con su potencial carga transaccional, deberá alinearse a las políticas institucionales, su misión y visión, y por sobre todo reconocer las particularidades de su jurisdicción.

2.6 PROCESOS DE GENERACIÓN DE MANUALES DE CLASIFICACIÓN DE PUESTOS

Una vez identificadas las facultades que deberán ejecutar los Gobiernos Autónomos Descentralizados, corresponde analizar los roles, y responsabilidades en función de las unidades y procesos organizacionales, a fin de definir su incidencia y definir el perfil requerido.

Para este objetivo se cuenta con la norma técnica de clasificación de puestos, particularmente se considera aplicable al caso de estudio, toda vez que presenta a detalle los mecanismos técnicos y operativos para la definición de las posiciones que deben crearse o modificarse en una estructura para la generación de productos requeridos por las organizaciones.

En este contexto se presentan las siguientes definiciones:

- Descripción de puestos.- Registra la información relativa al contenido e incidencia de un puesto en la organización, contendrá el grado de instrucción formal, experiencia, capacitación y el nivel de competencias requeridas para el desempeño del puesto.
- Valoración de puestos.- Consiste en calificar la importancia y relevancia de los puestos en función de su valor agregado y contribución al cumplimiento de los objetivos institucionales.
- Clasificación de puestos.- Producto de la valoración se pueden generar grupos ocupacionales.
- Estructura de puestos.- Consiste en la codificación de los puestos.

2.6.1 Factores para la Valoración de Puestos

La valoración de puestos considerará los siguientes factores:

- Competencias.- Son conocimientos asociados a la instrucción formal, destrezas y habilidades, clasificándose como se presenta a continuación:
 - Instrucción formal,
 - Experiencia,
 - Habilidades de gestión,
 - Habilidades de comunicación.

- Complejidad del puesto.- Determina el grado de dificultad y contribución a la consecución de objetivos organizacionales, se detallan de la siguiente manera:
 - Condiciones de trabajo,
 - Toma de decisiones.

- Responsabilidad.- Se podría definir como el nivel de repercusión de la gestión en el desempeño de la institución, dividiéndose conforme se presenta:
 - Rol del puesto,
 - Control de resultados.

Lo expuesto en el presente capítulo permite evidenciar que si bien los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozan de autonomía para su gestión, éstos deben desempeñar responsabilidades asignadas en los diferentes cuerpos normativos y para ello generar los recursos que les permitan cumplir satisfactoriamente sus atribuciones.

Se podría entender la generación de las estructuras funcionales como la operativización de la política nacional en materia de gestión de los niveles de gobierno, puesto que de la política de descentralización se definen las competencias a transferirse, para ser ejecutadas se deben definir los procesos óptimos y éstos se componen de una secuencia lógica y coordinada de actividades, finalmente se deben establecer los ejecutores de las diferentes actividades.

Considero necesario señalar, como se puede ver en el párrafo que antecede, que la gestión de competencias transferidas no debe ser considerada solamente la ejecución de una

responsabilidad, por el contrario debe ser visto como un mecanismo de integración de los Gobiernos Autónomos Descentralizados a la política nacional de equidad territorial.

Desde esa óptica la intervención de talento humano debidamente capacitado para la gestión de las competencias transferidas resulta fundamental, sin embargo, en la actualidad no existe un la cantidad de talento humano capacitado suficiente para cubrir esta necesidad, con la agravante de que la mayoría se concentra en pocos cantones y la escasez se hace muy notoria en los territorios, por este motivo es indispensable fortalecer las capacidades.

CAPÍTULO III

APLICACIÓN

3.1 ESTRUCTURAS Y GESTIÓN

La Constitución de la República, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás reglamentaciones complementarias, como las Resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de Competencias o Acuerdos Ministeriales, establecen las competencias a ejecutarse por los diferentes niveles de gobierno, así como también los procesos y procedimientos para la transferencia efectiva de competencias y recursos desde el Gobierno Central a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

El nuevo marco normativo requiere para su ejecución, como se ha señalado anteriormente, de reformas institucionales o estructurales de sus actores principales y ajustes procedimentales en las instituciones relacionadas, en concordancia con el principio del uso eficiente de los recursos nacionales, estas nuevas estructuras deben guardar coherencia con las necesidades que se presentan en los diferentes niveles.

Las necesidades de cada uno de los territorios varían, sin embargo, durante el proceso de transferencia de competencias, y por estar autorizado por la regulación, se identificó la posibilidad de establecer estructuras de ejecución de carácter asociativo, tal es el caso de las mancomunidades, estas alianzas estratégicas entre Gobiernos Autónomos

Descentralizados de un mismo nivel buscaron apalancar la gestión de competencias en función del concepto de sinergia.

Esta capacidad obtenida de la asociación de varios GADs permitió complementar la prestación del servicio a los ciudadanos, reduciendo a dos, A y B, los modelos de gestión de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

3.2 GENERACIÓN DE ESTRUCTURAS BÁSICAS DE LOS DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO

En la actualidad se relacionan dos niveles de gobierno para la transferencia y ejecución de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que son el Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados de los Distritos Metropolitanos y Municipales, cada nivel de gobierno requiere de una estructura eficiente para su gestión.

Si bien en aspectos específicos de la competencia, como por ejemplo la emisión de títulos habilitantes, la gestión se diferencia exclusivamente por el ámbito jurisdiccional, en otros aspectos a cada nivel de gobierno le corresponden actividades diferentes como la generación de regulaciones y la ejecución de las mismas.

3.2.1 Instituciones del Gobierno Central

3.2.1.1 Ministerio de Transporte y Obras Públicas

A partir del año 2007, producto de la identificación de la necesidad de generar políticas integrales para el desarrollo del transporte a nivel nacional y que éstas viabilicen la planificación, la definición de estrategias y la coordinación multimodal e intermodal para la incorporación del Ecuador en la dinámica internacional, se crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTOp-, anteriormente Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

La generación de institucionalidad con responsabilidades definidas, fruto del reconocimiento de la importancia del sector transporte en la economía de un país, es fundamental para un desempeño armónico y sustentable del mismo, puesto que impacta directamente en la calidad de vida de los ciudadanos y permite el fortalecimiento del comercio y el desarrollo productivo.

Con lo señalado, se incorporó a la estructura el MTOp el Viceministerio de Gestión del Transporte, en lo relativo a la presente tesis, se debe indicar que el mismo dirige y articula la gestión de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, unidad que tiene como misión la modernización constante del Transporte Terrestre y Ferroviario, que garantice el derecho a los ciudadanos de acceder a un sistema de transporte de pasajeros y carga eficiente, seguro, accesible, digno y ambientalmente sostenible.

A pesar de la existencia de conceptos de movilidad alternativa a nivel mundial en el país su desarrollo ha sido limitado y empírico, estos conceptos toman realce en la actualidad cuando es indispensable considerar el componente ambiental, es así que se ha incorporado la gestión de transporte alternativo, a continuación se presentan esquemas de la interfaz interna y externa de la Subsecretaría de Transporte Terrestre, Ferroviario y Alternativo.

Interfaz Interna Subsecretaría de Transporte Terrestre, Ferroviario y Alternativo

La gestión de una unidad se relaciona con todos los procesos institucionales, es decir que se guarda armonía con los procesos gobernantes, así como también coordina con los gestores de los procesos de apoyo como los jurídicos, administrativos, financieros, de planificación y de talento humano, sin embargo para los efectos del presente estudio se considerarán exclusivamente las relaciones con la unidades de incidencia directa en el transporte terrestre.

No obstante de la relación con los Directores de las diferentes áreas de la Subsecretaría es indispensable la relación con las diferentes unidades de gestión interna, las mismas, así se encuentran:

Dirección de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- Gestión Interna de transporte terrestre,
- Gestión Interna de pesos y dimensiones,
- Gestión Interna de tránsito y seguridad vial.

Dirección de Transporte Ferroviario:

- Gestión Interna de desarrollo técnico ferroviario,
- Gestión Interna de regulación y normativa ferroviaria.

Dirección de Transporte Alternativo:

- Gestión Interna de estudios para transporte alternativo,
- Gestión Interna de regulación y normativa de transporte alternativo.

La Gestión Interna de pesos y dimensiones se encuentra desconcentrada a nivel regional y provincial, principalmente en lo relacionado a los procesos de control y emisión de certificaciones, actividades de índole operativa que no se enmarcan en el ámbito de estudio a continuación se presenta un esquema de las unidades internas relacionadas con la Subsecretaría de Transporte Terrestre, Ferroviario y Alternativo.

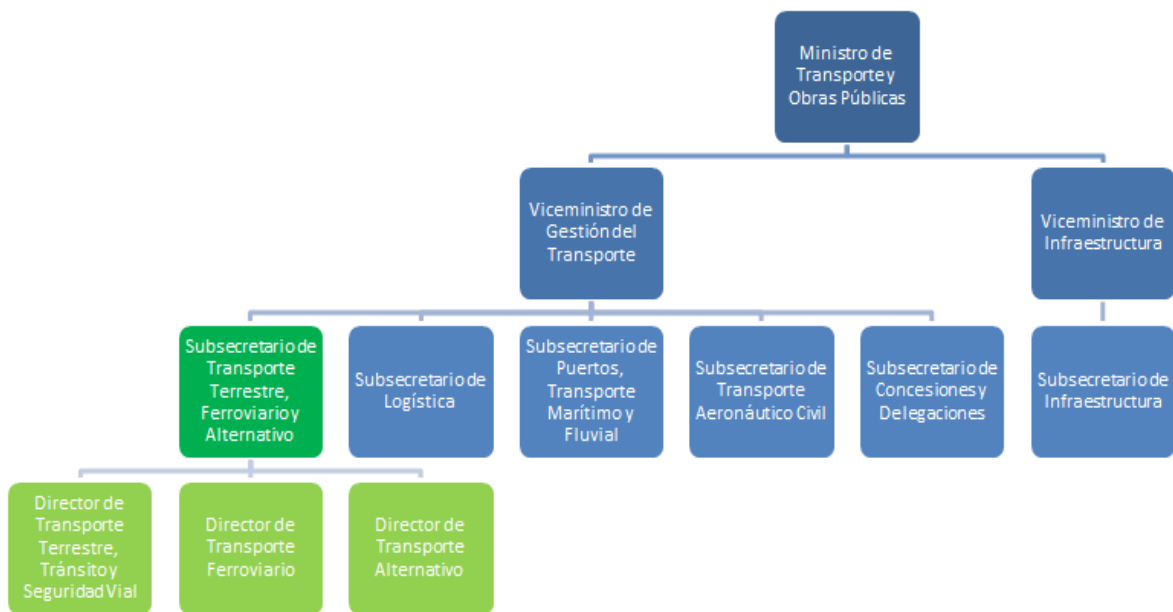


Figura 3.1. Interfaz Interna de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario

Interfaz Externa Subsecretaría de Transporte Terrestre, Ferroviario y Alternativo

En el ámbito de sus competencias y diversas responsabilidades, inicialmente se podrían citar las relaciones interinstitucionales dispuestas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así se podría indicar que la relación principal se

mantiene con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y con las instituciones del Estado Central, miembros de su Directorio, que se detallan a continuación:

- Presidencia de la República,
- Ministerio de Educación,
- Ministerio de Salud Pública.

Como miembros del Directorio, representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados constan también:

- Asociación de Municipalidades del Ecuador,
- Un representante de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Distritales o Cantonales con más de un millón de habitantes, en la actualidad son Quito y Guayaquil que se alternan su presencia anualmente.

Por su propia naturaleza, la relación interinstitucional se desarrolla también con otros organismos del Estado Central, entre las principales o más recurrentes se pueden citar:

- Vicepresidencia de la República,
- Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad,
- Ministerio de Comercio Exterior,
- Ministerio de Turismo,
- Ministerio de Industrias y Productividad,
- Ministerio de Trabajo,

- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca,
- Ministerio de Relaciones Exteriores,
- Ministerio de Finanzas,
- Ministerio de Hidrocarburos,
- Ministerio del Ambiente,
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo,
- Consejo Nacional de Competencias,
- Gobernaciones Provinciales,
- Comisión de Tránsito del Ecuador,
- Ferrocarriles del Ecuador,
- Corporación Financiera Nacional,
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador,
- Autoridades Portuarias.

No obstante de estar representados en el Directorio de la ANT, también puede existir relación directa con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, sean estos provinciales o cantonales.

Para una adecuada gestión, personalmente considero conveniente, mantener adecuados niveles de coordinación con los usuarios de los servicios de transporte terrestre, con los regulados que se encuentran representados por federaciones nacionales, uniones provinciales, cámaras y demás organizaciones de las diferentes modalidades de transporte, así como también con los sectores relacionados al mercado automotriz como ensambladores, importadores, autopartistas, entre otros, esto con el fin de contar con

retroalimentación y recibir de primera mano la problemática que pueda existir para la búsqueda de soluciones.

Los procesos de sociabilización de regulaciones, procesos y procedimientos han dado resultados muy positivos, corresponde señalar que si bien fortalecer la relación con los actores privados es importante, esto no significa que la eficiencia o aplicación de las normas deba verse comprometida.

Cabe resaltar que se mantienen también relaciones a nivel internacional, a continuación se detallan las más representativas:

- Naciones Unidas,
- Comunidad Andina,
- Asociación Latinoamericana de Integración,
- Ministerio de Transporte de Colombia,
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.

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

Concomitante a la creación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se crea la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, institución que, a partir del 29 de marzo de 2011, se denominaría Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -ANT-.

La ANT recibe entre sus obligaciones y responsabilidades planificar, regular y controlar la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, adicionalmente le correspondía la emisión de documentos habilitantes para la circulación de vehículos y la conducción de los mismos, como la matrícula y la licencia de conducir con sus respectivos permisos relacionados, facultades que se modifican posterior al proceso de descentralización.

Estructura Central de la ANT

En concordancia con lo preceptuado en las diferentes normas, la ANT generó una estructura con el objetivo de cumplir las responsabilidades asignadas, rediseñando sus actividades adaptándolas al nuevo concepto de institucionalidad, en lo correspondiente a la presente tesis, las unidades relacionadas al proceso son las siguientes:

Coordinación General de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- Dirección de Estudios y Proyectos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:
 - Unidad de Costos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,
 - Unidad de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:
 - Unidad de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Coordinación General de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- Dirección de Control Técnico Sectorial:
 - Unidad de Control Técnico.

- Dirección de Títulos Habilitantes:
 - Unidad de Gestión de Títulos Habilitantes.

- Dirección de Evaluación de la Prestación del Servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:
 - Unidad de Gestión de Evaluación de los Servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

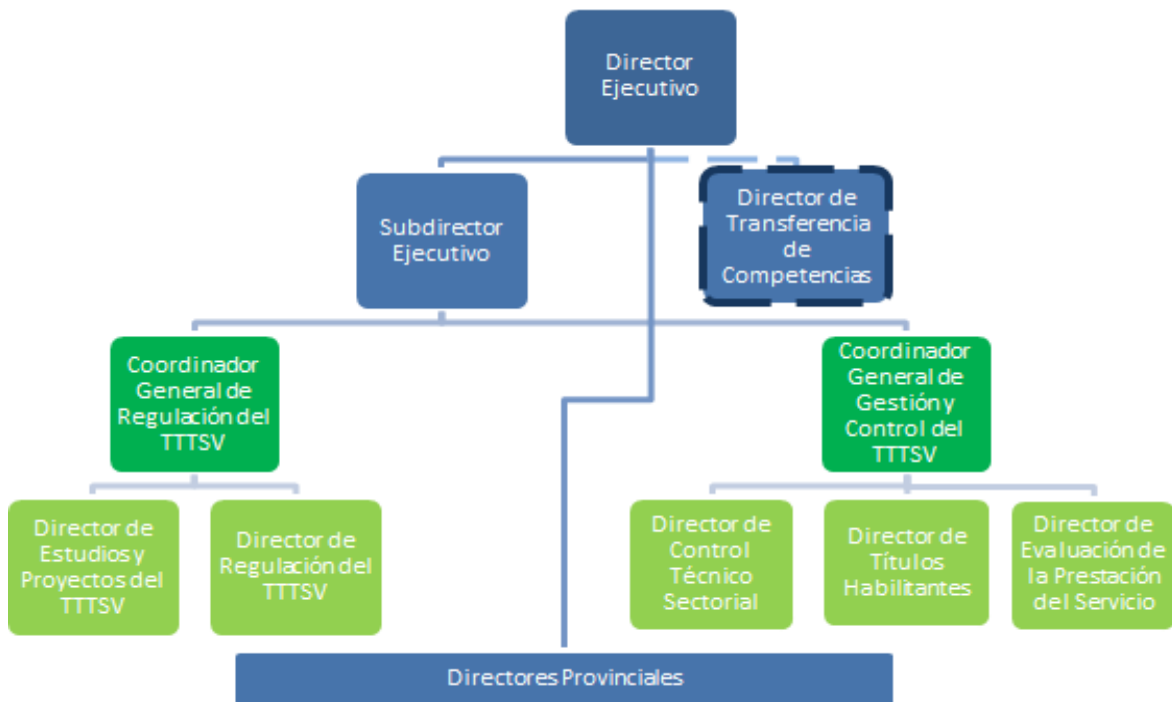


Figura 3.2. Organigrama Técnico de la ANT

La Dirección de Transferencia de Competencias, tiene un tratamiento especial puesto que permanecerá dentro de la estructura en la medida en la que se ejecute el proceso de transferencia y concluyan las capacitaciones a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, una vez que el proceso haya finalizado le corresponderá a la Dirección de Control Técnico Sectorial el seguimiento a la gestión de los GADs.

La Dirección de Títulos Habilitantes, responsable de la emisión de títulos habilitantes a las operadoras de transporte terrestre, así como de los estudios técnicos que justifican su emisión o modificación, cuenta con una subestructura que se basa en los tipos de servicio y se presenta a continuación:

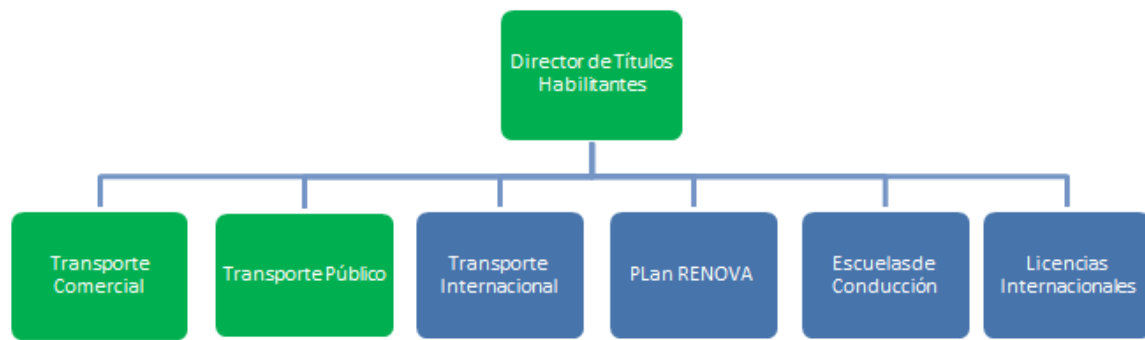


Figura 3.3 Subestructura Dirección de Títulos Habilitantes de la ANT

Estructura Desconcentrada de la ANT

Las Direcciones Provinciales de la ANT, son los órganos desconcentrados de la institución, se encuentran presentes en las 24 provincias del país y a través de ellas se ejecutan las competencias correspondientes a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el ámbito intraprovincial, así como también, a través de las Agencias de Atención al Ciudadano, son responsables de la emisión de licencias de conducir.

Las Direcciones Provinciales fueron concebidas con la perspectiva de desconcentrar adicionalmente procesos administrativos, financieros y de talento humano, para efectos de la presente tesis a continuación un esquema de la estructura en lo relacionado a la gestión del transporte terrestre a nivel provincial, que guarda relación con la estructura de su matriz, sin embargo la misma no cuenta con direcciones temáticas y se constituye por equipos de trabajo.



Figura 3.4. Subestructura Desconcentrada de la ANT

3.2.2 Estructura de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Es importante iniciar este apartado indicando que, a diferencia de las instituciones del Gobierno Central, las estructuras a través de las cuales los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejecutan sus competencias difieren de unos a otros, esto resulta evidente dada la diversidad de realidades de cada uno de los territorios.

Así se pueden encontrar estructuras que responden a necesidades como las del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, que gestiona las competencias relacionadas a transporte terrestre, tránsito y seguridad vial desde su Secretaría de Movilidad, que tiene como adscritas a las siguientes entidades:

- Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas,
- Empresa de Pasajeros de Quito,
- Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito,

- Agencia Metropolitana de Tránsito,
- Revisión Técnica Vehicular.

Se puede citar también que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Santo Domingo ha conformado la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres, para la ejecución de las competencias transferidas.

En lo referente a los procesos asociativos se puede citar la Empresa Pública de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial del Norte del Ecuador, enmarcada en la Mancomunidad del Norte del Ecuador.

Si bien se puede identificar que existen diferencias en la estructura definida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la matriz de competencias establece, independientemente del modelo de gestión que se aplique, las facultades que deben ejecutarse.

3.3 MATRICES DE COMPETENCIAS

Las competencias se crean en los diferentes cuerpos normativos que se han emitido, en el contexto de la reestructura de la gestión de atribuciones, generar matrices de competencias permite identificar de manera más clara lo siguiente:

- a) Las instituciones responsables de la ejecución de competencias,
- b) Los productos y servicios relacionados con las competencias,
- c) Los productos y servicios susceptibles de ser transferidos a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Estas matrices son de gran importancia toda vez que las facultades que se presentan en ella son la base para el cálculo de la transferencia de los recursos correspondientes.

3.3.1 Competencias de las Instituciones del Gobierno Central

La definición de las competencias, se encuentra ligada al alcance de la gestión de las instituciones, en ese contexto corresponde señalar que la definición de políticas, emisión de lineamientos y directrices, pertenecientes a la Rectoría del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial le corresponden al Estado Central, no obstante de lo expuesto también es responsable de ejecutar las competencias que se presentan a continuación:

Tabla 3.1 Competencias de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Central

Facultad	Transporte Terrestre	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal	
Regulación	Normativa nacional para generar planes maestro de transporte	
	Normativa nacional para la operación de infraestructura de transporte terrestre	
	Normativa nacional para la operación de transporte terrestre	

Gestión	Emisión, renovación y verificación de títulos habilitantes	Contrato de operación de transporte público internacional
		Contrato de operación de transporte público interprovincial
		Contrato de operación de transporte público intraprovincial
		Permisos de operación comercial nacional
		Autorización de operación de transporte por cuenta propia
	Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre, según el ámbito de sus competencias	
	Transporte de carga y mercancías peligrosas	Certificado de operación regular de pesos y dimensiones
		Certificado de operación especial de pesos y dimensiones
		Permisos para transporte de mercancías peligrosas
Permiso para transporte de líquidos y gases		

Control	Verificación de cumplimiento de títulos habilitantes en el ámbito de sus competencias	Contrato de operación de transporte público internacional
		Contrato de operación de transporte público interprovincial
		Contrato de operación de transporte público intercantonal
		Permisos de operación comercial para carga pesada
		Autorización de operación de transporte por cuenta propia
	Sanciones a operadoras de transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias	

Facultad	Tránsito	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal	
Regulación	Normativa para la elaboración de planes de administración de tránsito	
	Normativa nacional para regular operaciones de tránsito	
	Procedimiento para operativos de control del tránsito	
	Normativa para impugnación de citaciones por contravenciones de tránsito y multas	

Gestión	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	
	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas, en el ámbito de sus competencias	
	Señalización y semaforización, en el ámbito de sus competencias	
	Emisión de licencias	
	Fabricación de placas	
	Emisión de matrículas	Nacionalización de vehículos ingresados por régimen de internación temporal
		Verificación de los documentos de motor y chasis contra el físico
	Modificaciones de características de vehículos	
	Formación de agentes de control de tránsito cantonales	Formación de agentes de control de tránsito cantonales
	Administrar bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	
	Alimentar y realizar consultas en la base de datos nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	
	Actualización y corrección de registros nacionales de datos de vehículos y conductores	
	Actualización de bloqueos a vehículos	
Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular	Autorización de centros de revisión y control técnico vehicular	

Control	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	Operativos de control regulares y especiales
		Operativo de control de contrabando
		Operativo de control de mercancías peligrosas
		Citaciones y multas
		Centro de detención de personas
	Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico-vehicular	

Facultad	Seguridad Vial	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal	
	Plan Nacional de Seguridad Vial	
Regulación	Normativa para generar planes de seguridad vial	
	Normativa nacional para minimizar la accidentabilidad	Normativa y reglamentos emitidos por organismos competentes
		Convenios con centros de educación superior y escuelas politécnicas nacionales para cursos de capacitación a la ciudadanía
Normativa nacional para minimizar heridos y fatalidades	Norma técnica para vehículos más seguros	

Gestión	Implementación del Plan Local de Seguridad Vial	Gestión de la seguridad vial
	Garantizar la comercialización de vehículos más seguros	Publicación de calificaciones técnicas de seguridad
	Seguridad vial a los usuarios (conductores y peatones)	Campañas para la promoción y difusión del SOAT
		Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito, para usuarios de la vía
Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes	Campaña de concienciación sobre hábitos riesgosos, uso de transporte público, entre otros.	
Control	Estado de la infraestructura, señalización y semaforización.	Equipos de rescate, centros de monitoreo
		Auditoría técnica de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento de la Red Vial Estatal

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES, Consejo Nacional de Competencias CNC

3.3.2 Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Los productos y servicios de las competencias transferidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo a cada modelo de gestión, se desagregan conforme se presenta a continuación:

Tabla 3.2. Competencias de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Facultad	Transporte Terrestre	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	
	Plan Maestro Local de Transporte Terrestre (bajo lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)	
Regulación	Normativa local para la operación de Terminales Terrestres y tarifas relacionadas	
	Normativa local para la operación de transporte terrestre	Tarifas locales de los servicios de transporte terrestre intracantonal
		Estándares locales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre

Gestión	Implementación del Plan Operativo de Transporte	
	Emisión, renovación y verificación de títulos habilitantes	Contrato de operación de transporte público intracantonal
		Permisos de operación comercial urbano
	Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre, según el ámbito de sus competencias	
	Administración de terminales terrestres, centros de consolidación o fragmentación de carga, entre otros	
Control	Cumplimiento de títulos habilitantes en el ámbito de sus competencias	Contrato de operación de transporte público intracantonal
		Permisos de operación comercial institucional
		Permisos de operación comercial para taxis
		Permisos de operación comercial para carga liviana y mixta
		Permisos de operación especial
	Sanciones o multas a operadoras de transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias.	

Facultad	Tránsito	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	
	Plan de Administración de Tránsito	
	Plan Operativo de Tránsito	
Regulación	Normativa para impugnación de citaciones por contravenciones de tránsito y multas	
	Normativa local para regular operaciones de tránsito	Homologación para señalización vial, bajo norma INEN
		Uso del espacio público y de vías
		Semaforización y señalización
		Jerarquización de vías
	Normas y estándares de infraestructura vial, señalización semaforización y equipamiento urbano	

Gestión	Implementación del Plan de Administración de Tránsito	
	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	
	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas	
	Señalización y semaforización	
	Revisión vehicular	
	Emisión de matrículas	Matriculación vehicular
		Permiso anual de circulación vehicular
	Certificaciones	
	Modificaciones de características de vehículos	
	Formación de agentes de control de tránsito cantonales	Selección de aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales
Capacitación en ordenanzas a agentes de control de tránsito cantonales		
Alimentar la base de datos nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		
Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular	Administración de los centros de revisión y control técnico vehicular	
Control	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	Operativos de control regulares y especiales
		Operativo de control de contrabando
		Operativo de control de mercancías peligrosas
		Citaciones y multas
		Centro de retención vehicular
		Permiso especial de circulación, salvoconductos de acuerdo a la jurisdicción
		Permisos especiales de circulación, cambios temporales de rutas
	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas	Permisos de cierre de vías públicas eventuales

Facultad	Seguridad Vial	
	Producto o Servicio	Subproducto o Tipo de Servicio
Planificación	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	
	Plan Local de Seguridad Vial	
	Plan Maestro Local de Seguridad Vial	
Regulación	Normativa local para minimizar la accidentabilidad	Autorización de creación y funcionamiento de parques viales
		Capacitación periódica a los conductores profesionales
		Convenios con centros de educación superior y escuelas politécnicas nacionales para cursos de capacitación a la ciudadanía

Gestión	Implementación del Plan Local de Seguridad Vial	Gestión de la seguridad vial
		Gestión de movilidad de grupos vulnerables en el territorio municipal
	Garantizar el uso de vehículos más seguros	Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito
		Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito, para usuarios de la vía
Campaña de concienciación sobre hábitos riesgosos, uso de transporte público, entre otros		
	Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes	Equipos de rescate, centros de monitoreo locales
Control	Estado de la infraestructura, señalización y semaforización	Auditoría técnica de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento urbano

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES, Consejo Nacional de Competencias CNC

3.4 ELABORACIÓN DE PERFILES

Una vez que se han identificado las competencias correspondientes a cada nivel de gobierno, considerando que independientemente de la estructura organizacional que seleccionen los Gobiernos Autónomos Descentralizados para la gestión del transporte

terrestre, tránsito y seguridad vial, corresponde la generación de perfiles profesionales que se adapten a las necesidades institucionales.

Considero importante señalar que, dada la naturaleza del transporte, se pueden interrelacionar varias ramas de la educación formal y eso permitiría contar con un espectro más amplio de profesionales.

El Manual de Levantamiento de Perfiles, emitido por la Secretaría Técnica de Capacitación y Formación Profesional, conceptualiza al Perfil Profesional como el marco de referencia para el desempeño de actividades, que se expresa en términos de competencias laborales y permite identificar si una persona cumple las condiciones requeridas, bajo los parámetros y necesidades del mercado. Los componentes del perfil profesional forman una cadena de elementos interrelacionados.

3.4.1 Elementos del Perfil Profesional

Se adaptan los elementos de los perfiles profesionales con el fin de que los documentos respondan adecuadamente a la heterogeneidad, provocada por los diferentes niveles de gobierno a los que pertenecen los ejecutores de las competencias, así como también por las diferentes estructuras implementadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a continuación se presentan los principales:

3.4.1.1 Nivel

Para poder determinar el nivel de competencia específico se debe analizar su estructura considerando los siguientes aspectos:

- Complejidad de las competencias que la integran,
- Grado de autonomía y responsabilidad,
- Exigencias de conocimientos,
- Interacción en el cargo.

Para efectos de la presente tesis se establecen 3 niveles para los perfiles profesionales, los mismos que se describen a continuación:

Tabla 3.3. Niveles de Perfiles Profesionales

Nivel	Competencias	Destrezas	Conocimientos
1	El trabajador ejerce un alto grado de responsabilidad, autonomía y juicio evaluativo; puede orientar o supervisa el trabajo de otros	Destrezas cognitivas y prácticas necesarias para evaluar tareas y resolver problemas seleccionando y aplicando métodos, herramientas, materiales e información básica	Conocimiento de hechos, principios, procesos y conceptos generales en el campo de estudio
2	Autogestión conforme a responsabilidades definidas en contextos de trabajo susceptibles al cambio	Gama de destrezas cognitivas y prácticas para encontrar soluciones a problemas específicos, en un campo de estudio concreto	Conocimientos amplios en un campo de trabajo o estudio concreto
3	Funciones variadas e impredecibles, Revisión y desarrollo del rendimiento propio de otros	Gama completa de destrezas para encontrar soluciones creativas a problemas abstractos	Amplios conocimientos especializados, prácticos y teóricos, en un campo de trabajo o estudio concreto

Fuente: Secretaría Técnica de Capacitación y Formación Profesional SETEC

3.4.1.2 Nombre del Perfil

Para el establecimiento del nombre se considera:

- El nombre del perfil reflejará roles claves de la actividad,
- El nombre del perfil guardará relación con las competencias descritas.

3.4.1.3 Unidad Ejecutora

Corresponde a la unidad, parte de la institución, en la que se insertará el profesional.

3.4.1.4 Descripción de la Competencia

Se presentará en términos de la misión del cargo y las actividades esenciales.

3.4.1.5 *Criterios Diferenciadores*

Corresponden a la experiencia laboral, la capacitación específica y las competencias técnicas requeridas para desempeño de las funciones.

3.4.2 Desarrollo de Perfiles

En función de las matrices de competencias se construyen los perfiles profesionales para la gestión de las facultades relacionadas a transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

3.4.2.1 *Planificación de la Movilidad, Logística, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*

Tabla 3.4. Perfil para Director de Planificación de la Movilidad, Logística y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Director de planificación de la Movilidad, Logística y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director Ejecutivo, Secretario de Movilidad, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Cuarto Nivel
Nivel	3		Área de conocimiento	Ingeniería en Transporte, Logística y Transporte Multimodal, Planificación y Gestión del Transporte, Transporte y Movilidad
Unidad Ejecutora	Planificación de la Movilidad	Descripción de la Competencia	Diseñar, coordinar y supervisar la planificación de la movilidad, logística y el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación de movilidad, gestión de transporte, diseño y evaluación de proyectos de logística y transporte multimodal, regulación de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, diseño y evaluación de normas técnicas relacionadas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Dirigir la elaboración y supervisar la ejecución del plan de movilidad y logística de transporte en el ámbito de sus competencias			Denominación de la Competencia	Representatividad
Diseñar modelos de gestión de las diferentes modalidades de transporte de su competencia			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Dirigir la elaboración de estudios e investigaciones de transporte terrestre, movilidad, seguridad vial y transporte alternativo			Orientación a resultados	Alta
Diseñar metodologías para la generación de estudios de necesidades de las diferentes modalidades de su competencia			Trabajo en equipo	Alta

3.4.2.2 Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Tabla 3.5. Perfiles para Especialista y Analista de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Especialista de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	2		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Derecho, Ing. Mecánica, Automotriz, Geográfica, Ambiental, Comercial, Industrial, Arquitectura, Economía y afines
Unidad Ejecutora	Regulación	Descripción de la Competencia	Coordinar y elaborar normativas e insumos técnicos para la regulación de modalidades, vehículos, componentes, equipos, sistemas y procedimientos relacionados a la prestación de los servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación y gestión de transporte, planificación estratégica, diseño de procesos, liderazgo, estudios de mercado, generación de normativa, estadística, investigación operativa, diseño y evaluación de proyectos.	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina la elaboración de normas técnicas para la homologación de vehículos, equipos, componentes sistemas y procedimientos relacionados a transporte terrestre, tránsito y seguridad vial			Denominación de la Competencia	Representatividad
Gestiona la emisión de normas y reglamentos sobre características técnicas y parámetros operacionales para cada modalidad de transporte terrestre			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Coordinada la elaboración de normas y procedimientos para la emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito			Orientación a resultados	Alta
Supervisa el análisis y elaboración de insumos técnicos para ser conocidos en el comité de calidad			Trabajo en equipo	Alta

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Regulación, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Derecho, Ing. Mecánica, Automotriz, Industrial, Ambiental y afines
Unidad Ejecutora	Regulación	Descripción de la Competencia	Controlar y ejecutar los procesos para regular y generar procedimientos técnicos en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Diseño y evaluación de proyectos, desarrollo de normas, generación de insumos técnicos, pruebas y ensayos en laboratorios	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Elabora normas y reglamentos referentes a características técnicas y parámetros operacionales de cada modalidad de transporte			Denominación de la Competencia	Representatividad
Desarrolla propuestas de normas técnicas o actualizaciones de las mismas			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Genera proyectos de normas y procedimientos para la emisión de títulos habilitantes, prevención y control de la contaminación ambiental y señalización			Orientación a resultados	Media
Elaboración de reglamentos de operación centros de revisión vehicular			Aprendizaje continuo	Media

Tabla 3.6. Perfiles para Especialista y Analista de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Datos de la Identificación del Puesto		Perfil del Puesto		
Nombre del Perfil		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Especialista de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	2		Área de conocimiento	Transporte, Ing. Mecánica, Automotriz, Civil, Sistemas Geográfica, Ambiental, Comercial, Industrial, Arquitectura, Economía y afines
Unidad Ejecutora	Dirección de Estudios y Proyectos	Descripción de la Competencia	Coordinar la elaboración y ejecución de estudios y proyectos, así como especificaciones técnicas relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Estudios de transporte terrestre, tránsito o seguridad vial, diseño y evaluación de proyectos, definición de metodologías, estudios ambientales, implementación y administración de sistemas de gestión de la calidad, ejecución de estudios geográficos, manejo de sistemas informáticos geográficos	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina la elaboración de estudios nacionales para establecer parámetros de homologación y certificación de vehículos, sistemas y equipos de transporte terrestre			Denominación de la Competencia	Representatividad
Valida los estudios referentes a la operación de las diferentes modalidades de transporte			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Diseña la metodología para la generación del plan nacional de rutas y frecuencias			Orientación a resultados	Alta
Coordina la elaboración de estudios de funcionamiento de centros de revisión vehicular a nivel nacional			Trabajo en equipo	Alta

Datos de la Identificación del Puesto		Perfil del Puesto		
Nombre del Perfil		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Estudios, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Ing. Mecánica, Automotriz, Civil, Sistemas Geográfica, Ambiental, Comercial, Industrial, Arquitectura, Economía y afines
Unidad Ejecutora	Dirección de Estudios y Proyectos	Descripción de la Competencia	Coordinar y elaborar estudios, proyectos y especificaciones técnicas relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Diseño y evaluación de proyectos, procesos, metodologías	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina y desarrolla estudios nacionales para establecer parámetros relacionados a los sistemas, equipos y aplicaciones para el transporte terrestre			Denominación de la Competencia	Representatividad
Desarrolla propuestas de normas técnicas o actualizaciones de las mismas			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Desarrolla estudios y modelos de gestión para la prestación de servicio de transporte terrestre			Orientación a resultados	Media
Elaboración estudios para la implementación de centros de revisión vehicular a nivel nacional			Aprendizaje continuo	Media

Tabla 3.7. Perfiles para Especialista y Analista de Costos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Datos de la Identificación del Puesto		Perfil del Puesto		
		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Especialista de costos para el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	2		Área de conocimiento	Transporte, Economía, Finanzas, Comercio, Estadística, Procesos y afines
Unidad Ejecutora	Dirección de Estudios y Proyectos	Descripción de la Competencia	Controlar y supervisar procesos relacionados con los proyectos y estudios técnicos de costos y tarifas relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Diseño y evaluación de proyectos de transporte, análisis de costos gestión presupuestaria, estadística financiera, planificación estratégica, análisis de mercados, productividad	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina la elaboración de informes de análisis de costos de revisión técnica vehicular			Denominación de la Competencia	Representatividad
Lidera la elaboración de estudios de presupuestos referenciales para la operación de las diferentes modalidades de transporte			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Coordina la generación de metodologías para la determinación de tarifas para las diferentes modalidades de transporte			Orientación a resultados	Alta
Dirige la elaboración de estudios para determinación de costos de emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito			iniciativa	Alta

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de costos para el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Costos, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Economía, Finanzas, Comercio, Estadística, Procesos y afines
Unidad Ejecutora	Dirección de Estudios y Proyectos	Descripción de la Competencia	Controlar y supervisar procesos relacionados con los proyectos y estudios técnicos de costos y tarifas relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Análisis y gestión de costos, investigación de mercados, proyectos, procesos	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Elabora manuales de procedimientos y metodologías para la generación de estudios tarifarios de las diferentes modalidades			Denominación de la Competencia	Representatividad
Realiza los estudios de presupuestos referenciales de proyectos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Realiza estudios para la determinación del costo de la emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito			Orientación a resultados	Media
Realiza estudios de costos para los procesos de Revisión Técnica Vehicular			iniciativa	Media

3.4.2.3 Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Tabla 3.8. Perfiles para Especialista y Analista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Especialista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	2		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Ing. Mecánica, Automotriz, Geográfica, Civil, Ambiental, Comercial, Comercio Exterior, Economía, Estadística, Arquitectura y afines
Unidad Ejecutora	Gestión	Descripción de la Competencia	Diseña, desarrolla y evalúa metodologías, procesos y procedimientos para la generación de estudios y emisión de títulos habilitantes para el transporte terrestre, tránsito	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación y gestión de transporte, normativa de transporte, planificación estratégica, liderazgo, estudios de mercado, generación de normativa, gestión de geodatabase, estadística, investigación operativa, diseño y evaluación de proyectos	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina la generación de informes cartográficos para la determinación de rutas, identificando espacialmente los puntos generadores y atractores de viajes			Denominación de la Competencia	Representatividad
Dirige el desarrollo de metodologías, procesos y procedimientos para la implementación de estudios de necesidades de las diferentes modalidades de			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Diseña procesos y procedimientos relativos a la emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito			Orientación a resultados	Alta
Coordina la implementación de la base de datos unificada de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial			Trabajo en equipo	Alta

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Gestión, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Ing. Mecánica, Automotriz, Comercial, Geográfica, Civil, Industrial, Comercio Exterior, Estadística y afines
Unidad Ejecutora	Gestión	Descripción de la Competencia	Ejecutar procesos para el desarrollo de estudios de necesidades y emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre y tránsito	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Diseño y evaluación de proyectos, ejecución de estudios de factibilidad, estudios de mercado, estadística, administración de sistemas de calidad	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Desarrolla estudios de necesidades para la implementación de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades			Denominación de la Competencia	Representatividad
Emite informes técnicos de factibilidad previo a la constitución jurídica de un prestador de servicio			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Ejecuta análisis técnicos para la ampliación, modificación, reducción de rutas o frecuencias en los títulos habilitantes de transporte terrestre			Orientación a resultados	Media
Ejecuta procedimientos relacionados a la emisión de títulos habilitantes de tránsito			Aprendizaje continuo	Media

Tabla 3.9. Perfiles para Especialista y Analista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Especialista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	2		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Ing. Mecánica, Automotriz, Geográfica, Civil, Ambiental, Comercial, Administración Pública, Economía, Estadística, Arquitectura y afines
Unidad Ejecutora	Evaluación	Descripción de la Competencia	Planifica y diseña indicadores y elementos técnicos para evaluar la prestación de los servicios de transporte y la gestión de la procesos y procedimientos de las unidades ejecutoras	
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación estratégica, diseño y evaluación de proyectos de transporte, indicadores de gestión, procesos de certificación, metodologías e instrumentos de evaluación, herramientas de gestión, procesos y procedimientos, gerencia de proyectos, fiscalización	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Establece metodologías técnicas para evaluar la prestación del servicio de transporte terrestre			Denominación de la Competencia	Representatividad
Genera índices e indicadores de gestión para evaluar niveles de servicios de las unidades ejecutoras			Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Diseña procesos y procedimientos de evaluación y coordina su aplicación a prestadores del servicio de transporte terrestre y unidades ejecutoras			Orientación a resultados	Alta
Coordina la elaboración de informes técnicos de la evaluación de los procesos internos y evalúa el cumplimiento de los indicadores de gestión			Trabajo en equipo	Alta

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Evaluación, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Ing. Mecánica, Automotriz, Comercial, Geográfica, Civil, Industrial, Sistemas, Estadística y afines
Unidad Ejecutora	Evaluación	Descripción de la Competencia	Coordina y ejecuta la aplicación de instrumentos de evaluación a los prestadores del servicio de transporte terrestre y a las unidades ejecutoras	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación estratégica, gestión de transporte, estudios de mercado, normativa de transporte, estadística, investigación operativa, modelos de gestión por competencias	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina y genera informes técnicos de evaluación y supervisión de la prestación del servicio de transporte terrestre			Denominación de la Competencia	Representatividad
Ejecuta procesos y procedimientos de evaluación a prestadores del servicio y unidades ejecutoras			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Alimenta y actualiza índices e indicadores de gestión y prestación del servicio			Orientación a resultados	Media
Genera matriz de evaluación y seguimiento de procesos de mejora			Aprendizaje continuo	Media

3.4.2.4 Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Control Técnico Sectorial

Tabla 3.10. Perfiles para Especialista y Analista de Control Técnico Sectorial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Datos de la Identificación del Puesto		Perfil del Puesto	
		Interfaz	Instrucción Formal Requerida
Nombre del Perfil	Especialista de Control Técnico Sectorial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial		Nivel de Instrucción Tercer Nivel
Nivel	2	Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad, Gobiernos Autónomos Descentralizados, Comisión de Tránsito del Ecuador	Área de conocimiento Transporte, Logística, Derecho Ing. Mecánica, Automotriz, Geográfica, Civil, Ambiental, Comercial, Administración Pública, Arquitectura, Economía, Estadística y afines
Unidad Ejecutora	Control Técnico Sectorial	Descripción de la Competencia	Coordina y ejecuta metodologías, procesos y procedimientos de control técnico a los diferentes actores del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
Tiempo de Experiencia	7 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación estratégica, diseño y evaluación de proyectos de transporte, procesos, normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial indicadores de gestión, fiscalización, descentralización, seguridad vial
Actividades Esenciales		Competencias Conductuales	
Define metodologías y coordina procesos y procedimientos de control		Denominación de la Competencia	Representatividad
Autoriza inspecciones de control técnico relacionados a la aplicación de la normativa de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial		Conocimiento del entorno organizacional	Alta
Coordina con los GADs la aplicación de políticas, normas y regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito		Orientación a resultados	Alta
Gestiona los procesos administrativos resultantes de las actividades de control		Trabajo en equipo	Alta

Perfil del Puesto				
Datos de la Identificación del Puesto		Interfaz	Instrucción Formal Requerida	
Nombre del Perfil	Analista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Especialista de Control Técnico Sectorial, Director del Área, Director Ejecutivo, Personal de la Unidad, Gobiernos Autónomos Descentralizados, Comisión de Tránsito del Ecuador	Nivel de Instrucción	Tercer Nivel
Nivel	1		Área de conocimiento	Transporte, Logística, Ing. Mecánica, Automotriz, Comercial, Geográfica, Civil, Industrial, Sistemas, Estadística, Arquitectura y afines
Unidad Ejecutora	Control Técnico Sectorial	Descripción de la Competencia	Coordinar y supervisar las actividades relacionadas a la aplicación de las regulaciones, estándares y procedimientos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	
Tiempo de Experiencia	4 años	Especificidad de la Experiencia	Planificación estratégica, gestión de transporte, normativa de transporte, estadística, investigación operativa, descentralización	
Actividades Esenciales			Competencias Conductuales	
Coordina y ejecuta procesos de control de cumplimiento de las regulaciones, estándares y procedimientos			Denominación de la Competencia	Representatividad
Realiza informes técnicos respecto de la gestión de los controles			Conocimiento del entorno organizacional	Media
Genera matriz de procesos de control, hallazgos y aplicación de procedimientos administrativos			Orientación a resultados	Media
Implementa determinaciones administrativas resultantes de procesos de control			Aprendizaje continuo	Media

3.5 ANÁLISIS DE LA OFERTA ACADÉMICA

Previo a realizar el análisis de la oferta académica es necesario presentar el marco normativo que regula a las Instituciones de Educación Superior, en lo referente a los procedimientos para la creación de carreras universitarias, esto con el objetivo de formar un criterio respecto a la flexibilidad o factibilidad de incorporar una carrera, sea de grado o postgrado, relacionada a la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

En ese contexto se debe indicar que el artículo 26 de la Constitución de la República del Ecuador establece que la educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado, se la reconoce como un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, y como una condición indispensable para el buen vivir, asimismo el artículo 27 establece que la educación se centrará en el ser humano y

garantizará su desarrollo holístico, con el objetivo de desarrollar competencias y capacidades para crear y trabajar.

El artículo 28 de la Carta Magna contiene, desde una óptica personal, la condición diferenciadora de la educación superior, puesto que señala que la educación responderá al interés público, y no estará al servicio de intereses individuales y corporativos, es decir que le otorga al Estado la priorización de carreras y con ello la regulación de la oferta académica, no obstante que en el artículo 29 se indica que el Estado garantizará la libertad de enseñanza, la libertad de cátedra en la educación superior, y el derecho de las personas de aprender en su propia lengua y ámbito cultural.

El artículo 50 de la Constitución ecuatoriana señala que la finalidad de la educación superior la formación académica y profesional con visión científica y humanista; la investigación científica y tecnológica; la innovación, promoción, desarrollo y difusión de los saberes y las culturas; la construcción de soluciones para los problemas del país, en relación con los objetivos del régimen de desarrollo, es decir que la incorpora como sustento y acompañante de la planificación nacional.

En lo relacionado a la estructura del sistema de educación superior, la Constitución en su artículo 353 establece que lo regirá un organismo público de planificación, regulación y coordinación interna del sistema y de la relación entre sus distintos actores con la Función Ejecutiva; y por un organismo público técnico de acreditación y aseguramiento de la calidad de instituciones, carreras y programas, que no podrá conformarse por representantes de las instituciones objeto de regulación.

La Ley Orgánica de Educación Superior -LOES-, en concordancia con lo dispuesto en la Constitución, presenta en el literal e) de su artículo 13, entre las funciones del Sistema de Educación Superior Evaluar, acreditar y categorizar a las instituciones, sus programas y carreras, y garantizar independencia y ética en el proceso.

El artículo 95 de la LOES cita que la Acreditación es una validación de vigencia quinquenal realizada por el Consejo de Evaluación Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior, para certificar la calidad de las instituciones de educación superior, de una carrera o programa educativo, sobre la base de una evaluación previa, indica también que la Acreditación es el producto de una evaluación rigurosa sobre el cumplimiento de lineamientos, estándares y criterios de calidad de nivel internacional, a las carreras, programas, postgrados e instituciones, obligatoria e independiente, que definirá el Consejo y le otorga a las decisiones de este Consejo alcance general sobre las instituciones del sistema.

El citado cuerpo legal establece, en su artículo 123, que el Consejo de Educación Superior -CES- aprobará el Reglamento de Régimen Académico que regule los títulos y grados académicos, el tiempo de duración, número de créditos de cada opción y demás aspectos relacionados con grados y títulos, buscando la armonización y la promoción de la movilidad estudiantil, de profesores o profesoras e investigadores o investigadoras. El artículo 169, por su parte señala entre las atribuciones y deberes del CES aprobar la creación de carreras y programas de grado y posgrado en las instituciones universitarias y politécnicas, así como también aprobar la creación, suspensión o clausura de extensiones, unidades académicas o similares, así como de la creación de programas y carreras de universidades y escuelas politécnicas, y los programas en modalidad de estudios previstos.

Finalmente el artículo 174 de la LOES establece, entre las facultades y funciones del Consejo de Evaluación, Acreditación y Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior aprobar la normativa para los procesos de evaluación, acreditación, clasificación académica y aseguramiento de la calidad de las instituciones del Sistema de Educación Superior, programas y carreras, bajo sus distintas modalidades de estudio.

Considero oportuno presentar a continuación un esquema de la evaluación de las Instituciones de Educación Superior, con el fin de complementar el análisis de la situación actual de las Universidades, Escuelas Politécnicas, Institutos Tecnológicos y demás centros educativos:

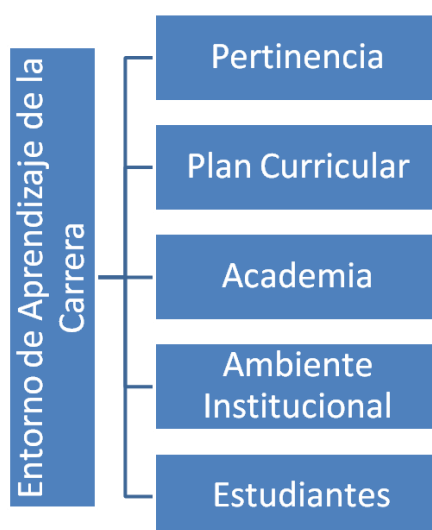


Figura 3.5. Esquema de Evaluación de Instituciones de Educación Superior

Fuente: Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT

Las Instituciones de Educación Superior en el país han sido evaluadas, y de ese listado se ha realizado una investigación de la actual oferta académica de carreras relacionadas a la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 3.11. Listado de Universidades y Escuelas Politécnicas con Pre y Postgrado

Universidades y Escuelas Politécnicas
Escuela Superior Politécnica del Ejército
Universidad de los Hemisferios
Universidad Estatal Amazónica
Universidad Estatal Península de Santa Elena
Universidad Iberoamericana del Ecuador
Universidad Particular San Gregorio de Portoviejo
Universidad Politécnica Estatal del Carchi
Universidad Técnica de Manabí
Universidad Tecnológica ECOTEC
Escuela Politécnica Nacional
Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí
Escuela Superior Politécnica de Chimborazo
Escuela Superior Politécnica del Litoral
Pontificia Universidad Católica del Ecuador
Universidad Agraria del Ecuador
Universidad Casa Grande
Universidad Católica de Cuenca
Universidad Católica de Santiago de Guayaquil
Universidad Central del Ecuador
Universidad de Cuenca
Universidad de Especialidades Turísticas
Universidad de Guayaquil
Universidad de las Américas
Universidad de Otavalo
Universidad del Azuay
Universidad del Pacífico Escuela de Negocios
Universidad Estatal de Bolívar
Universidad Estatal de Milagro

Universidad Estatal del Sur de Manabí
Universidad Internacional del Ecuador
Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
Universidad Metropolitana
Universidad Nacional de Loja
Universidad Nacional del Chimborazo
Universidad Particular de Especialidades Espíritu Santo
Universidad Particular Internacional SEK
Universidad Politécnica Salesiana
Universidad Regional Autónoma de los Andes
Universidad San Francisco de Quito
Universidad Técnica de Ambato
Universidad Técnica de Babahoyo
Universidad Técnica de Cotopaxi
Universidad Técnica de Machala
Universidad Técnica del Norte
Universidad Técnica Estatal de Quevedo
Universidad Técnica Luis Vargas Torres de Esmeraldas
Universidad Técnica Particular de Loja
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil
Universidad Tecnológica Equinoccial
Universidad Tecnológica Indoamérica
Universidad Tecnológica Israel

Fuente: Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT

En función de los procesos de evaluación a las Instituciones de Educación Superior, el listado presentado anteriormente se categoriza como se presenta a continuación:

Tabla 3.12. Categorización de Instituciones de Educación Superior

Categoría A
Escuela Superior Politécnica del Ejército
Escuela Politécnica Nacional
Escuela Superior Politécnica del Litoral
Universidad San Francisco de Quito

Categoría B
Escuela Superior Politécnica de Chimborazo
Pontificia Universidad Católica del Ecuador
Universidad Casa Grande
Universidad Católica de Santiago de Guayaquil
Universidad Central del Ecuador
Universidad de Cuenca
Universidad de los Hemisferios
Universidad del Azuay
Universidad Estatal Amazónica
Universidad Estatal de Milagro
Universidad Iberoamericana del Ecuador
Universidad Nacional de Loja
Universidad Particular Internacional SEK
Universidad Politécnica Estatal del Carchi
Universidad Politécnica Salesiana
Universidad Técnica de Ambato
Universidad Técnica del Norte
Universidad Técnica Estatal de Quevedo
Universidad Técnica Particular de Loja
Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil
Universidad Tecnológica Equinoccial
Universidad Tecnológica Indoamérica

Categoría C
Escuela Superior Politécnica Agropecuaria de Manabí
Universidad de Especialidades Turísticas
Universidad de las Américas
Universidad del Pacífico Escuela de Negocios
Universidad Estatal de Bolívar
Universidad Estatal Península de Santa Elena
Universidad Internacional del Ecuador
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil
Universidad Metropolitana
Universidad Nacional del Chimborazo
Universidad Particular de Especialidades Espíritu Santo
Universidad Particular San Gregorio de Portoviejo
Universidad Regional Autónoma de los Andes
Universidad Técnica de Babahoyo
Universidad Técnica de Cotopaxi
Universidad Técnica de Manabí
Universidad Tecnológica ECOTEC
Universidad Tecnológica Israel

Categoría D
Universidad Agraria del Ecuador
Universidad Católica de Cuenca
Universidad de Guayaquil
Universidad de Otavalo
Universidad Estatal del Sur de Manabí
Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
Universidad Técnica de Machala
Universidad Técnica Luis Vargas Torres de Esmeraldas

Fuente: Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT

De las 52 Instituciones de Educación Superior, se pudo verificar que existen 3 que ofertan carreras relacionadas a la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, siendo éstas:

Tabla 3.13. Instituciones de Educación Superior con oferta relacionada a Transporte

Institución	Carrera
Escuela Superior Politécnica del Ejército – L	Tecnología Superior Logística y Transporte
Escuela Superior Politécnica de Chimborazo	Ingeniería en Gestión del Transporte
Escuela Superior Politécnica del Litoral	Ingeniería en Logística y Transporte

Fuente: Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT

Una relación permite ver que el 5,77% de Instituciones Educativas Superiores del Ecuador ofertan las Carreras motivo del presente análisis, las mismas que se ubican en 3 ciudades solamente.



Figura 3.6. Porcentaje de Instituciones de Educación Superior con oferta relacionada a Transporte

Fuente: Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación SENESCYT

El porcentaje se reduce mucho más si se relaciona con el total de carreras ofertadas en el país, esto permite identificar que la gama de posibilidades para la formación de funcionarios en gestión de transporte es limitada.

3.6 DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA DE PERFILES PROFESIONALES PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

En los acápite anteriores del presente documento se expusieron las estructuras de las instituciones relacionadas a la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como los perfiles, desde la concepción personal, más adecuados para ejecutar las competencias que le corresponden a cada nivel de gobierno.

Cabe señalar entonces que existen 221 Gobiernos Autónomos Descentralizados Distritales, metropolitanos y cantonales que han recibido las competencias relacionadas a Planificación, Regulación, Gestión y Control del transporte terrestre, no se considerarán los procesos de emisión de títulos habilitantes para la circulación y conducción de vehículos, puesto que no requieren perfiles profesionales para su ejecución.

Para clarificar los requerimientos, en función de las competencias, a continuación se presenta un esquema explicativo relacionado con las modalidades de transporte:

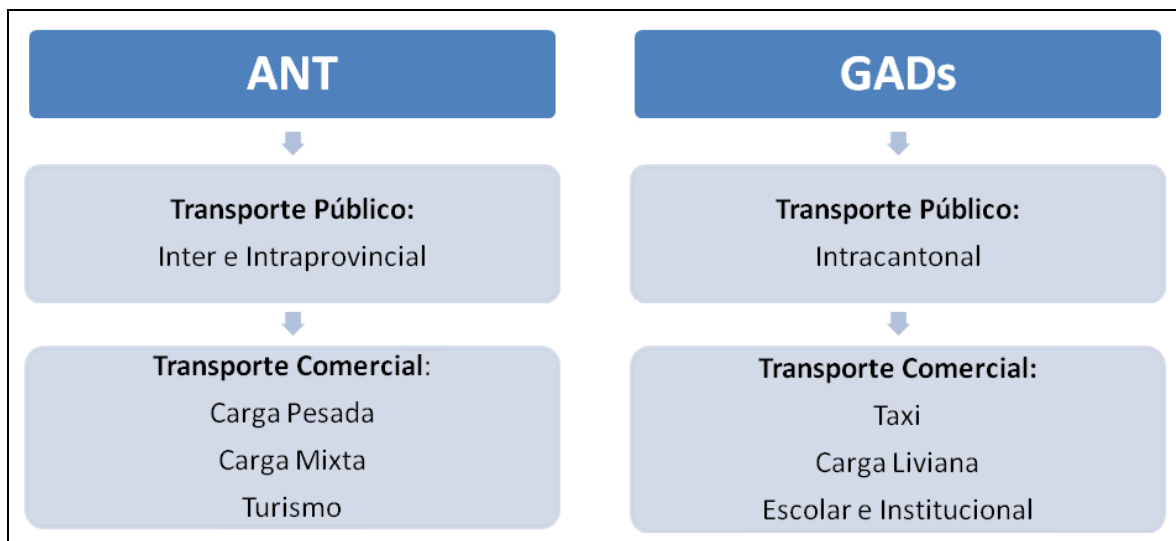


Figura 3.7. Modalidades de transporte reguladas por Niveles de Gobierno

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES, Consejo Nacional de Competencias CNC

Cabe señalar que el Gobierno Central se encuentra también desconcentrado, con ese antecedente a continuación se presenta una matriz de requerimientos mínimos, en función de las competencias atribuidas:

Tabla 3.14. Mínimo de perfiles requeridos para Nivel de Gobierno Central

Gobierno Central	Perfil	Mínimo requerido
Nivel nacional	Director de planificación de la Movilidad, Logística y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	3
	Especialista de Costos para el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Especialista de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Especialista de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Especialista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Especialista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Especialista de Control Técnico Sectorial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	1
	Analista de Costos para el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
	Analista de Estudios del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
	Analista de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
	Analista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
	Analista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
	Analista de Evaluación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2
Nivel provincial	Especialista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	24
	Analista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	48

El mínimo requerido propuesto para el Gobierno Central, a nivel nacional y desconcentrado asciende a 93 perfiles.

Tabla 3.15. Mínimo de perfiles requeridos para Nivel de Gobierno Descentralizado

Gobierno Autónomo Descentralizado	Perfil	Mínimo requerido
Gobierno Autónomo Descentralizado	Director de planificación de la Movilidad, Logística y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	242
	Especialista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	221
	Analista de Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	442

El mínimo requerido propuesto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados asciende a 905 perfiles.

El requerimiento total asciende a 998 perfiles profesionales con formación en gestión de transporte, de este total 245, es decir el 25% deberán contar con formación de cuarto nivel, estos profesionales serán los responsables del desarrollo, coordinación y ejecución de la planificación de la movilidad, logística, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en los diferentes niveles de gobierno.

Lo expuesto en la parte final del análisis evidencia una diferencia elevada entre el requerimiento y lo existente, se establecen mínimos, considerando la existencia de algunos perfiles que ya se encuentran laborando principalmente en las instituciones del Gobierno Central y pocos Gobiernos Autónomos Descentralizados.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

- Posterior al análisis realizado se puede concluir que los requerimientos de profesionales con formación de cuarto nivel para la gestión de las competencias de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ascienden a 245 perfiles, que corresponde al 25% del total requerido, esta cifra tenderá a incrementarse en la medida en la que la dinámica del transporte plantee nuevos retos a los gestores de las diferentes competencias.
- El sector del transporte terrestre representa gran relevancia para el desarrollo productivo del país, sin embargo, a pesar de su importancia no se ha estructurado a nivel nacional, la formación de profesionales que puedan ejercer adecuadamente las competencias de Planificación, Regulación, Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- El proceso de Descentralización tiene como objetivo la redistribución de recursos, y con ello, el desarrollo equitativo de los territorios, no obstante de que el concepto es muy válido, la carencia de profesionales sumado al impacto socio – político, que pueden generar las decisiones producto de la gestión del transporte, no permite que sea tratado prioritariamente desde el ámbito técnico.

- La nueva visión de la ejecución de competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, propició una reestructura institucional, lo que permitió evidenciar que no se contaba con la institucionalidad adecuada para la gestión del transporte terrestre, esta reestructura ha tomado varios años realizándose ajustes durante ese período.
- Merece especial atención las motivaciones que sustenten las regulaciones emitidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, puesto que durante el tiempo que han ejecutado las competencias varios de ellos han tomado decisiones contrarias a la regulación nacional e incluso contrariando lo dispuesto en el Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y hasta la Constitución de la República.
- La profesionalización de los funcionarios que gestionen las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es fundamental para el desarrollo del sector de la transportación, toda vez que una regulación coherente con la realidad y los principios de eficiencia y desarrollo favorecen a la sociedad en su conjunto.

4.2 RECOMENDACIONES

- Constituye una necesidad inmediata profesionalizar a los funcionarios gestores de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por tal motivo es imprescindible que las instituciones reguladoras del sistema de educación superior, conjuntamente con representantes de la academia, posicionen carreras relacionadas a la gestión del transporte multimodal en la oferta de la mayoría de universidades del país.
- Es necesario reconocer e incluir, los requerimientos nacionales y mundiales para una propuesta de reforma de las estructuras educativas, en la actualidad el país se encuentra en la obligación de reformar su esquema productivo, no se puede fomentar la industrialización si no existen profesionales que ejecuten las actividades correspondientes.
- Dadas las necesidades de las instituciones cada vez más urgentes, se considera pertinente incorporar, a más de la oferta en tercer o cuarto nivel, carreras de gestión de transporte a nivel de tecnologías superiores, toda vez que tienen un período de duración menor y se podría contar con analistas capacitados.
- Es necesario que la Academia adopte metodologías de enseñanza de vanguardia, particularmente en la gestión del transporte, que es una rama que no se ha desarrollado totalmente, se pueden considerar procesos de formación dual que resultan beneficiosos también a las instituciones.

- Las instituciones reguladoras del Sistema de Educación Superior, responsables de la incorporación de carreras, deben adaptar sus procesos, procedimientos y generar sinergias con las Instituciones Educativas para poder atender estos requerimientos de los diferentes niveles de gobierno con prontitud.

BIBLIOGRAFÍA

1. Agencia Nacional de Tránsito. (2015). *Convenios suscritos para la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010*. Quito, Ecuador.
2. Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador (1998). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Sangolquí Ecuador.
3. Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). *Constitución del Ecuador*. Ciudad Alfaro, Ecuador.
4. Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*. Quito, Ecuador.
5. Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador.
6. Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Territorial Autonomía y Descentralización*. Quito, Ecuador.
7. Asamblea Nacional del Ecuador. (2015). *Reforma Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Territorial Autonomía y Descentralización*. Quito, Ecuador.
8. Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). *Ley Orgánica de Educación Superior*. Quito, Ecuador.
9. Barreno, L. (2001). *Compendio de Proyectos y Presupuestos*. (1ra. ed.). México D.F., México: McTaylor.
10. Bedón, G. (2011). La descentralización y los GAD en el marco de la Constitución y del COOTAD del desmantelamiento a la recuperación del rol del Estado. *Ágora Política*, 4, 9-15.
11. Consejo Nacional de Competencias. (2012). *Informe Técnico Sectorial de Costeo de la Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: Comisión de Costeo de la Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
12. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Quito, Ecuador: INEC.
13. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Censo Nacional Económico – Cenec*. Quito, Ecuador: INEC.

14. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *Extensión territorial a nivel cantonal*. Quito, Ecuador: INEC.
15. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2009). *Plan Nacional del Buen Vivir 2009 – 2013*. Quito, Ecuador: SENPLADES.
16. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Dirección de Descentralización Fiscal. Documento de trabajo Informe de Ingresos y Gastos Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: SENPLADES.
17. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Dirección de Descentralización Fiscal. Documento de trabajo Metodología para la Caracterización de Municipios de acuerdo a Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: SENPLADES.
18. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Dirección de Descentralización Fiscal. Fórmula de Reparto de Recursos entre los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales para la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador: SENPLADES.
19. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Plan Nacional de Descentralización 2012-2015*. Quito, Ecuador: Consejo Nacional de Competencias.
20. Thomson, I., & Bull, A. (2002). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL*, 76, 109-121.

ANEXOS

Anexo 1. Resolución No. 006-CNC-2012, 26 de abril de 2012



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Resolución No. 006-CNC-2012

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, Autonomías 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 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.



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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 respectiva.

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.





REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE 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 déficits 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 de 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 de 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.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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.

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:

Artículo 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**

Artículo 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.

Artículo 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.

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

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO	PROVINCIA
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.

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



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
LATACUNGA	COTOPAXI
RIOBAMBA	CHIMBORAZO
MACHALA	EL ORO
MILAGRO	GUAYAS
BABAHOYO	LOS RÍOS
QUEVEDO	LOS RÍOS
PORTOVIEJO	MANABÍ
MEJÍA	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 través de consorcios.

Artículo 6.- Modelo de gestión C.- Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
Girón	AZUAY
Gualaceo	
Nabón	
Paute	
Pucará	
San Fernando	
Santa Isabel	
Sigsig	
Oña	
Chordeleg	
El Pan	
Sevilla de Oro	
Guachapala	
Camilo Ponce Enríquez	
Chillanes	BOLÍVAR
Guaranda	
San José de Chimbo	
Echeandía	
San Miguel	

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Caluma	
Las Naves	
Biblián	
Azogues	
Cañar	
La Troncal	CAÑAR
El Tambo	
Déleg	
Suscal	
Bolívar	
Tulcán	
Espejo	CARCHI
Mira	
Montúfar	
San Pedro de Huaca	
La Mana	
Pujilí	
Salcedo	COTOPAXI
Pangua	
Saquisilí	
Sigchos	
Alausí	
Colta	
Chambo	
Chunchi	CHIMBORAZO
Guamote	
Guano	
Pallatanga	
Penipe	
Cumandá	
Arenillas	
El Guabo	
Pasaje	
Atahualpa	
Balsas	
Chilla	EL ORO
Huaquillas	
Marcabelí	
Piñas	
Portovelo	
Santa Rosa	
Zaruma	
Las Lajas	
Eloy Alfaro	
Esmeraldas	ESMERALDAS
Quinindé	
Muisne	
San Lorenzo	
Atacames	
Rioverde	
La Concordia	

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Alfredo Baquerizo Moreno	GUAYAS
Daule	
Durán	
Balao	
Balzar	
Colimes	
El Empalme	
El Triunfo	
Naranjito	
Palestina	
Pedro Carbo	
Santa Lucía	
Urbinajado	
Yaguachi	
Naranjal	
Samborondón	
Playas	
Simón Bolívar	
Coronel Marcelino Maridueña	
Lomas de Sargentillo	
Nobol	IMBABURA
General Antonio Elizalde	
Isidro Ayora	
Antonio Ante	
Otavalo	
Cotacachi	LOJA
Pimampiro	
San Miguel de Urcuquí	
Calvas	
Catamayo	
Celica	
Chaguarpamba	
Espíndola	
Gonzanamá	
Macará	
Paltas	
Puyango	
Saraguro	
Sozoranga	
Zapotillo	
Pindal	
Quilanga	
Olmedo	LOS RÍOS
Baba	
Ventanas	
Vinces	
Montalvo	
Pueblviejo	
Urdaneta	
Palenque	
Buena Fe	



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Valencia	
Mocache	
Quinsaloma	
Bolívar	
Chone	
El Carmen	
Jipijapa	
Montecristi	
Sucre	
Flavio Alfaro	
Junín	
Paján	
Pichincha	
Rocafuerte	
Santa Ana	
Tosagua	
24 de Mayo	
Pedernales	
Olmedo	
Puerto López	
Jama	
Jaramijó	
San Vicente	
Morona	
Gualaquiza	
Limón Indanza	
Palora	
Santiago	
Sucúa	
Huamboya	
San Juan Bosco	
Taisha	
Logroño	
Pablo VI	
Tiwintza	
Archidona	
Tena	
El Chaco	
Quijos	
Carlos Julio Arosemena	
Mera	
Pastaza	
Santa Clara	
Arajuno	
Pedro Moncayo	
Cayambe	
San Miguel de los Bancos	
Pedro Vicente Maldonado	
Puerto Quito	
Baños	
San Pedro de Pelileo	

MANABÍ

MORONA SANTIAGO

NAPO

PASTAZA

PICHINCHA

TUNGURAHUA



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Cevallos	
Mocha	
Patate	
Quero	
Santiago de Pillaro	
Tisaleo	
Zamora	ZAMORA CHINCHIPE
Chinchipe	
Nangaritza	
Yacuambi	
Yantzaza	
El Pangui	
Centinela del Cóndor	
Palanda	
Paquisha	
San Cristóbal	
Isabela	
Santa Cruz	
Gonzalo Pizarro	SUCUMBÍOS
Sucumbíos	
Putumayo	
Shushufindi	
Sucumbíos	
Cascales	
Cuyabeno	
Aguarico	ORELLANA
Orellana	
La Joya de los Sachas	
Loreto	
Salinas	SANTA ELENA
Santa Elena	
Libertad	

Estos gobiernos autónomos descentralizados 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, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.

Artículo 7.- Integralidad.- Los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, observarán el principio de integralidad, que comprende los siguientes elementos:

1. Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, ejercerán facultades en los tres ámbitos de la competencia, es decir, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
2. Para la prestación de un producto y servicio determinado, el gobierno autónomo descentralizado estará dotado de todas las facultades; y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



3. La asignación de producto y servicio a un gobierno autónomo descentralizado municipal, comprenderá todos sus procesos.

Sección Primera
Gobierno central

Artículo 8.- Facultades del gobierno central.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de sus distintas entidades, en todos los casos, la rectoría nacional, de igual manera corresponden al gobierno central actividades de planificación, control, regulación y gestión, en los términos establecidos en la presente resolución, de acuerdo a sus competencias.

Artículo 9.- Rectoría Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector, definir la política pública y el establecimiento de lineamientos y directrices generales de carácter nacional.

Artículo 10.- Planificación Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, planificar el sistema vial conformado por las troncales nacionales y formular el plan nacional estratégico de movilidad multimodal y el plan nacional de seguridad vial.

Artículo 11.- Regulación Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, emitir la normativa nacional para:

1. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el ámbito de sus competencias;
2. Elaborar normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales y en ejercicio de sus competencias para la aplicación de la ley;
3. Regular y controlar la red estatal – troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito, definidas por la entidad rectora del sector, que comprende entre otras actividades la señalización, semaforización, uso y ocupación de estas vías;
4. La homologación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito;
5. Generar los planes de administración de tránsito, planes maestros de transporte y planes de seguridad vial;

10



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



6. Regular las operaciones de tránsito, esto es, los operativos de control de tránsito; los requisitos y valores para la obtención de matrículas, placas, licencias y permisos de aprendizaje; los procedimientos de reclamos por contravenciones y multas; y establecer los estándares nacionales de revisión técnica vehicular, infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento, a nivel nacional;
7. Regular a nivel nacional las operaciones de transporte terrestre, que comprenden, la determinación de la estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre; la determinación de requisitos y valores para la obtención de títulos habilitantes de transporte terrestre; la elaboración y aprobación de los estudios de factibilidad para creación de nuevos títulos habilitantes; la operación de infraestructura de transporte terrestre; y el establecimiento de los estándares nacionales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre; y,
8. Minimizar los accidentes de tránsito.

Artículo 12.- Control Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, las siguientes actividades de control:

1. Controlar el tránsito en las troncales nacionales y en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido el control de tránsito hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales;
2. Prestar el servicio de revisión técnica vehicular, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan sumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
3. Prestar el servicio de matriculación vehicular, en las circunscripciones territoriales que correspondan a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
4. Realizar operativos de control de contrabando y transporte de sustancias peligrosas;
5. Otorgar la licencia para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola y equipo caminero o pesado;
6. Citar, suspender o multar por las infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;

7. Emitir permisos para el transporte de sustancias peligrosas, líquidos y gases;
8. Entregar títulos habilitantes de transporte público internacional, interprovincial e intercantonal; títulos habilitantes de operación de transporte comercial de carga pesada, y transporte por cuenta propia de carácter nacional; y la supervisión de éstas operadoras, y en su virtud la aplicación y recaudación de multas por el incumplimiento de los respectivos contratos de operación;
9. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
10. Entregar certificados especiales de pesos y medidas;
11. Autorizar e implementar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular de acuerdo a un plan integrado nacional estructurado conjuntamente con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en función de los estándares nacionales;
12. Nacionalizar los vehículos ingresados por régimen de internación temporal; y,
13. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares nacionales de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Artículo 13.- Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, las siguientes actividades de gestión, sin perjuicio de la capacidad de delegación de una o varias de estas actividades a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

1. Fabricar y adquirir placas y chalecos de identificación de conductores;
2. Entregar matrículas y placas para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
3. Formar y capacitar agentes de control nacionales y agentes de control cantonales, a solicitud de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



presente resolución, tengan a su cargo el control de tránsito en sus respectivas circunscripciones territoriales;

4. Construir, operar y mantener centros de detención de personas por infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
5. Administrar las bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que incluye actualizar y corregir los registros nacionales de conductores, vehículos, títulos habilitantes, para lo cual deberá establecer un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que tengan dichas competencias;
6. Organizar campañas regulares de carácter nacional, para la prevención de accidentes de tránsito, para la promoción y difusión del SOAT, para la concienciación de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;
7. Recaudar los valores causados por multas e infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
8. Administrar equipos de rescate y centros de monitoreo del tránsito, para las troncales nacionales y las circunscripciones territoriales de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido a su cargo el control operativo de tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales; y,
9. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transporte terrestre, y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.

Sección Segunda

Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales

Artículo 14.- Facultades comunes a todos los modelos de gestión.- En los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo el principio de unidad nacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Artículo 15.- 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.

Artículo 16.- 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.

Artículo 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; y

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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;

Artículo 18.- 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; y
6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.

Artículo 19.- 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;

M



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y
6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Artículo 20.- 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;

JK



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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; y,
13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

Artículo 21.- 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; y
7. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.

Artículo 22.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión C.- Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión C, tendrán el ejercicio de las facultades y atribuciones de rectoría, planificación, regulación, control y gestión, comunes a todos los modelos de gestión.

Artículo 23.- Movilidad de modelos de gestión.- El Consejo Nacional de Competencias revisará por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar la variación de

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



condiciones, que permitan a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión.

Para tal efecto el Consejo Nacional de Competencias deberá disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, la elaboración de un nuevo informe de capacidad operativa, que se elaborará bajo los mismos parámetros del informe inicial.

Artículo 24.- Control operativo de tránsito.- Para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con su modelo de gestión, no les corresponda o no ejerzan efectivamente el control operativo de tránsito, operará un mecanismo de coordinación interinstitucional, presidido por el respectivo alcalde/alcaldesa o su delegado o delegada, e integrado por las entidades del gobierno central del respectivo distrito administrativo, encargadas de ejercer la facultad de control operativo en la vía pública.

Las disposiciones emanadas de dicho espacio de coordinación interinstitucional, serán de obligatorio cumplimiento, por parte de las entidades del gobierno central, encargadas de ejercer el control operativo en la vía pública.

Artículo 25.- Mancomunidades o Consorcios.- En el caso de que dos o más municipios formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de esta competencia, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para los efectos de determinar el modelo de gestión que les corresponde y en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondería individualmente considerados.

Para este efecto, la mancomunidad o consorcio que se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

En los casos de formación de mancomunidades o consorcios, corresponderá al Consejo Nacional de Competencias, revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se cree, accede o no a un modelo de gestión distinto en función de los estándares establecidos y en tal virtud asigne las competencias que corresponda.

Artículo 26.- 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





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Artículo 27.- 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 de Organización Territorial, Autonomías 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.

Artículo 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 modelos 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.

M



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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.

Artículo 29.- Fórmula de distribución.- Para la distribución de la asignación variable se aplicará la siguiente fórmula:

$$T_i = F_i + \left(\sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde,

T_i : Transferencia que recibe el GAD_i del total de la Tasa de matriculación, $i = 1,2, \dots, 221$

F_i : Monto fijo correspondiente al GAD_i en función del modelo de gestión al que se pertenezca

Z_i^j : Dato correspondiente al GAD_i , para el criterio j , $j = 1,2, \dots, 6$

M_j : Monto total a repartir por el criterio j

V_i : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón, según la residencia del propietario.

K_j : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD_s sea igual al monto total a repartirse M_j

Artículo 30.- Criterios de distribución.- El valor Z_i^j se especifica en cada uno de los criterios j de la siguiente manera:

- a) Población: Se define como la población que vive dentro de la circunscripción territorial de cada gobierno autónomo descentralizado municipal y se calculará como:

$$Z_i^1 = \ln(\text{población total del } GAD_i)$$

- b) Tasa de motorización: La tasa de motorización a nivel cantonal se define como, el número de vehículos existentes en un cantón por cada mil habitantes:

$$TM = \frac{\text{Número de vehículos matriculados a nivel cantonal}}{\text{Población Total Cantonal}/1000}$$

Y se calculará como:

$$Z_i^2 = \ln(1 + TM \text{ del } GAD_i)$$





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



- c) Densidad y dispersión: La densidad se define como la distribución del número de habitantes del cantón, en el perímetro de su circunscripción territorial:

$$\text{Densidad Poblacional} = \frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}$$

La dispersión se define como el inverso de la densidad:

$$\text{Dispersión Poblacional} = \frac{1}{\frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}}$$

La densidad y dispersión se calculará como:

$$Z_i^3 = \text{Max}(|0,5 - \text{Dens}N_i| \times 2 ; 0,1)$$

Donde:

0,5: Es el valor medio normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) de densidad y dispersión poblacional.

$\text{Dens}N_i$: Es el valor de densidad poblacional normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) para el GAD_i

- d) Participación de la población urbana en la población total: Se define como la relación de la población urbana del cantón con su población total y se calculará como:

$$Z_i^4 = \text{Max}\left(\frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}} ; 0,1\right)$$

- e) Kilómetros de vías urbana: Se define como el total de vías urbanas existentes en un cantón y se calculará como:

$$Z_i^5 = \ln(\text{kilómetros de vías urbanas del } GAD_i)$$

- f) Esfuerzo fiscal y administrativo: Se define como la relación entre la generación efectiva de recursos por tasa de matriculación vehicular y los recursos potenciales de recaudación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y se calculará como:

14.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



$$Z_i^6 = \frac{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos Matriculados}}{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos del Cantón}}$$

Artículo 31.- Monto de compensación para egresos no permanentes.- Con la finalidad de compensar los desequilibrios territoriales, se establece un monto de compensación anual a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales del modelo de gestión A y B, determinado en el informe de la comisión sectorial de costeo, el cual se incluirá en el Presupuesto General del Estado de cada año y será liquidado al 31 de diciembre por el Ministerio de Finanzas. Los recursos no utilizados en cada ejercicio fiscal no se acumularán para los siguientes años.

Los recursos correspondientes a este monto serán administrados por el ente rector de las finanzas públicas, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, y serán transferidos a cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, para estudios de pre inversión y contra la presentación de proyectos de inversión, para el ejercicio de las facultades y atribuciones que les corresponda de acuerdo con su modelo de gestión en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Para la utilización de dichos recursos, los estudios de pre inversión o proyectos de inversión, deberán ser financiados por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en una proporción que será determinada por la entidad rectora de las finanzas públicas en función del proyecto.

Artículo 32.- Destino del monto de compensación.- El monto de compensación se destinará a egresos no permanentes de acuerdo a lo establecido en el artículo 79 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, que dispone que los egresos no permanentes pueden generar directamente acumulación de capital bruto o activos públicos o disminución de pasivos, y por ello, los egresos no permanentes incluyen los gastos de mantenimiento realizados exclusivamente para reponer el desgaste del capital.

El gobierno central, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, con el fin de alcanzar economías a escala, podrá financiar con los recursos del monto de compensación proyectos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de alcance nacional, regional o provincial que beneficien a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. Cuando esto suceda, el gasto realizado se imputará a los recursos anuales de cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal beneficiado. En caso de que el monto invertido sea superior al que le correspondía en el año en curso, el gobierno central podrá liquidar el gasto realizado en función del monto de compensación de los próximos años de estos gobiernos autónomos.

Artículo 33.- Distribución del monto de compensación para egresos no permanentes.- Este monto se asignará con los mismos criterios y ponderadores establecidos en la presente resolución para la distribución de la tasa de matriculación y se aplicará la siguiente fórmula:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



$$C_i = \left(\sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde:

C_i : Monto asignado al GAD_i del total de recursos de compensación, $i = 1, 2, \dots, 221$

Z_i^j : Dato correspondiente al GAD_i , para el criterio j , $j = 1, 2, \dots, 6$

M_j : Monto total asignado por el criterio j

V_i : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón según la residencia del propietario.

K_j : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD_s sea igual al monto total a asignarse M_j

$$K_j = \sum_{i=1}^{221} Z_i^j \times V_i$$

Artículo 34.- Vigencia del monto.- La vigencia de este monto deberá ser revisada cada año por el Consejo Nacional de Competencias, en coordinación con el ente rector de las finanzas públicas, previo informe de la Agencia Nacional de Tránsito, respecto de los estándares en la prestación del servicio y al cronograma de asunción de la competencia; y previa evaluación del ejercicio de las competencias que deberá realizar el Consejo Nacional de Competencias.

DISPOSICIONES GENERALES

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



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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.





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



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.

DUODÉCIMA.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales de la Provincia de Galápagos, ejercerán las competencias que les corresponda, de acuerdo con el modelo de gestión que les sea asignado, en los términos establecidos en la presente resolución, con las restricciones que se deriven de su régimen especial y sus consideraciones ambientales, establecidas en la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Implementación.- La implementación de la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tendrá lugar de acuerdo con los siguientes plazos máximos de implementación:

GAD MUNICIPAL	MODELO	PRODUCTO O SERVICIO	IMPLEMENTACIÓN
Quito Cuenca Guayaquil	A	Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación) matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 12 meses
Ibarra Loja Ambato		Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Manta		Títulos habilitantes (emisión y verificación) matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 24 meses
Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo, Mejía, Rumiñahui, Santo Domingo de los Tsáchilas	B	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes(emisión y verificación), matriculación y revisión técnica vehicular	De 0 hasta 36 meses
204 Cantones restantes	C	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes(emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, dentro de estos plazos máximos, definirán el momento en el que entrarán en ejercicio de las facultades y atribuciones respectivas, una vez cumplidos los estándares y requisitos establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito; para lo cual, conjuntamente, elaborarán un cronograma detallado de implementación progresiva de la competencia.

Mientras los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales no asuman efectivamente todas las facultades y atribuciones correspondientes a la competencia, estas deberán ser prestadas por el gobierno central a través de sus respectivas entidades. En estos casos, deberá constituirse el espacio de coordinación interinstitucional, establecido en esta resolución, para los efectos de coordinar las acciones del control operativo de tránsito, con los planes y regulaciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales.

SEGUNDA.- Ponderación criterios de distribución.- Para calcular el peso de cada criterio para la distribución de la tasa de matriculación, se procederá de acuerdo con la siguiente tabla:

Criterio	Ponderadores
Población	30%
Tasa de motorización cantonal	40%
Densidad y dispersión poblacional	20%



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Participación de la población urbana en la población total	10%
Kilómetros de vías	0%
Esfuerzo fiscal y administrativo	0%

El Consejo Nacional de Competencias revisará estos ponderadores cada tres años, y de ser caso, los modificará en función de la información disponible.

TERCERA.- Cálculo de kilómetros de vías urbanas.- En el plazo de tres años contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de sus entidades adscritas, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, aplicará una metodología para el levantamiento de información, y calculará los kilómetros de vías urbanas por cantón, a fin de aplicar el criterio correspondiente para la distribución de recursos.

CUARTA.- Información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.- El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al ente rector de las finanzas públicas, la información de población total, urbana y rural a nivel cantonal, así como la extensión territorial, de acuerdo a la división político administrativa del Estado. Esta información será la misma que la que se entrega para la aplicación del modelo de equidad para la distribución de recursos establecido en el COOTAD.

QUINTA.- Terminales terrestres.- El gobierno central, en el plazo de seis meses contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, realizará el catastro de los terminales terrestres que están bajo su administración y los entregará en propiedad a título gratuito, a los respectivos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

SEXTA.- Sistema informático.- Con el objetivo de garantizar la recaudación de ingresos para la ejecución de la competencia, la Agencia Nacional de Tránsito, hasta el mes de noviembre del 2012, deberá depurar y disponer de un sistema informático de registro de la información de los vehículos matriculados de acuerdo al domicilio del propietario del vehículo, sistema que será de alta transaccionalidad y acceso directo con las seguridades necesarias, y que deberá ser actualizado permanentemente.

La Agencia Nacional de Tránsito deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al Ministerio de Finanzas la información del número de vehículos matriculados registrados a nivel cantonal de acuerdo a la residencia del propietario del vehículo.

SÉPTIMA.- Estándares mínimos.- El ente rector de la competencia y sus entidades adscritas en el plazo de seis meses contados desde la publicación en el Registro Oficial de la presente resolución, elaborarán los estándares mínimos necesarios para la prestación de bienes y servicios de la misma, con el fin de garantizar en todos los territorios el mismo nivel de prestación del servicio en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para los habitantes.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



OCTAVA.- Normativa de finanzas públicas.- El ente rector de las finanzas públicas y la Agencia Nacional de Tránsito, en el plazo de noventa días, elaborarán y modificarán la normativa de finanzas públicas para el registro de los ingresos, gastos y financiamiento relacionado con la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la cual será aplicada por todos los niveles de gobierno para la elaboración del presupuesto del año 2013, en función de la transferencia de la competencia.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese,

Dado en la ciudad de Cuenca, el 26 de abril de 2012

Fander Falconí Benítez
PRESIDENTE
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

Gustavo Baroja Narváez
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PROVINCIALES

Jorge Martínez Vásquez
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
MUNICIPALES

Hugo Quiroz Vallejo
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PARROQUIALES RURALES

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Consejo Nacional de Competencias, en Cuenca el 26 de abril de 2012.

Lo certifico.-

Dr. Gustavo Bedón Tamayo
SECRETARIO EJECUTIVO, ENC.

Anexo 2. Resolución No. 001-CNC-2015, 27 de febrero de 2015

Registro Oficial N° 447 -- Viernes 27 de febrero de 2015 -- 15

eventos con el fin de cumplir con las actividades inherentes a los cargos que desempeñan;

En ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales;

Acuerda:

Art. 1.- Autorizar al Coordinador General Administrativo Financiero la adquisición de tarjetas VIP, únicamente para los titulares de los cargos de Ministro, Viceministros, Subsecretarios, Coordinadores de esta Secretaría de Estado; y, el Edecán del señor Ministro de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información.

Art. 2.- Los beneficios de la tarjeta VIP serán utilizados por los referidos funcionarios siempre que se encuentren ejerciendo las funciones de Ministro, Viceministros, Subsecretarios, Coordinadores y Edecán de la máxima autoridad.

Art. 3.- El Coordinador General Administrativo Financiero autorizará la adquisición de la tarjeta vip, con la compañía que considere pertinente y realizará los trámites correspondientes para la renovación, cambio de titular y todos los trámites que se requieran.

Art. 4.- En caso de pérdida o robo de la tarjeta Vip los servidores beneficiarios notificarán de forma inmediata a la Coordinación General Administrativa Financiera, para lo cual adjuntarán la correspondiente denuncia.

Art. 5.- El otorgamiento de la tarjeta vip, no constituye un privilegio del cargo del servidor público, sino un instrumento de trabajo relacionado con el servicio que presta.

El uso adecuado de la tarjeta es responsabilidad del titular.

Art. 6.- De su ejecución encárguese al Coordinador General Administrativo Financiero, en el ámbito de sus competencias.

El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de la presente fecha sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, a los 19 días del mes de enero de 2015.

f.) Ing. Augusto Espín Tobar, Ministro de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información.

Fiel copia del original.- f.) Ilegible.

No. 001-CNC-2015

CONSEJO NACIONAL DE
COMPETENCIAS

Considerando:

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, complementari-iedad y subsidiariedad.

Que el Art. 117 del COOTAD, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias.

Que la Constitución de la República en el número 6 del Art. 264, en concordancia con la letra f) del Art. 55 del COOTAD, establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Que el Art. 130, inciso segundo, del COOTAD establece que le corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

Que el Art. 30.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dispone que el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de 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.

Que la disposición octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, señala que los gobiernos autónomos descentralizados 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 Consejo Nacional de Competencias con Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Registro Oficial N° 712 de 29 de mayo de 2012, resolvió 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 indicada resolución.

Que la resolución No. 006-CNC-2012, regula el control operativo de tránsito en el marco de la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, en los artículos 16; 17 número 2; 18 número 2 y 3; 20 números 1 y 6; y 24.

Que la disposición transitoria primera de la Resolución 006-CNC-2012, establece los plazos máximos de implementación de la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales de los modelos de gestión A, B y C, donde

especifican los productos y servicios a implementar por parte de los GAD del modelo A, que son: planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; títulos habilitantes (emisión y verificación), matriculación y revisión técnica vehicular y control operativo.

Que la resolución No. 006-CNC-2012, en el artículo 4 establece que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil le corresponde el modelo de gestión A, por tanto asumirá matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo y títulos habilitantes, dentro del plazo máximo de un año contado a partir de la emisión de dicha resolución.

Que con oficio AG-2013-11372, del 22 de abril del 2013, la Alcaldesa encargada de Guayaquil remite a la ANT el informe constante en oficio EPMTG-GG-2013-0052, de abril 16 del 2013, relacionado con la presentación de requisitos previos, solicitados por la ANT; los que deben entregarse hasta el 16 de mayo del 2013, a efectos de cumplir con el cronograma de asunción efectiva de competencias, particular sobre el cual el GAD de Guayaquil, indica que se reprogramará, y prevé la presentación de los requisitos previos y la capacitación para diciembre del 2013 y asumir la competencia en enero del 2014.

Que el 29 de abril de 2013, el Consejo Nacional de Competencias envió a los todos los Alcaldes del país el Oficio No. CNC-SE-2013-0094, en el cual recuerda los plazos máximos de implementación previstos en la resolución de transferencia a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de la transferencia de la competencia y como consecuencia, la prestación de los servicios relacionados con la competencia a la ciudadanía.

Que con oficio EPMTG-GG-2013-191, de fecha 5 de julio de 2013, el Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil (EPMTG), informa a la ANT, que ha programado la ejecución del plan de fortalecimiento y capacitación para el mes de diciembre de 2013, con la finalidad de ejercer dentro de la competencia transferida las facultades de revisión, matriculación, títulos habilitantes y regulación y control de la transportación pública urbana, a partir del mes de enero de 2014.

Que con oficio EPMTG-GG-2013-0529 de fecha 6 de noviembre de 2013, el Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil solicita que la ANT agende la capacitación de los funcionarios administrativos para el mes diciembre de 2013, previo al inicio del ejercicio de las competencias de matriculación, revisión técnica vehicular y títulos habilitantes en el mes febrero de 2014; y que se apruebe el cronograma que permite al GAD Guayaquil asumir las competencias de matriculación, revisión y títulos habilitantes para el mes de febrero de 2014 y la facultad de control de tránsito para el mes de noviembre de 2014.

Que el Consejo Nacional de Competencias con oficio CNC-SE-2014-0003 de fecha 6 de enero de 2014, en contestación al oficio ANT-ANT-2013-12095 de fecha 11 de diciembre de 2013, indica que el procedimiento a

seguir para los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos del modelo de gestión "A" o "B", que en su momento no se encontraban certificados para asumir la competencia por la Agencia Nacional de Tránsito, fueron reagendados directamente por la ANT antes que el plazo de implementación de la competencia prescriba; para los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos cuyo plazo de implementación de la competencia constante en la resolución haya fenecido, el procedimiento a seguir consiste en solicitar al CNC, de manera motivada y con informe previo favorable de la ANT, la fijación de un nuevo plazo para la implementación de la competencia; el CNC luego de analizar técnica y jurídicamente la solicitud, emitirá oportunamente su pronunciamiento al respecto; caso contrario el CNC podrá resolver la intervención en la gestión de la competencia por omisión del GAD municipal conforme lo determina el Art. 157 COOTAD.

Que la ANT con oficio ANT-ANT-2014-0487, de fecha 13 de marzo del 2014, indica a la EPMTG, en lo que respecta a número de agentes civiles en tránsito para el control, que el GADM de Guayaquil se encuentra fuera del plazo establecido por el CNC, el mismo que venció en mayo del 2013.

Que la Agencia Nacional de Tránsito con Resolución 066-DE-ANT-2014, de fecha 12 de septiembre de 2014, resuelve transferir la competencia de control operativo al gobierno autónomo descentralizado municipal de Guayaquil, la misma que se ejecutará a partir del 15 de enero de 2015.

Que con oficio ANT-DE-2015-0064-OF, de 16 de enero de 2015, dirigido al CNC, la ANT indica que el plazo para la ejecución de la competencia de control operativo venció el 15 de enero del 2015; y que en vista de que la ANT no ha conocido ninguna solicitud formal de prórroga por parte del GADM de Guayaquil, requiere el pronunciamiento del CNC al respecto. Adicionalmente indica que los vigilantes de tránsito de la CTE, que actualmente prestan el servicio de control de tránsito en la ciudad de Guayaquil, no serán retirados, pese al vencimiento del plazo para que el GADM de Guayaquil inicie el ejercicio de la competencia.

Que con oficio CNC-SE-2015-0014, de 16 de enero de 2015, el Consejo Nacional de Competencias de conformidad con lo dispuesto en el Art. 119 literal a) y Art. 157 del COOTAD, corre traslado al GADM de Guayaquil el oficio ANT-DE-2015-0064-OF, y le dispone que en el término de cinco días, informe y explique al CNC sobre el ejercicio efectivo de dicha competencia y las razones para la omisión de ser el caso.

Que con oficio EPMTG-GG-2015-0089 de 26 de enero de 2015, el Gerente de la EPMTG, por delegación del Alcalde del GAD Guayaquil, da respuesta al CNC, puntualizando los siguientes aspectos: 1) El GADM de Guayaquil indicó públicamente que entregará la lista de aspirantes en enero del 2015; 2) Señala que el gobierno nacional de manera unilateral transfirió USD 30 millones al GADM de Guayaquil correspondiente al costeo por el ejercicio de todas las facultades de tránsito por un año; de esa cifra, aproximadamente USD 15 millones

corresponden a control operativo de tránsito; y, como indica que asumirá control operativo en agosto de 2015, propone devolver los 7/12 de los USD 15 millones de control de tránsito; 3) El GADM de Guayaquil indica que mientras no se implemente la tecnología para el control automatizado de tránsito, considera que se debe contar con 1300 vigilantes de la CTE; 4) Respecto a la implementación de la competencia de control operativo de tránsito, indica que ejercerá plenamente la competencia en el mes de agosto de 2015.

Que la Constitución de la República en el Art. 268 dispone que la ley determinará los casos excepcionales, el procedimiento y la forma de control, en los que por omisión o deficiente ejecución de una competencia se podrá intervenir en la gestión del gobierno autónomo descentralizado en esa competencia, en forma temporal y subsidiaria, hasta que se supere la causa que motivó la intervención.

Que el Art. 157 del COOTAD, dispone que por omisión del ejercicio de una o más competencias el Consejo Nacional de Competencias autorizará la intervención temporal y subsidiaria, de las competencias de un gobierno autónomo descentralizado, hasta que se superen las causas que la motivaron. La intervención en la gestión de las competencias no excluye el establecimiento de sanciones por parte del órgano de control correspondiente; y que en todos los casos el CNC podrá aprobar un mecanismo de recuperación de recursos con cargo al presupuesto del gobierno autónomo descentralizado intervenido.

Que la letra f) del Art. 158 del COOTAD determina que el gobierno autónomo descentralizado intervenido pondrá a disposición del gobierno interventor, los talentos humanos y los recursos correspondientes para el ejercicio de la competencia.

Que conforme el informe presentado por la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Competencias de fecha 02 de febrero de 2015, se ha comprobado la existencia de la causal establecida en la letra a) del artículo 157 del COOTAD, por cuanto la competencia de control operativo de tránsito no ha sido asumida por el gobierno autónomo descentralizado municipal de Guayaquil.

En ejercicio de sus facultades establecidas en el artículo 268 de la Constitución de la República, las letras k) y o) del artículo 119, artículo 121 y artículo 157 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

Resuelve:

Artículo 1.- Autorizar al gobierno central, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO, mantenga de manera parcial, temporal y subsidiaria, el control operativo de tránsito de la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial transferida al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil.

Artículo 2.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO definirá el modelo para gestionar la competencia, para lo cual dispondrá a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial -ANT, y a la Comisión de Tránsito del Ecuador -CTE, ejerza las facultades y atribuciones de control operativo de tránsito que les corresponda, de conformidad con la legislación vigente.

Artículo 3.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO ejercerá de manera parcial, temporal y subsidiaria el control operativo de tránsito desde el 16 de enero hasta el 31 de agosto del 2015, sin perjuicio de la facultad del Consejo Nacional de Competencias de restituir la gestión de la competencia al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, aún antes del vencimiento del tiempo, mediante resolución motivada. Vencido este plazo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO, restituirá inmediatamente el control operativo de tránsito al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, una vez que el Consejo Nacional de Competencia haya verificado el cumplimiento de los requisitos para el efecto.

Artículo 4.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO determinará el monto de los recursos económicos invertidos y que requiera invertir para el ejercicio del control operativo de tránsito en el cantón Guayaquil, desde el 16 de enero del 2015 mientras ejerza la competencia.

El Ministerio de Finanzas descontará el monto estipulado en el inciso anterior con cargo al presupuesto del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, de conformidad con la ley.

Artículo 5.- Notifíquese el contenido de la presente resolución al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -ANT, la Comisión de Tránsito del Ecuador -CTE, al Ministerio de Finanzas, y al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, a efectos de que procedan de acuerdo con la ley.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 158, literal d), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Comuníquese y publíquese.

Dada en la ciudad de Quito, a los tres días del mes de febrero de 2015.

f.) Pabel Muñoz López, Presidente, Consejo Nacional de Competencias.

f.) Fernando Naranjo Lalama, Representante de los gobiernos provinciales.

f.) Lenin Lara Rivadeneira, Representante de los gobiernos municipales.

f.) Luz Marina Vera García, Representante de los gobiernos parroquiales rurales.

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los gobiernos

autónomos descentralizados del Consejo Nacional de Competencias en la ciudad de Quito, a los tres días del mes de enero del 2015.

Lo certifico.

f.) María Caridad Vásquez Quezada, Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de Competencias.

No. 002-CNC-2015

**CONSEJO NACIONAL DE
COMPETENCIAS**

Considerando:

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 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 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 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 mediante Resolución No 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 de 29 de mayo de 2012, se transfirió 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.

Que el artículo 31 de la Resolución No 006-CNC-2012 que transfirió 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, establece un monto de compensación anual a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales del modelo de gestión A y B, determinado en el informe de la comisión sectorial de costeo, el cual se incluirá en el Presupuesto General del Estado de cada año y será liquidado al 31 de diciembre por el Ministerio de Finanzas, mencionando además que los recursos no utilizados en cada ejercicio fiscal no se acumularán para los siguientes años.

Que el artículo 34 de la misma Resolución No 006-CNC-2012, ordena que la vigencia del monto de compensación deberá ser revisado cada año por el Consejo Nacional de Competencias, en coordinación con el ente rector de las finanzas públicas, previo informe de la Agencia Nacional de Tránsito, respecto de los estándares en la prestación del servicio y al cronograma de asunción de la competencia; y previa evaluación del ejercicio de las competencias que deberá realizar el Consejo Nacional de Competencias.

Que mediante informe "entrega de recursos por montos de compensación" remitido por la Agencia Nacional de Tránsito mediante oficio Nro. ANT-DE-2015-0117-OF, en la parte pertinente establece que los gobiernos autónomos descentralizados del modelo de gestión A, cuentan con los recursos para cumplir las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, ya que se encuentran ejecutando las mismas de manera ordenada y favorable;

Que el informe remitido por la ANT menciona que los proyectos de inversión tenían como objetivo principal respaldar, en una fase inicial, a los GAD del modelo de gestión A y B para que ejerzan de manera efectiva su competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; en ese sentido, en el período 2012-2013 se transfirió a un total de siete GAD municipales de los modelos A y B, por concepto de monto de compensación, la suma de USD 37.883.053, valor que fue invertido en infraestructura y bienes de capital para ejercer adecuadamente el control operativo, títulos habilitantes y matriculación y revisión técnica vehicular.

En uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en el artículo 121 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Resuelve:

Reformar la Resolución No 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 de 29 de mayo de 2012, que transfirió 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, en los siguientes términos:

Art. 1.- Elimínese el número 5 del artículo 27 y los artículos 31, 32, 33 y 34.

Art. 2.- Elimínese de la Disposición General Primera lo siguiente: "y del presupuesto general del Estado para los recursos del monto de compensación para egresos no permanentes."

Art. 3.- Elimínese de la Disposición General Segunda lo siguiente: "y del monto de compensación de egresos no permanentes,"

Disposición Final.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese.

Dada en la ciudad de Quito, a los tres días del mes de febrero del 2015.

f.) Pabel Muñoz López, Presidente, Consejo Nacional de Competencias.

f.) Fernando Naranjo Lalama, Representante de los gobiernos provinciales.

f.) Lenin Lara Rivadeneira, Representante de los gobiernos municipales.

f.) Luz Marina Vera García, Representante de los gobiernos parroquiales rurales.

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los gobiernos autónomos descentralizados del Consejo Nacional de Competencias en la ciudad de Quito, a los tres días del mes de febrero del 2015

Lo certifico.

f.) María Caridad Vásquez Quezada, Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de Competencias.

No. 051 / 2015

**EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN
CIVIL, SUBROGANTE**

Considerando:

Que, el Consejo Nacional de Aviación Civil mediante Resolución Nro. 100/2011 de 09 de enero de 2012, aprobó el Acuerdo de Código Compartido y Código Compartido Complementario suscrito entre las compañías: AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. y AMERICAN AIRLINES INC;

Que, mediante oficio Nro. XL-GG-188/2014 de 17 de octubre de 2014, ingresado en la DGAC con registro Nro. DGAC-AB-2014-11451-E de 10 de noviembre del 2014,

el Gerente General de AEROLANE, LÍNEAS AÉREAS NACIONALES DEL ECUADOR S.A. y el Representante Legal de AMERICAN AIRLINES INC; solicitan la aprobación a la adenda de fecha 02 de septiembre de 2014 sobre la Enmienda Nro. 1 al Contrato de Códigos Compartidos suscrito el 25 de octubre de 2011, variando respecto a las rutas comunes en base a sus respectivos concesión y permiso de operación, constantes en el Anexo B; Rutas de Código Compartido, el cual reemplaza en su totalidad a las rutas que constaban en el Anexo B del contrato de fecha 25 de octubre de 2011;

Que, el artículo 130 del Código Aeronáutico establece que: "El beneficiario de una concesión o permiso de operación que pretenda concertar acuerdos con otras empresas que signifiquen arreglos o explotación en común, consolidación o fusión de sus servicios, actividades o negocios, y que tengan relación con la concesión o permiso de operación otorgado, deberán someterlos, debidamente fundamentados, a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica competente";

Que, el artículo 4 letra d) de la Ley de Aviación Civil prevé que la aprobación de los acuerdos de cooperación comercial "...deberá estar basada en el interés público, su conveniencia o necesidad, previniendo prácticas injustas, predatorias o anticompetitivas, evitando concentración de la industria aeronáutica y de las frecuencias, dominación del mercado, monopolio.- En casos de Código Compartido y Arreglos de Espacios Bloqueados, el transportador aéreo que opera el tramo sujeto a este convenio deberá ser calificado y certificado...";

Que, el Reglamento de Concesiones y Permisos de Operación, en su Artículo 67 determina que el Acuerdo de Código Compartido sólo se podrá realizar en segmentos o rutas comunes, esto es, cuando los dos transportistas gozan de comunes derechos de ruta. Sin embargo, tomando en cuenta que este artículo no establece de forma expresa el mecanismo o instrumento a través del cual la autoridad aeronáutica debe conferir a los transportistas aéreos, operador y comercializador, los derechos de ruta correspondientes, el Consejo Nacional de Aviación Civil expidió la Resolución Nro. 002/2013 de 24 de enero de 2013, mediante la cual se definen varias condiciones que deben ser tomadas en cuenta para la operación bajo acuerdos de código compartido, entre ellas, la del artículo 2 que precisa:

"Los derechos de ruta para la Parte operadora, en la modalidad de Código Compartido, se conferirán en la respectiva concesión o permiso de operación otorgados por el Consejo Nacional de Aviación Civil, instrumento éste que será obligatorio obtener de forma previa, para que la aerolínea pueda operar una determinada ruta.- Para la parte comercializadora, en la modalidad de Código Compartido, los derechos de ruta estarán dados por el documento de Designación otorgado por la autoridad competente del país de bandera de la aerolínea comercializadora, ante la Autoridad Aeronáutica Ecuatoriana, dentro de las rutas convenidas en los respectivos instrumentos bilaterales.- Bajo las condiciones indicadas, los derechos de ruta conferidos a la aerolínea que actúa como comercializadora, en los acuerdos de Código

Anexo 3. Resolución No. 003-CNC-2015, 08 de abril de 2015

Suplemento -- Registro Oficial N° 475 -- Miércoles 8 de abril de 2015 -- 11

Resuelve:

Art. 1. Otorgar la Licencia Ambiental No. 014/15 a la Corporación Eléctrica del Ecuador CELEC EP, cuyo RUC es 1768152800001, en la persona de su Representante Legal, para la Construcción, Operación y Retiro de la Subestación Loreto, que no Intersecta con el SNAP, BVP y PFE, ubicado en la provincia de Orellana, cantón Loreto, parroquia Ávila Huiruno, en estricta sujeción a la Ficha Ambiental y Plan de Manejo Ambiental aprobados por el ARCONEL.

Art. 2. En virtud de lo expuesto, la Corporación Eléctrica del Ecuador CELEC EP, se obliga a:

1. Cumplir estrictamente con lo señalado en la Ficha Ambiental y Plan de Manejo Ambiental.
2. Cumplir estrictamente con los documentos habilitantes que se presentaren para reforzar la evaluación ambiental del proyecto, y que pasarán a constituir parte integrante de la Ficha Ambiental y Plan de Manejo Ambiental.
3. Cumplir estrictamente lo establecido en el Título III, Capítulo X, del Libro VI, del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, publicado en el Registro Oficial No. 270 de 13 de febrero de 2015.
4. Utilizar en las actividades inherentes a las etapas de Construcción, Operación y Retiro de la Subestación Loreto, tecnologías y métodos que prevengan, mitiguen y/o remedien, los impactos negativos al ambiente y atender los requerimientos de la ARCONEL.
5. Ser enteramente responsable de las actividades que cumplan sus concesionarias o subcontratistas.
6. Presentar a la ARCONEL los informes de las auditorías ambientales, en cumplimiento a la normativa vigente.
7. Proporcionar al personal técnico de la ARCONEL, todas las facilidades para llevar a efecto los procesos de monitoreo, control, seguimiento y cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental aprobado, durante la ejecución del Proyecto y materia de otorgamiento de esta licencia.
8. Cumplir con la normativa ambiental local y nacional vigente.
9. Presentar la información y documentación de carácter ambiental que sea requerida por la ARCONEL y/o por el Ministerio del Ambiente, en aplicación a la normativa ambiental vigente.

Art. 3. La presente Licencia Ambiental está sujeta al plazo de duración de las etapas de Construcción, Operación y Retiro de la Subestación Loreto y a las disposiciones legales, reglamentarias y regulatorias que rigen la materia; y, se la concede a costo y riesgo del interesado, dejando a salvo derechos de terceros.

El incumplimiento de las obligaciones, disposiciones y requisitos determinados en la presente Licencia Ambiental causará la suspensión o revocatoria de la misma, conforme a lo establecido en el Título III, Capítulo X, del Libro VI, del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio del Ambiente, publicado en el Registro Oficial No. 270 de 13 de febrero de 2015.

Art 4. Notifíquese con la presente Resolución al Representante Legal de la Corporación Eléctrica del Ecuador CELEC EP, y publíquese en el Registro Oficial por ser de interés general.

De la aplicación de esta Resolución se encarga la Coordinación Nacional de Control del Sector Eléctrico de la ARCONEL.

Comuníquese y publíquese.

Quito, a 20 de marzo de 2015.

f.) Dr. Andrés Chávez Peñaherrera, Director Ejecutivo, Agencia de Regulación y Control de Electricidad, ARCONEL.

No. 0003-CNC-2015

CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

Considerando:

Que el número 1) del artículo 269 de la Constitución de la República, 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 Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización –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 literal j) del artículo 119 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 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 artículo 128 del COOTAD, determina que los modelos de gestión de los diferentes sectores se organizarán, funcionarán y someterán a los principios y normas definidos en el Sistema Nacional de Competencias.

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 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 mediante resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 abril del 2012 y publicada en el Suplemento del Registro de Oficial No. 712 de 29 de mayo del 2012, el Consejo Nacional de Competencias transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

Que en los artículos 4, 5 y 6 de la resolución No. 006-CNC-2012, se estableció tres modelos de gestión diferenciados respectivamente correspondiendo a los gobiernos autónomos metropolitanos y municipales del Modelo A: la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; al Modelo de gestión B: la planificación, regulación y control exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública; y, el Modelo de gestión C: la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en esa resolución exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

Que el artículo 23 de la resolución No. 006-CNC-2012, faculta al Consejo Nacional de Competencias a revisar por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar la variación de condiciones, que permitan a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión, debiendo para ello disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, presente un nuevo informe de capacidad operativa, que se elaborará bajo los mismos parámetros del informe inicial.

Que el artículo 25 de la resolución No. 006-CNC-2012, establece que en los casos de formación de mancomunidades o consorcios, corresponderá al Consejo Nacional de Competencias, revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se cree, accede o no a un modelo de gestión distinto en función de los estándares establecidos y en tal virtud asigne las competencias que corresponda.

Que, mediante oficio No. oficio Nro. AME-DE-1090-2015 de fecha 19 de marzo del 2015 la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, notificó al Consejo Nacional de Competencias el informe de capacidad operativa con el propósito de organizar e implementar el proceso de descentralización, y considera necesario revisar la asignación de los modelos de gestión, en función de la variación de condiciones de los gobiernos municipales producto de la asunción de la competencia.

Que el proceso de implementación de la competencia ha generado interés en la conformación de mancomunidades para la gestión de la competencia por considerarse como un mecanismo que permite aprovechar economías de escala, solucionar problemas comunes y prestar eficientemente el servicio, además de mejorar la capacidad de coordinación entre los niveles de gobierno.

Que se han conformado y registrado ante el Consejo Nacional de Competencias seis mancomunidades para gestionar la competencia de en las provincias de Tungurahua, Pastaza, Cotopaxi, Sucumbios, Zamora Chinchipe, y Región Norte con un total de cuarenta y siete gobiernos autónomos descentralizados municipales mancomunados.

Que mediante Oficio No. INEC-SUGEN-2014-0190-O de 25 de noviembre de 2014, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos -INEC-, remitió al Consejo Nacional de Competencias la información correspondiente a población urbana, rural y total a nivel cantonal, y la extensión territorial de cada cantón del año 2014.

Que mediante Oficio No. ANT-DE-2015-0321-OF; de fecha 19 de marzo de 2015, la Agencia Nacional de Tránsito puso en conocimiento del Consejo Nacional de Competencias la información correspondiente al número de vehículos matriculados y registrados según la residencia del propietario en cada cantón del año 2014.

En uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en el artículo 121 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Resuelve:

Art. 1.- Revisar los modelos de gestión determinados en los artículos 4, 5 y 6 de la resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 de 29 de mayo de 2012, de la siguiente manera:

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

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO / MANCOMUNIDAD	PROVINCIA
QUITO	PICHINCHA
GUAYAQUIL	GUAYAS
CUENCA	AZUAY
LOJA	LOJA
AMBATO	TUNGURAHUA
MANTA	MANABÍ
MANCOMUNIDAD PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA REGIÓN NORTE DE LOS GAD MUNICIPALES DE IBARRA, OTAVALO, URCUQUÍ, PIMAMPIRO, ANTONIO ANTE, MIRA, ESPEJO, BOLÍVAR, MONTÚFAR, SAN PEDRO DE HUACA, SAN LORENZO Y PEDRO MONCAYO.	IMBABURA, CARCHI, ESMERALDAS, PICHINCHA

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, en los términos establecidos en la resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012 y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de fecha 29 de mayo del 2012.

Modelo de gestión B.- Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO / MANCOMUNIDAD	PROVINCIA
GUALACEO	AZUAY
NABÓN	
PAUTE	
PUCARÁ	
SAN FERNANDO	
SANTA ISABEL	

SIGSIG	BOLÍVAR
OÑA	
CHORDELEG	
EL PAN	
SEVILLA DE ORO	
GUACHAPALA	
CAMILO PONCE ENRÍQUEZ	
GIRÓN	
CHILLANES	
CHIMBO	
ECHEANDÍA	CAÑAR
SAN MIGUEL	
CALUMA	
LAS NAVES	
GUARANDA	
BIBLIÁN	
CAÑAR	CARCHI
LA TRONCAL	
EL TAMBO	
DÉLEG	
SUSCAL	
AZOGUES	CHIMBORAZO
TULCÁN	
RIOBAMBA	
ALAUÍ	
GUAMOTE	
GUANO	
COLTA	
CHAMBO	
CHUNCHI	
PALLATANGA	
PENIPE	COTOPAXI
CUMANDÁ	
LATACUNGA	EL ORO
MACHALA	
ARENILLAS	
ATAHUALPA	
BALSAS	
CHILLA	
HUAQUILLAS	
MARCABELÍ	
PASAJE	
PIÑAS	
PORTOVELO	

SANTA ROSA		PALTAS	
ZARUMA		PUYANGO	
LAS LAJAS		SARAGURO	
EL GUABO		SOZORANGA	
ESMERALDAS		ZAPOTILLO	
ELOY ALFARO		PINDAL	
MUISNE	ESMERALDAS	QUILANGA	
QUININDÉ		OLMEDO	
ATACAMES		ESPÍNDOLA	
RIOVERDE		BABA	
SAN CRISTÓBAL		MONTALVO	
SANTA CRUZ	GALAPAGOS	QUEVEDO	
ISABELA		VENTANAS	
ALFREDO BAQUERIZO MORENO		VINCES	
BALZAR		PALENQUE	
COLIMES		BUENA FE	LOS RÍOS
DAULE		MOCACHE	
EL EMPALME		QUINSALOMA	
EL TRIUNFO		BABAHOYO	
MILAGRO		PUEBLOVIEJO	
NARANJAL		URDANETA	
NARANJITO		VALENCIA	
PALESTINA		BOLÍVAR	
PEDRO CARBO		CHONE	
SANTA LUCÍA		EL CARMEN	
PLAYAS	GUAYAS	FLAVIO ALFARO	
CORONEL MARCELINO MARIDUEÑA		JIPIJAPA	
NOBOL		JUNÍN	
ISIDRO AYORA		MONTECRISTI	
BALAO		PAJÁN	
DURÁN		PICHINCHA	
SAMBORONDÓN		ROCAFUERTE	
URBINA JADO		SANTA ANA	MANABÍ
SAN JACINTO DE YAGUACHI		ŠÜCRE	
SIMÓN BOLÍVAR		TOSAGUA	
LOMAS DE SARGENTILLO		24 DE MAYO	
GENERAL ANTONIO ELIZALDE		PEDERNALES	
COTACACHI	IMBABURA	OLMEDO	
CALVAS		PUERTO LÓPEZ	
CATAMAYO		JAMA	
CELICA	LOJA	JARAMIJÓ	
CHAGUARPAMBA		SAN VICENTE	
GONZANAMÁ		PORTOVIEJO	
MACARÁ		MORONA	MORONA

GUALAQUIZA	SANTIAGO	MANCOMUNIDAD DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA DE PASTAZA: SANTA CLARA, ARAJUNO, PASTAZA, MERA.	PASTAZA	
LIMÓN INDANZA				
PALORA				
SANTIAGO				
SUCÚA				
HUAMBOYA				
SAN JUAN BOSCO				
LOGROÑO				
PABLO SEXTO				
TIWINTZA				
TAISHA				
ARCHIDONA		NAPO	MANCOMUNIDAD PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA DE LA COMPETENCIA DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL - COTOPAXI: SALCEDO, SAQUISILÍ, SIGCHOS, PUJILÍ, PANGUA, LA MANÁ.	COTOPAXI
EL CHACO				
QUIJOS				
CARLOS JULIO AROSEMENA TOLA				
TENA				
LA JOYA DE LOS SACHAS	ORELLANA	MANCOMUNIDAD TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA DE SUCUMBÍOS: SUCUMBÍOS, GONZALO PIZARRO, CASCALES, LAGO AGRÍO, SHUSHUFINDI, CUYABENO, PUTUMAYO.	SUCUMBÍOS	
LORETO				
ORELLANA				
AGUARICO				
RUMIÑAHUI				
SAN MIGUEL DE LOS BANCOS	PICHINCHA			
PEDRO VICENTE MALDONADO				
PUERTO QUITO				
CAYAMBE				
MEJÍA				
SANTA ELENA	SANTA ELENA			
LA LIBERTAD				
SALINAS	SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS			
SANTO DOMINGO				
LA CONCORDIA	ZAMORA CHINCHIPE			
MANCOMUNIDAD DE INTEGRACIÓN Y EJERCICIO DE COMPETENCIAS MUNICIPALES DE ZAMORA CHINCHIPE: ZAMORA, CENTINELA DEL CÓNDROR, YACUAMBI, PAQUISHA, NANGARITZA, YANTZAZA, EL PANGUI, PALANDA, CHINCHIPE.				
MANCOMUNIDAD PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL - TUNGURAHUA: BAÑOS, CEVALLOS, MOCHA, QUERO, PELILEO, PÍLLARO, PATATE, TISALEO.	TUNGURAHUA			

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades, tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012 y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.712 de fecha 29 de mayo del 2012, 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.

Art. 2.- Los recursos destinados para el ejercicio de la competencia para cada modelo de gestión, serán los mismos que determina la resolución No. 006-CNC-2012 en lo que corresponda.

En la asignación variable proveniente de la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, cada mancomunidad se considerará como una unidad, para la aplicación de la fórmula de distribución establecida en los artículos 29 y 30 de la mencionada resolución; para la asignación fija anual de las mancomunidades, esta corresponderá a la suma de la asignación fija anual de cada gobierno autónomo descentralizado municipal que la conforma considerando el modelo de gestión de la presente resolución.

Disposición General Primera.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán gestionar los centros de revisión y control técnico vehicular a través de las distintas modalidades de gestión que prevé el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Para el ejercicio de las competencias que les correspondan, producto de la revisión de los modelos de gestión establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales podrán mancomunarse o formar consorcios en los mismos

términos que establece el artículo 25 de la resolución No. 006-CNC-2012 que transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.

Disposición General Segunda.- La Agencia Nacional de Tránsito en el plazo de cuarenta y cinco días certificará a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades, que accedan al modelo B, para la implementación de la competencia, según corresponda de acuerdo a lo dispuesto en esta resolución, a fin de que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades puedan ejercer operativamente las facultades y atribuciones que el respectivo modelo de gestión establezca.

Para el caso de los municipios que conforman la mancomunidad que se ubican en el modelo de gestión A, la Agencia Nacional de Tránsito elaborará un cronograma de implementación, conforme a los estándares y condiciones requeridos para el efecto.

Disposición General Tercera.- El Ministerio de Finanzas transferirá los recursos provenientes de la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas de acuerdo a la información que remita la Agencia Nacional de Tránsito el primer día de cada mes, conforme se certifiquen los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades, que hayan accedido a un nuevo modelo de gestión, en los términos establecidos en la presente resolución.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, de conformidad con el Art. 121 del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Dada en la ciudad de Quito, a los veintiséis días del mes de marzo del 2015.

f.) Pabel Muñoz López, Presidente, Consejo Nacional de Competencias.

f.) Fernando Naranjo Lalama, Representante de los gobiernos provinciales.

f.) Lenín Lara Rivadeneira, Representante de los gobiernos municipales.

f.) Luz Marina Vera García, Representante de los gobiernos parroquiales rurales,

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los gobiernos autónomos descentralizados del Consejo Nacional de Competencias en la ciudad de Esmeraldas, a los veintiséis días del mes de marzo del 2015.

Lo certifico.

f.) María Caridad Vásquez Quezada, Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de Competencias.

No. 004-2015

**EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN PLAYAS POR
INTERMEDIO DE SU CONCEJO MUNICIPAL**

Considerando:

Que la Constitución de la República del Ecuador, establece los deberes primordiales del Estado entre los que se indica: artículo 3, número 5, Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.

Que dentro de las Garantías Constitucionales constantes en la Carta Magna, artículo 85, párrafo final, se tiene que "En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades".

Que entre otros, los fundamentos de la democracia son: la garantía y ejercicio de los derechos constitucionales de las personas y la participación directa y protagónica en todos los asuntos públicos y en la consecución del buen vivir, conforme lo establecido en los artículos 95 y 100 de la Constitución de la República del Ecuador, respecto de los principios de la participación y la participación en los diferentes niveles de gobierno.

Que de conformidad con el Art. 241 de la Carta Magna, la planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

Que la Constitución de la República, en su artículo 264 numeral 1, establece que los gobiernos municipales tienen como competencias exclusivas entre otras, la de Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada, con las distintas instancias territoriales, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

Que el artículo 41 y siguientes del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, determina la necesidad de que los gobiernos autónomos descentralizados tengan sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial y el contenido de los mismos.

Que el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece en su Art. 4 literal g) que entre los Fines de los Gobiernos Autónomos Descentralizados se encuentra "El desarrollo planificado participativamente para transformar la realidad...".

Que de conformidad con lo establecido por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su Artículo 54, literal e) y 55 literal a) respecto de las funciones y competencias, respectivamente, de los gobiernos autónomos descentralizados, éstos planificarán, elaborarán y ejecutarán conjuntamente con otras instituciones del sector público y actores de la