



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAR
FACULTAD JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

Trabajo de Titulación previa la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados
de la República

Tema:

“Aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo
Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar”

AUTORES:

ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ
MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

Tutor de Proyecto de Investigación:

DR. ANGEL NARANJO ESTRADA

GUARANDA- ECUADOR

2016

CERTIFICACION DEL TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Guaranda, 17 de octubre de 2016

Dr. Ángel Naranjo Estrada, Tutor del proyecto de Investigación;

CERTIFICA:

Dr. ANGEL NARANJO ESTRADA, en calidad de tutor del presente proyecto de investigación certifico que los señores ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ y MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN, egresados de la Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, han dado cumplimiento a los parámetros de aplicación del proyecto de investigación del Tema: “Aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar” el mismo que ha sido guiado conforme la exigencias presentar los informes pertinentes.



Dr. ANGEL NARANJO ESTRADA

TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN



CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA

DECLARACIÓN

DECLARACIÓN JURADA

DECLARACIÓN

CERTIFICO, que el proyecto de investigación titulado: "Aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar", realizado por los señores: ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ y MARCELO

SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

DECLARACIÓN JURADA DE AUTORIA DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN TITULADO: "Aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar", realizado por los señores: ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ y MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN. El presente documento es una declaración jurada de los autores del proyecto de investigación, en la cual se certifica que el contenido del mismo es original y no ha sido plagado de otros trabajos. Asimismo, se declara que el proyecto de investigación no contiene información que pueda ser perjudicial para la seguridad o el bienestar de la comunidad. Finalmente, se declara que el proyecto de investigación no contiene información que pueda ser utilizada para fines ilegales o que violen las leyes de la República. La presente declaración es válida y surte efectos desde la fecha de su suscripción hasta la fecha de su revocación o anulación. En fe de lo cual, se suscribe en la ciudad de San Miguel de Bolívar, a los días...

[Firma manuscrita]
ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ
MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

[Firma manuscrita]
MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN
ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ

20170206002P00110

DECLARACION JURAMENTADA


QUE OTORGA:

ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ
MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN


CUANTIA: INDETERMINADA

DE: (2) COPIAS

En San Miguel de Bolívar, en la República del Ecuador, hoy día jueves nueve de febrero del año dos mil diecisiete, ante mí **DOCTOR TELMO ELÍAS YÁÑEZ OLALLA** NOTARIO SEGUNDO DE ESTE CANTÓN, comparece con plena capacidad, libertad y conocimiento, a la celebración de la presente escritura, los señores **ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ**, de estado civil soltera, de veintidós años de edad, de ocupación estudiante; y, **MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN**, de estado civil casado, de treinta y dos años de edad, de ocupación estudiante. Los comparecientes declaran ser de nacionalidad ecuatoriana, mayores de edad, domiciliados en este cantón, legalmente capaces para contratar y obligarse, a quienes de conocerlos doy fe, en virtud de haberme presentado sus respectivos documentos de identidad. Advertidos los comparecientes por mí el Notario de los efectos y resultados de esta escritura así como examinados que fueron en forma aislada y separada de que comparecen al otorgamiento de esta escritura sin coacción, amenazas, temor reverencial, ni promesa o seducción, me piden que eleve a escritura pública el contenido de la declaración juramentada contenida en los siguientes términos: Previo a la obtención del Título de "ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR", que los criterios e ideas emitidas en el presente Proyecto de Investigación titulado "APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO EN LA GESTIÓN DE TRÁNSITO DENTRO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR", son de nuestra exclusiva responsabilidad en calidad de autores. Declaración que la realizo para los fines legales pertinentes.- **HASTA AQUI** la declaración juramentada, que la compareciente acepta en todas y cada una de sus partes. Para la celebración de la presente escritura se observaron los preceptos y requisitos previstos en la Ley Notarial; y leída que le fue a los comparecientes por mí el Notario, se ratifican y firman conmigo en unidad de acto quedando incorporado en el protocolo de esta Notaría, de todo cuanto doy fe.-


ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ
C.C. 020832538-7


MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN
C.C. 020832510


DOCTOR TELMO ELÍAS YÁÑEZ OLALLA
NOTARIO SEGUNDO DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE BOLÍVAR



DEDICATORIA

Dedicamos este Proyecto de Investigación a Dios por ser el inspirador para cada uno de nuestros pasos dados en el convivir diario; a nuestros padres por ser los guías en el sendero de cada acto que realizamos hoy, mañana y siempre; a nuestros hermanos, por ser el incentivo para seguir adelante con nuestros objetivos, a nuestro director de proyecto de investigación al Dr. Ángel Naranjo Estrada por entregarnos sus conocimientos para realizar los propósitos que tenemos en nuestras mentes.

ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ

MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

AGRADECIMIENTO

Queremos agradecer a Dios por la salud que tenemos por tener una capacidad para pensar y hacer las cosas bien, y además un cuerpo sano y una mente de bien.

Queremos agradecer a todos nuestros maestros ya que ellos nos enseñaron a valorar los estudios y a superarnos cada día, también agradecemos a nuestros padres porque ellos estuvieron en los días, más difíciles de nuestras vidas.

Estamos seguros que nuestras metas planteadas darán frutos en el futuro y por ende nos debemos esforzar para ser mejores personas y mejores profesionales al momento del desempeño de nuestra profesiones sin olvidar el respeto y la humildad, valores sublimes que engrandece a una persona.

De manera especial agradecemos al Dr. Ángel Naranjo Estrada, por la paciencia y conocimientos impartidos durante nuestra formación profesional así como también el desarrollo de éste trabajo de investigación.

ALICIA MARGOTH LUCIO SANCHEZ

MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

INDICE GENERAL

CERTIFICACION DEL TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	II
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA	III
DEDICATORIA.....	IV
AGRADECIMIENTO	V
RESUMEN	IX
GENERAL.....	- 4 -
ESPECIFICOS.....	- 4 -
1.4. JUSTIFICACION	- 5 -
CAPÍTULO II.....	- 6 -
MARCO TEORICO	- 6 -
2. ANTECEDENTES	- 6 -
2.2.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	- 7 -
2.2.1.- BASE LEGAL.....	- 7 -
2.2.3. – PRINCIPIOS	- 10 -
Principio de seguridad.	- 10 -
-Principio de responsabilidad.	- 10 -
-Principio de universalidad.....	- 11 -
-Principio de accesibilidad.....	- 11 -
-Principio de continuidad.....	- 11 -
Principio de calidad	- 12 -
2.2.4.- DESCENTRALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO	- 12 -
2.2.5.- GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	- 12 -
2.3.- COMPETENCIAS	- 13 -
Competencias concurrentes	- 13 -
Competencias exclusivas	- 13 -
Gestión.....	- 14 -
2.5. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	- 14 -
2.6.- Descentralización de competencias en la actualidad.....	- 18 -
Sector privativo.....	- 22 -
Sector estratégico.....	- 22 -
Modelo de gestión A.....	- 29 -
Modelo de gestión C.....	- 29 -

1.- Rectoría	- 31 -
2.-Planificación.....	- 31 -
3.-Regulación.....	- 32 -
3.3. Métodos	- 38 -
Analítico-Sintético.....	- 38 -
Inductivo-Deductivo.....	- 38 -
Por La Naturaleza.....	- 39 -
Descriptivo:	- 39 -
EFFECTOS MULTIPLICADORES.....	- 43 -
CAPITULO IV	- 52 -
RESULTADOS.....	- 52 -
4.3.- CONCLUSIONES	- 53 -
4.4.- RECOMENDACIONES	- 54 -
MANUAL DE FUNCIONES DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE SAN MIGEL DE BOLIVAR.	- 65 -
Objetivos.....	- 67 -
1.- Implementación de los requisitos tecnológicos-equipos.....	- 68 -
Dentro de las herramientas y configuraciones que debe tener una máquina para matriculación Tenemos:	- 69 -
Características mínimas de la máquina.....	- 69 -
Herramientas Instaladas.....	- 69 -
2 Matriculación (Infraestructura Administrativa).....	- 69 -
Zona de Revisión de Vehículos	- 69 -
PERSONAL MINIMO REQUERIDO	- 70 -
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE TRANSITO.....	- 71 -
JEFE DE MATRICULACION.....	- 72 -
DIGITADOR DE MATRICULACION	- 74 -
OPERADOR DE REVISION VEHICULAR.....	- 75 -
CONSTITUCION DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.....	- 76 -
AREA DE COMPETENCIA.....	- 81 -
AREA DE PLANIFICACIÓN	- 81 -
AREA DE CONTROL Y GESTION DE TRÀNSITO	- 81 -
AREA DE SEÑALIZACIÒN.....	- 82 -

INFORMES DE AUDITORIA Y CONTROL.....	- 82 -
ACCIDENTES DE TRANSITO	- 82 -
EDUCACION VIAL	- 82 -
PRESTACIONES DE VIALIDAD	- 83 -
PRESTACIONES DE ESTACIONAMIENTO	- 83 -
PLANIFICACION.....	- 84 -
TARIFAS DE LOS SERVICIOS, COSTOS Y RECARGOS	- 84 -
RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR	- 84 -
NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE.....	- 85 -
NORMAS Y HOMOLOGACIONES	- 85 -
OPERADORAS DE TRANSPORTE.	- 85 -
DOCUMENTOS Y CERTIFICACIONES	- 86 -
INFRAESTRUCTURA	- 86 -
Planificación de la Red de Servicios de Transporte Particular.....	- 87 -
DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO	- 87 -
DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE	- 88 -
ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	- 88 -
ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARTICULAR	- 89 -
DE LA ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL	- 89 -
Competencia.	- 90 -
DE SU FINANCIAMIENTO	- 91 -

RESUMEN

La aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel, es una temática que se basa en las competencias específicas conforme las exigencias contempladas en el Art. 264 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, en el capítulo octavo sección primera en los Arts. 371 y siguientes, que particularmente se refiere a las sanciones que se aplica a las infracciones de tránsito, al Registro Oficial Suplemento N° 241 de 31 de Diciembre de 2014, y en la Ley de Tránsito Transporte y Seguridad Vial y en sus artículos 9, 10, y demás resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT), es importante resaltar la falta de gestión sobre la aplicación de la normativa que regule el tránsito y movilidad en el cantón San Miguel de Bolívar, ha conllevado a incumplir ciertos obligaciones y competencias de los cuales se encuentran investidos. (Nacional, 2008)

Por lo tanto la aplicación de este proyecto se lo realizara de conformidad a los objetivos propuestos teniendo como principal propósito fundamental suministrar los lineamientos jurídicos necesarios para la sociabilización del marco normativo que rige la regulación de tránsito, que se encuentra inmersa dentro de las competencias del Cantón San Miguel de Bolívar, a efectos de evitar que se vulneren derechos y garantías constitucionales al momento de realizar cualquier acto jurisdiccional o normativo jurídico, fundamentada en principios y garantías procesales, como también se encargue de velar por el bienestar común de sus habitantes.

Para el desarrollo de esta investigación se utilizó varios métodos tales como el exegético, comparativo, analítico, deductivo, la investigación documental y bibliográfica de diferentes fuentes, libros artículos, discursos y la legislación actual en materia de tránsito y movilidad aplicada en el Ecuador.

Por lo tanto este trabajo de investigación procurara analizar la aplicación del marco normativo en materia de tránsito desde algunas perspectivas jurídicas y sociales, descomponiendo sus elementos con el propósito de tener una sociedad más ordenada y sobre todo una administración de justicia cauta en base a las competencias municipales.

INTRODUCCION

Los problemas del Tránsito Terrestre y Seguridad Vial en el Ecuador han sido históricamente relegados, y formaban parte del entorno cotidiano sin que esto pareciera preocupante a los gobiernos de turno por lo que en base a un estudio crítico y analítico jurídico sobre las bases sustentables de la legislación ecuatoriana consideramos importante analizar la aplicación del estudio del marco normativo, la misma que se divide en varios capítulos de la investigación.

El capítulo I recoge sobre las directrices de estudio el problema, el planteamiento del problema, la definición y justificación del problema, los objetivos generales y específicos de la investigación la justificación y la descripción detallada de las bases del proyecto, la misma que busca fortalecer la aplicación del marco normativo en materia de tránsito que contribuyan a la seguridad ciudadana, partiendo desde la perspectiva constitucional.

En el capítulo II se encuentra la estructura metodológica, donde se encuentran los principales métodos y técnicas de la investigación las mismas que abalizan el sustento científico sobre las cuales se encamina la temática.

El capítulo III se encuentra los resultados esperados que se pretende alcanzar además de ello se encuentra la sostenibilidad del proyecto jurídico con la que también la misma que cuenta con el apoyo de la Universidad Estatal de Bolívar, y demás autoridades con quienes se cuenta para el desarrollo y avance del proyecto, en este capítulo también se encuentran los efectos multiplicadores, beneficiarios e impacto del proyecto, transferencia de resultados, facilidades.

Y en el capítulo final se encuentran a manera de conclusiones y recomendaciones los efectos y resultados que se ha obtenido a través de la aplicación de esta investigación, en la unidad de Transito del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1.PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El proyecto por su concepción académica sobre lo que es la aplicación de un marco normativo en la naciente Unidad Técnica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón San Miguel de Bolívar, se ve reflejado en un estudio y análisis de las funciones que cumplen cada uno de los funcionarios respecto a las competencias atribuidas a fin de poder, brindar a la ciudadanía un servicio de calidad y calidez, en lo concerniente a tránsito y Movilidad, y también enfocar con mayor exactitud, sobre lo que es matriculación, revisión, entrega de documentación y control de funcionamiento de operadoras no solamente en la zona céntrica de la ciudad sino también en las diferente parroquias urbanas que por sus necesidades y requerimiento es necesario que se plante ciertos parámetros de control conjuntamente con la Agencia Nacional de Tránsito.

Por lo tanto este proyecto recoge un marco normativo y conceptual sobre lo que son las principales atribuciones que deben cumplir las Unidades Técnicas de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en relación al cuerpo normativo, esto en base a las competencias atribuidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, conforme las exigencias contempladas en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, por tal razón este proyecto busca fortalecer

cada una de las funciones que tienen los funcionarios en el marco de su contexto profesional como también las atribuciones directa a la Unidad Técnica de Transporte.

1.2.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

De qué manera se vulnera el marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, durante el año 2016.

1.3.- OBJETIVOS

GENERAL

- Realizar un estudio y análisis sobre la aplicación de normas jurídicas sobre las competencias asignadas a los gobiernos Autónomos descentralizados en materia de tránsito.

ESPECIFICOS

- Realizar un estudio y análisis sobre las competencias asignadas a la unidad de Tránsito Municipal.
- Propiciar a la Unidad de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar, por medio del planeamiento de reglas preventivas y lineamientos aplicables, a todas las áreas de su competencia
- Elaborar un manual que regule las funciones de la unidad de tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar.

1.4. JUSTIFICACION

El proyecto por sus bases jurídicas busca fortalecer las competencias que tiene la Unidad de tránsito y movilidad de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, a través de la aplicación de normativa jurídica que contribuya a una verdadera aplicación de la normativa jurídica en materia de tránsito, esto en base a los requerimientos institucionales partiendo desde la perspectiva constitucional donde se radican las competencias asumidas por los Gobiernos Autónomos de Descentralizados, a la presente fecha no ha existido un estudio prioritario desde las competencias asumidas por los municipios considerado que los problemas del tránsito terrestre en el Ecuador han sido históricamente relegados, y formaban parte del entorno cotidiano sin que esto pareciera preocupante.

Los gobiernos municipales nunca antes se había enfrentado el problema de tránsito desde una perspectiva preventiva; se lo hacía tan solo desde un precario control deslegitimado por otras instituciones del estado como la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), por lo tanto una vez que han sido asumidas las competencias al margen de la Constitución deben abordar integralmente el tratamiento de este problema, por lo que una vez estudiado y analizado la problemática y a efectos de fortalecer este margen jurídico se pretende contribuir con un marco normativo sobre las competencias municipales en materia de tránsito.

CAPÍTULO II

MARCO TEORICO

2. ANTECEDENTES

La presente investigación se enmarca dentro el Transporte y Seguridad Vial del Cantón San Miguel de Bolívar, donde por su estructura política administrativa y el desarrollo poblacional, ha ido sufriendo drásticos cambios, problemática que ha sido aglomerada a consecuencias de los nuevos regímenes políticos jurídicos y cambios que ha sufrido la Constitución de la República del Ecuador, en tal sentido la falta de aplicación de un marco normativo en materia de tránsito en el cantón ha sido uno de los principales obstáculos por las cuales las autoridades y ciudadanía en general han tenido que afrontar.

Por otro lado las políticas gubernamentales y estatales más relevantes de nuestro país es sin duda la descentralización de las atribuciones institucionales que en todo caso consiste en transferir las funciones del Gobierno central hacia los Gobiernos Autónomos descentralizados, tal cual así lo define la nueva Constitución de la República del Ecuador la misma que se encuentra en vigencia a partir del año 2008, lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, publicado en el Registro Oficial N° 303 del martes 19 de octubre del año 2010, sin embargo estos han sido uno de los mayores problemas que ha sufrido las sociedad y en lo particular los gobiernos autónomos descentralizados, ya que en nuestro país no se ha

sociabilizado a profundidad sobre las temáticas de las competencias de una forma adecuada.

Considerando que hoy en día que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales tienen fundamental importancia en el proceso de descentralización, donde se puede determinar que los municipios juegan un rol fundamental ya que indudablemente son las células básicas de los procesos de satisfacción de las necesidades ciudadanas y el mejoramiento del nivel de vida.

Teniendo como principal problema la poca influencia en la sociabilización de políticas de descentralización de la transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del municipio del Cantón San Miguel de Bolívar, existiendo un desinterés gubernamental de sociabilizar los actos de descentralización, y las políticas coercitivas y el poco interés en materia de tránsito.

2.2.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Marco normativo en la gestión de tránsito.

2.2.1.- BASE LEGAL

“Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicios de otras que determine la ley; numeral 6, Planificar, regular y controlar el

tránsito y el transporte público dentro del territorio cantonal.(Nacional.Constitución .Art.264 num. 6, 2008)

Código Orgánico de Organización territorial, Autonomía y Descentralización

“Que son competencias exclusivas de los gobiernos Autónomos descentralizados, planificar regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”(Nacional .COOTAD.Art.55.Lit .f, 2010)

2.2.2.- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., determina que:

”Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en su respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la ley a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte dentro de la jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la agencia nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.”(Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial .Art.30.4)

En el inciso tercero, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.(Nacional .COOTAD.Art.55.Lit .f, 2010)

El Art. 30.5 ibídem de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., determina que los gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tienen varias competencias.

Conceptos generales y principios de tránsito, transporte y seguridad vial.

La parte teórica de la regulación de la movilidad en esta tesis, vale definir los principios de tránsito, transporte y seguridad vial que concibe la ley, así como es conveniente y oportuno profundizar y diferenciar breves conceptos generales para una mayor comprensión teórica del tema y no confundirlos. Estos son básicamente traídos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del año 2011, su Reglamento General para la Aplicación publicados en el año 2012, como también del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización quien se encuentra en vigencia a partir del año 2010. En la cual encontramos los siguientes principios. (Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2009)

2.2.3. – PRINCIPIOS

Principio de seguridad.

En este aspecto el Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros, pasajeras y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de las y los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.

-Principio de eficiencia.

Se basa en la capacidad de brindar un servicio público o conseguir un objetivo determinado respecto a ello, con el mínimo de recursos posibles. Por ello este principio se lo entiende como la capacidad para lograr un fin empleando los mejores medios posibles considerando la cantidad, calidad, espacio y tiempo en la prestación del servicio público.

-Principio de responsabilidad.

Es responsabilidad del Estado, en todas sus instituciones el generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de las y los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

-Principio de universalidad.

El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

-Principio de accesibilidad.

Es el derecho que tienen los ciudadanos y ciudadanas a su movilización y la de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.

-Principio de continuidad.

El servicio debe brindarse y ser conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones de operación concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.

Debe brindarse las veinte y cuatro horas del día y los siete días a la semana pudiendo planificarse turnos rotativos entre todas las unidades habilitadas.

Principio de calidad

Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios y usuarias.

2.2.4.- DESCENTRALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO

Es la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados según lo permita el ordenamiento jurídico vigente.

2.2.5.- GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL

El Gobierno Autónomo Descentralizado es el régimen que actúa y ejerce sus funciones de administración y legislación sobre una circunscripción territorial conformada por parroquias rurales y la cabeceras cantonal con sus parroquias urbanas, señaladas en su respectiva ley de creación y por las que se crearen con posterioridad, de conformidad con el COOTAD; quien promueve el desarrollo y la garantía del buen vivir, a través del ejercicio de sus competencias. Los gobiernos autónomos descentralizados constituyen personas jurídicas de derecho público.

Es por ello que el escritor (Pérez 2009) asigna a los gobiernos autónomos descentralizados determinadas potestades legislativas sobre competencias señaladas en la Constitución, ya sean estas exclusivas como en materia de movilidad y también incluye la referencia constitucional a las competencias concurrentes. (Pérez., 2009, pág. 208)

2.3.- COMPETENCIAS

Es la capacidad de acción de un nivel de gobierno en un sector, misma que se ejerce a través de facultades. Las competencias son establecidas por la Constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias.

Competencias concurrentes

Estos son aquellas situaciones cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno en razón del sector o materia, por lo tanto deben gestionarse obligatoriamente de manera concurrente.

Competencias exclusivas

Se diferencian por la titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno de acuerdo con la Constitución y la ley, y cuya gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno.

Gestión.

El COOTAD en su artículo 116, inciso sexto, sostiene que: “Gestión es la facultad de ejecutar, administrar y financiar los servicios.

2.4.- CAMPO

La presente investigación se enmarca dentro del estudio y análisis de las competencias atribuidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, en lo particular este estudio se produce en el cantón San Miguel de Bolívar, donde se aplica este proyecto de investigación en lo que tiene que ver con la aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito, a efecto de contribuir el buen desenvolvimiento de las políticas que permitan mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, conforme lo establece la Constitución de la República del Ecuador, campo en el cual se implica esta investigación con efectos de producción de conocimientos en base a un marco normativo por el nacimiento de estas nuevas competencias, en base a un estudio y análisis cualitativo de los principales factores que regulan las competencias de tránsito.

2.5. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Dentro de los diferentes regímenes jurídicos políticos siempre es importante y necesario para estudiar cualquier rama del derecho y de las legislaciones partir de un punto clave que es la legislación histórica, que permitirá una interpretación evolutiva y dinámica de las mismas. En tal virtud corresponde analizar brevemente los escenarios políticos, económicos y sociales, que llevaron aquellos legisladores expidan

determinada ley, cuáles fueron las causas de su origen o reforma, sus consecuencias y su aplicabilidad, conforme se desarrollará en la presente tesis para el caso ecuatoriano.

El Ecuador tuvo que soportar cambios de Constituciones de la República, durante los últimos 30 años donde técnicamente se consideraría una por década, produciendo una gran inestabilidad jurídica y obligando así como Ley Fundamental y Suprema reformas en los diferentes cuerpos legales y reglamentarios del país, tal es el caso por ejemplo de las leyes de los diferentes niveles de gobierno y de las leyes de tránsito y transporte.

Obviamente estos cambios en la estructura jurídica del Estado tuvieron su génesis tanto en el clamor ciudadano, como en el requerimiento de un país democrático y los diferentes gobiernos de turno del Ecuador, pues son alrededor de 15 gobiernos que han presidido al país por esos 30 años, unos con duración de horas o días en el poder, otros pocos sí lograron cumplir con su periodo de mandato. Efecto de estos cambios de gobiernos lógicamente fueron las varias normas jurídicas que han existido en nuestra legislación, en especial en el campo de competencias. Hecho que difiere con gran parte de la comunidad internacional.

Para el tratadista Francisco Muñoz y otros autores, establece que de tal manera desde el punto de vista de la comunidad internacional y concretamente en muchos países de América Latina y en el Ecuador la descentralización surgió como respuesta a las crecientes movilizaciones reivindicativas, expresiones de descontento y malestares que se dieron por la profunda crisis social y económica que generaron los modelos centralistas de gobierno; con ello se pretendió que exista una entrega oportuna de los

recursos necesarios hacia los gobiernos locales, mediante la instauración de leyes que lo respalden. (Muñoz, 199, pág. 54)

Para evitar que esta inestabilidad repercuta en los derechos adquiridos, internacionalmente es reconocido el principio de progresividad de los derechos a través de la historia, por ello se establece que las normas del derecho interno deben ir conforme a las decisiones constitucionales y a los compromisos internacionales adquiridos por el Estado.

Esta valoración tiene dos aspectos, primero la observancia de la progresividad, y segundo la negación de la regresividad, como en el caso de la transferencia de competencias principio de progresividad impone dos obligaciones, por un lado la abstención estatal de adoptar cualquier medida que pueda dificultar o impedir el goce de un derecho o competencia y por otro el que el Estado adopte toda medida que impida la producción de violaciones de los mismos, derivados de la acción u omisión de personas o actores, sean estos estatales o no estatales.

En este aspecto, se dice que la historia nunca está terminada por lo que constantemente se producen cambios, cuyas repercusiones deben ser enunciadas y analizadas. Así el libro de Derecho Administrativo de Efraín Pérez nos narra la historia de los comienzos del siglo XX cuando en el Ecuador la descentralización se refería al aspecto de la recaudación de la renta por una unidad administrativa local asignada a una obra o finalidad específica. La descentralización se manifestó como una necesidad en una época de dificultades de comunicación y de penuria fiscal, donde la recaudación directa y su inversión inmediata era la única alternativa para la ejecución de obras

locales. En tanto que en los años noventa con la finalidad de repartir los recursos y que exista una descentralización presupuestaria, administrativa y política, se expidieron tres leyes: Ley de Modernización, Ley de Distribución del 15% y la Ley de Descentralización fecha en la cual inicia la descentralización en el país pero que fue derogada con el COOTAD, que propenden a una transferencia definitiva de funciones, atribuciones, responsabilidades y recursos. (Pérez., 2009)

Profundizando aún más en los periodos de descentralización que vivió el Ecuador, donde se analiza brevemente las tres últimas constituciones las cuales marcaron tendencia hasta llegar a la descentralización que hoy la vivimos. Continuando con el antecedente el tratadista Fernando Carrión (2007).

La descentralización administrativa que vivió el Ecuador propendió a un desarrollo armónico de todo su territorio, a una estimulación de las áreas deprimidas y a la distribución de los recursos y servicios de acuerdo con las necesidades de las diferentes circunscripciones territoriales. Para un desarrollo armónico de la descentralización del estado se ha analizado el rol y la pertinencia de cada nivel de gobierno, las necesidades de fortalecimiento y las capacidades operativas de cada nivel de gobierno, sus asignaciones de ingresos, gastos y transferencias que han provocado un posicionamiento de la descentralización.(Carrión, 2007)

2.6.- Descentralización de competencias en la actualidad.

En esta Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 394 obliga a que el Estado garantice la libertad de transporte y desarrolla en el literal 6) del artículo 264 dentro de las competencias exclusivas reconocidas a favor de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, el regular, controlar y planificar el tránsito, el transporte y la seguridad vial en el ámbito de su jurisdicción; competencia exclusiva que además es considerada en lo que corresponda dentro de la jerarquía de las normas al tenor del artículo 425 de esta Ley Fundamental. A partir de este año se da un giro total, pues se radicaliza la descentralización de diferentes competencias a favor de los diferentes niveles de gobierno en la forma en la que se analizará posteriormente.

Antecedentes por los cuales además según lo dispone esta Constitución, la Asamblea Nacional expidió el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, que en sus artículos 55 literal f) y 130, atribuye a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos el regular, controlar y planificar el tránsito, transporte y seguridad vial en las circunscripciones territoriales de su jurisdicción.

Según el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su

territorio cantonal; no obstante la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, actualmente Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia denominada Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Se puede determinar de esta manera que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte terrestre que presta un servicio público, de conformidad con la ley.

Esta misma facultad es coincidente por una ley orgánica especial, es decir por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en su artículo 30.4 indica que es atribución de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos el regular, controlar y planificar el tránsito, transporte y seguridad vial en las circunscripciones territoriales de su jurisdicción. Ley que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para ello se fundamenta en los principios generales del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formación del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

La ley enmarca además los diferentes aspectos de forma dispersa que se conciben en los planes de movilidad cantonal en los términos a analizarse durante el desarrollo del Proyecto.

Continuando con el tema analizado, desde el punto de partida debemos empezar indicando que según el libro de Derecho Administrativo de Efraín Pérez, define que la Constitución del 2008 modifica la tradicional nomenclatura de los gobiernos territoriales, denominados anteriormente régimen seccional autónomo, que ahora se denominan gobiernos autónomos descentralizados, incorporando a las regiones autónomas, resultantes de la fusión de dos o más provincias y otorgándoles a los distritos metropolitanos las mismas condiciones y requisitos que una región autónoma, para su establecimiento, quienes según la Constitución también pueden ejercer la competencia de regulación, planificación y control de la movilidad, pero por cuanto aún no existe en Ecuador ninguno creado no analizaré ello sino me remitiré exclusivamente a los municipales y metropolitanos.

La Constitución de la República del (2008) en su artículo 238 determina: “Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales”

De esta manera podemos apreciar que la actual Constitución nos permite enumerar a los gobiernos autónomos descentralizados de la siguiente manera:

- 1.-Consejo Regional
- 2.-Consejo Provincial
- 3.-Consejo Cantonal
- 4.-Juntas Parroquiales Rurales

Existiendo además regímenes especiales:

- 5.- Consejo metropolitano

6.-La provincia de Galápagos

7.-Circunscripciones indígenas y pluriculturales (Nacional, Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Proceso de descentralización de competencias de movilidad, en el marco de la Constitución y el COOTAD.

Proceso de descentralización de competencias prevista en la ley.

Entendiendo que la descentralización de competencias consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados; el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, en su artículo 106, indica que la finalidad de la descentralización de competencias es el garantizar la realización del buen vivir y la equidad interterritorial, a fin de conseguir iguales niveles de vida en todos los sectores de la población, mediante el fortalecimiento de los gobiernos autónomos descentralizados, acercando de esta manera la administración a la ciudadanía; de esta manera se puede comprender la importancia que tiene el hecho de que el Estado regule en su procedimiento de descentralización de competencias.

"La descentralización es un proceso complejo, que implica: la modernización del sector público; la redefinición de responsabilidades, con énfasis en el nivel local, para cada uno de los sectores encargados de proveer servicios a la población; así como el

establecimiento de pesos y contrapesos y reglas intergubernamentales confiables".
(M.Guzman, 2001)

Tal proceso supone la puesta en marcha y mantenimiento constante de un permanente intercambio de opiniones con la ciudadanía y el desarrollo de formas de participación directa.

Es en definitiva un complejo proceso político, en el cual confluyen demandas sociales e intereses políticos que se caracteriza por un alto potencial de inestabilidad a corto plazo, y cuyos resultados se concretan a mediano y largo plazo.

El Estado para desarrollar el proceso de descentralización de competencias ha clasificado las áreas sobre las cuales interviene y es responsable en tres sectores:

Sector privativo

Las competencias y facultades de este sector no son descentralizables, es decir que son exclusivas del gobierno central, debido a su naturaleza de carácter estratégica nacional. Como ejemplos de sectores privativos tenemos a la defensa nacional, protección interna, de orden público, relaciones internacionales, etc.

Sector estratégico.

En éstos sectores el Estado se reserva para sí todas las competencias y facultades, debido a su influencia económica, social, política y ambiental. Por ejemplo

tenemos: la generación de energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, entre otros.

Sectores Comunes.

Son aquellos sectores de responsabilidad del Estado que son susceptibles de mayor o menor descentralización, dependiendo de la naturaleza del servicio público y de acuerdo con el principio de subsidiaridad. El transporte si bien es de carácter estratégico para el Estado, se enmarca dentro del sector común susceptible de ser descentralizado.

El artículo 264 numeral 6) ibídem, en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, y el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Por ello es necesario indicar que las competencias ejercidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su calidad de organismo técnico nacional de la materia parte integrante del gobierno central, pueden ser transferidas progresivamente a los diferentes gobiernos autónomos

descentralizados municipales y metropolitanos del país. Estas competencias de conformidad con la ley se le atribuyen al Consejo Nacional de Competencias (Marco Antonio Guzmán Descentralización, 2001)

El Consejo Nacional de Competencias confiere las respectivas atribuciones y facultades a cada GAD; y, mediante Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, transfiere las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos del Ecuador.

Por tal virtud, antes de analizar la mencionada Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, es necesario previamente citar que el Sistema Nacional de Competencias que fue creado por la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, esto con el propósito de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno, según la Constitución de la República en el numeral 1 de su artículo 269, deberá contar con un organismo técnico que será el Consejo Nacional de Competencias, cuya función será el regular el procedimiento y plazo máximo de transferencia de todas las competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados en su diferentes niveles, es decir, tendrá la función de organizar e implementar el proceso de descentralización. Para que el Consejo Nacional de Competencias pueda implementar y organizar de manera adecuada el proceso de descentralización de competencias, el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su artículo 119, literal j), le faculta

monitorear y evaluar de manera sistemática la gestión adecuada de las competencias transferidas; así mismo para cumplir esta función a cabalidad: en el mismo artículo 119, literal p) establece el COOTAD la necesidad de realizar evaluaciones anuales y balances globales a cada uno de los niveles de gobierno, para observar los resultados alcanzados en la descentralización. Por otro lado el artículo 120 del COOTAD explica que los recursos con los que contará el Consejo Nacional de Competencias para el cumplimiento de sus fines, serán asignados con cargo al presupuesto general del Estado. (ECUADOR, 2012)

A continuación se detallan las principales actividades como las más fundamentales que debe cumplir el Consejo Nacional de Competencias, mismas que están determinadas en el artículo 119 del COOTAD:

- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones constitucionales y legales que rigen el Sistema Nacional de Competencias.
- Organizar el proceso de descentralización.
- Asignar y transferir las competencias conforme lo previsto en la Constitución y el COOTAD.
- Aprobar el plan nacional de descentralización.
- Determinar las competencias que deban ser transferidas a los gobiernos autónomos descentralizados, y determinar los plazos y procedimientos para su transferencia.
- Exigir a la autoridad nominadora que sancione con la destitución a los servidores públicos que no cumplan con lo dispuesto en el COOTAD.
- Monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas.

-Resolver en sede administrativa los conflictos de competencias que surjan entre los distintos niveles de gobierno.

En tanto que el artículo 125 del COOTAD dispone que: “Los gobiernos autónomos descentralizados asuman e implementen las nuevas competencias de manera progresiva, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias. El literal a) del artículo 154 del COOTAD, a su vez sostiene que el proceso de transferencia progresiva de competencias iniciará con la elaboración de tres informes: un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia a ser descentralizada, un informe de los recursos financieros existentes y un informe de la capacidad operativa que tenga el gobierno autónomo descentralizado para asumir la nueva competencia. (Nacional, Código Orgánico de Organización territorial, Autonomía y Descentralización, 2010)

A su vez, los gobiernos autónomos descentralizados deben ejercer las competencias asignadas observando una gestión subsidiaria y solidaria entre los diferentes niveles de gobierno, además deberán someterse a los principios y normas definidos en el Sistema Nacional de Competencias, los conflictos de competencias, según la ley de la materia, se resolverán en sede administrativa por un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, pudiendo sus resoluciones ser apeladas ante la Corte Constitucional.

El ejercicio de una competencia se hace efectivo, ya que los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales gozan de autonomía política, administrativa y financiera prevista en la Constitución de la República del Ecuador, y

ninguna función del Estado, ni autoridad extraña, podrá interferir, salvo lo prescrito por la Constitución de la República y las leyes ecuatorianas; en función de lo cual está prohibido a cualquier autoridad o funcionario ajeno a los gobiernos autónomos descentralizados: derogar, reformar o suspender la ejecución de ordenanzas municipales; expedidas por sus autoridades en el marco del ordenamiento jurídico vigente, así como intervenir o perturbar el ejercicio de las competencias como consecuencia del proceso de descentralización. (Nacional, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Como tema final dentro de este contexto vale referir que el artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce a las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados, para la prestación de servicios públicos; en otras palabras faculta la norma constitucional a que los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos puedan mediante ordenanzas, crear y constituir empresas públicas municipales y metropolitanas según corresponda para el ejercicio de una competencia, como es el caso de la regulación del transporte terrestre. Esto indico pues en un gran número de cantones en los que se están asumiendo la competencia han optado por este modelo de gestión, no ejerciéndolo directamente como gobierno autónomo descentralizado sino a través de una tercera entidad pública con personería jurídica, tornando en una desconcentración de funciones dentro de la descentralización.

Análisis de la Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias, por la cual transfiere las competencias de planificar, regular y controlar la movilidad, a los gobiernos autónomos

descentralizados municipales y metropolitanos del Ecuador, la Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias rige tanto al gobierno central como a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en cuanto a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, dotándoles de todas las facultades en la asignación del servicio que comprende todos sus procesos, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales. (ECUADOR, 2012)

El análisis de la Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias que existen tres modelos de gestión diferenciados: el A, el B y el C; que den cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados entre metropolitanos y municipales; éstos según su aptitud técnica, económica y legal tienen la capacidad de asumir las competencias, ya sea en uno, tres o siete años; a fin de garantizar la prestación de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; principios que están a su vez consagrados en el artículo 314 de la Constitución de la República. Para cuyo efecto y control, el Consejo Nacional de Competencias tiene el deber de revisar por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, con el fin de verificar las condiciones que puedan permitir a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión.

Para la diferenciación de los modelos de gestión, se estableció un índice de necesidad que consideró algunas situaciones como por ejemplo: la población, el número

de vehículos, la tasa de motorización, la densidad poblacional, la dispersión poblacional, entre otros. A continuación daré a conocer las diferentes competencias que han sido encargadas a cada modelo de gestión:

Modelo de gestión A.

Los gobiernos autónomos descentralizados que corresponden a este modelo de gestión tienen a su cargo todas las competencias que corresponden a: la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. -Modelo de gestión B.

Los gobiernos autónomos descentralizados que corresponden a este modelo de gestión tienen a su cargo: la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; excepto el control operativo del tránsito en la vía pública, ya que esta competencia la podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o por consorcios.

Modelo de gestión C.

Los gobiernos autónomos descentralizados que corresponden a este modelo de gestión tienen a su cargo: la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; excepto las competencias de control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular; éstas

competencias la podrán asumir una vez que se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

Según el artículo 7 de la Resolución en este momento analizada, los tres modelos de gestión A, B y C deben observar el conocido principio de integralidad que comprende el ejercer todas las facultades otorgadas en los tres ámbitos de competencia: tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así mismo deberá observar todos sus procesos a la hora de prestar el servicio asignado.

Es importante recalcar como breve conclusión previa, sobre todo de los modelos gestión B y C, que cuando no puedan ejercer la competencia la podrán hacer a través de consorcios o mancomunidades, es decir se unirán y coordinarán el ejercicio de la competencia entre dos o más cantones que linderen territorialmente y así puedan conseguir como una unidad la tan requerida capacidad técnica, económica y operativa para asumir las detalladas competencias en un modelo de gestión distinto al que les correspondería individualmente considerados. Al tenor del artículo 25 de la Resolución N° 006-CNC-2012 será el mismo Consejo Nacional de Competencias quien determine a qué modelo puede acceder.

Los consorcios o mancomunidades que se conformen podrán ejercer de la misma forma, que los gobiernos autónomos descentralizados, en la que en esta tesis se detalla las competencias de movilidad por lo que para todo lo que se analiza se entenderá también aplicable para las mismas. Bajo mi perspectiva esta figura con el pasar del tiempo de seguro será muy utilizada por los diferentes gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, por tal consideración este aspecto no

puede ser observado de lejos sino tiene que estar presente como una institución jurídica que puede llegar a ser de gran uso en el país con la finalidad de enmarcarse en el modelo de gestión A y ejercer dichas competencias.

Dentro de las distintas facultades que se les otorga a cada modelo de gestión diferenciado, el artículo 14 de la presente Resolución enumera las facultades de rectoría local, planificación, regulación, control y gestión comunes a todos los modelos de gestión; siendo éstas las siguientes:

1.- Rectoría

Emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades.

2.-Planificación.

Como se deja establecido el artículo 116, inciso 3, del COOTAD esta facultad consiste en establecer y articular las políticas, objetivos y estrategias como parte de la ejecución de los planes y proyectos para el ejercicio correcto de las competencias. La facultad común de planificación es:

“Formular un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial.”

3.-Regulación

Las facultades comunes de regulación son las siguientes:

- Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
- Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito.
- Homologar la señalización vial.
- Normar el uso del espacio público.
- Regular la semaforización y señalética.
- Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre.
- Emitir informes previos para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas de transporte.
- Emitir, suscribir y renovar los contratos, permisos y autorizaciones de operación de transporte terrestre.

4. -Control.

-El COOTAD define a la facultad de control en su artículo 116, inciso 5, como la capacidad de velar por el cumplimiento de los objetivos y metas de los procedimientos establecidos, así como de los estándares de calidad y eficiencia en la prestación de los servicios públicos y en el ejercicio de las competencias. Las facultades de control comunes son:

- Controlar los servicios de transporte público: sus pasajeros y carga.
- Controlar el uso y ocupación de la vía pública.

- Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Aplicar multas a las operadoras de transporte por incumplir a los respectivos contratos o permisos de operación.
- Auditar el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial.
- Autorizar el funcionamiento de parques viales.

5.-Gestión.

-Entendida como la facultad de gestión es la facultad de ejecutar, administrar y financiar los servicios públicos. Las facultades comunes de gestión son:

- Administrar los sistemas de información de transporte y seguridad vial.
- Recaudar los valores causados por multas e infracciones.
- Realizar campañas de prevención de accidentes y concientización.

Por su parte, el Art. 20 de la presente resolución analizada, enumera las facultades específicas del modelo de gestión A, que a más de las facultades comunes son las siguientes:

- Realizar operativos de control de tránsito.
- Implementar y controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control vehicular.
- Seleccionar y capacitar agentes de control de tránsito.
- Realizar citaciones por multas o infracciones a la LOTTTSV.

- Recaudar los valores causados por matrículas y multas.
- Implementar y mantener centros de retención vehicular.
- Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular.
- Entregar el permiso anual de circulación.
- Implementar medios tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

Las facultades y atribuciones del modelo de gestión B se encuentran especificadas en el Art. 21 de la presente resolución en estudio, a más de las comunes a todo modelo de gestión, las mismas que son las siguientes:

- Implementar y controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.
- Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular. Recaudar los valores por el otorgamiento de matrículas y multas.
- Entregar el permiso de circulación.

Por último, el Art. 22 de la presente resolución establece que las facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión C son las facultades comunes a todos los modelos de gestión, mismas que ya fueron analizadas en párrafos anteriores.

Para finalizar con el presente tema, vale recalcar que al gobierno central le corresponde ejercer todas las competencias que a un gobierno autónomo descentralizado municipal o metropolitano no haya asumido, y las normativas que regulan el tránsito en la legislación Ecuatoriana.

2.5.-HIPÓTESIS

La inobservancia del marco normativo en la gestión de tránsito, afecta a la administración del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

2.6.- VARIABLES

2.6.1.- VARIABLE INDEPENDIENTE

La inobservancia del marco normativo en la gestión de tránsito

2.6.2.- VARIABLE DEPENDIENTE

Afecta a la administración del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

CAPITULO III

DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

3.- Modalidad de la Investigación

Los materiales y métodos utilizados en este trabajo de investigación son los que a continuación detallo.

3.1. Tipo de investigación

Bibliográfica: me permitirá recabar y analizar datos obtenidos por otros investigadores y tratadistas conocedores de la temática a investigar, para lo cual acudí a fuentes bibliográficas confiables y seguras.

De Campo: me permite recoger datos, opiniones valederas y directas de expertos profesionales del derecho y de tránsito y seguridad vial así como también de autoridades administrativas, aplicado en la jurisdicción del Cantón San Miguel de Bolívar.

Cualitativa: Porque a través de ella se hizo un análisis jurídico y social minucioso sobre las competencias en materia de tránsito del Cantón San Miguel de Bolívar.

3.2. Población y Muestra

Para la investigación se aplicará una muestra sistemática tomando en cuenta la siguiente número de personal: 35 funcionarios del GAD Municipal del Cantón San Miguel de Bolívar y se trabajó con la totalidad por no ser extensa.

3.3. Métodos

Analítico-Sintético.

El método analítico-sintético se utilizó con él a fin de conocer cuáles son las principales falencias jurídicas y sociales en materia de tránsito dentro de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, sobre la aplicación de marco jurídico de las cuales se encuentran investidos conforme mandato constitucional, a efectos de poder deducir conclusiones y recomendaciones que son el principal sustento académico para el desarrollo de la investigación.

Inductivo-Deductivo.

Estos métodos para la realización del proyecto de investigación jurídica sobre la falta de aplicación del marco normativo dentro de las competencias en materia de tránsito permitió que a través de un análisis minucioso sobre las principales falencias de la Unidad de tránsito a efectos de poder plantear a futuro soluciones adecuadas a las necesidades de la población en materia de tránsito.

Histórico-Lógico

Se hace uso de este método ya que permite estudiar e investigar la trayectoria jurídica en materia de tránsito en el Ecuador y el estudio si este a su vez cumplió su función social para el cual fue creado, y luego de ello implantar un modelo de reglamento que regule las actividades y funciones de la Unidad de tránsito.

Empírico

Estos métodos posibilitó revelar las relaciones fundamentales de la naturaleza del problema y las características fundamentales del objeto de estudio, en lo relacionado con el derecho constitucional y las competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar y que a su vez contribuyan al bien jurídico y social de la población Sanmigueleña.

Por La Naturaleza.

Descriptivo:

Este método permitió describir y sobre todo detallar el marco normativo del cual se debe implementar en base a las competencias otorgadas al Gobierno Autónomo Descentralizado, y las normativas que regulan el tránsito en la legislación Ecuatoriana.

3.4. TECNICA E INSTRUMENTOS

Los procedimientos utilizados en esta investigación estuvieron enmarcados dentro del área de tránsito y sustentando en la investigación científica, mediante un procedimiento reflexivo, sistemático, controlado y crítico que permitió discernir y encontrar nueva información a través de la investigación.

Bibliográfica

Revisión de bibliografía en instituciones públicas.

Documental.

Revisión de documentos en los archivos del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

Ley de tránsito y seguridad vial.

Elaboración de cuadros estadísticos

Los materiales que utilizamos para el desarrollo de ésta investigación fueron los instrumentos de la encuesta que fueron aplicados a profesionales del derecho y a funcionarios del Gobierno autónomo descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

La encuesta

La encuesta fue dirigida a funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, cuyos datos fueron tabulados y graficados para su análisis e interpretación.

Estadística

Se utilizó la técnica de la estadística para obtener muestras de relación al material propuesto, que fueron considerados en la presente investigación.

3.5. INTERPRETACIÓN Y ANALISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

Si bien es cierto, en el cantón San Miguel de Bolívar al ser un cantón que día a día va creciendo por su condición económica y poblacional, también se van generando problemas sociales y jurídicos que de alguna forma afecta al bienestar común de sus habitantes, y en lo que refiere a materia de tránsito, que luego de haber realizado un estudio y un análisis se ha encontrado varios problemas que no han sido corregidos por la unidad de tránsito municipal, tal es el caso como la falta de señalética y no existe la optimización de semáforos en los lugares más necesarios y que representan un grado de peligrosidad para movilidad peatonal y circulación vehicular, como también la identificación y señalización de las zonas tarifarias otro de los grandes problemas que han palpado es la falta de regulación de camionetas de servicio privado, las mismas que por atender la necesidad y situación actual de la sociedad deben transportar a las personas hasta en los lugares que no están permitidos con el propósito de llevarlos a su lugar de destino, como por ejemplo en sus baldes y cajones, representando un peligro, atentando contra la integridad y seguridad de las personas, estos factores se dan por la falta de concientización y sociabilización de las normas que regulan el tránsito en el cantón, como también de las tarifas impuestas por las cooperativas reguladas bajo el marco jurídico de su constitución por la falta de actitud y principios de servicio. Otro de los problemas ha sido la falta de políticas que incentiven el cumplimiento de las ordenanzas vigentes de regularización de parajes y uso de la vía pública.

Por lo tanto con la aplicación de esta investigación se pretende obtener resultados positivos sin lesionar ningún tipo de derecho o garantía constitucional, destacando de esta manera resultados relevantes que permitan a la unidad de tránsito

aplicar de manera coherente la normatividad de tránsito, impidiendo que se cometan errores involuntarios que a futuro puedan acarrear consecuencias sociales que afecten al bien común de sus habitantes, la misma que se pretende realizar a través de la elaboración de un manual que regula las funciones de la Unidad de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar.

SOSTENIBILIDAD

El proyecto de investigación por su condición académica y jurídica contara con el respaldo de la Universidad Estatal de Bolívar ya que podrá seguir brindando su apoyo y asesoramiento académico a través de la Facultad de Jurisprudencia ciencias Sociales y Políticas, la misma que seguirá desarrollando por medio de gestión y estudio de este proyecto por nuevas investigaciones de acuerdo a la variación académica y legislación actual.

Proyecto que por bases legales y sociales, tendrá pleno sustento jurídico a corto y a largo plazo, la aplicación de marco normativo en razón de tener estrategias jurídicas de seguridad ciudadana para que estas dependencias, que acogiendo las mismas brinden mayor estabilidad social a su población, generando una mayor calidad de vida en sus habitantes y su convivencia con las normas de regulación y control de tránsito en base a las disposiciones y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

EFFECTOS MULTIPLICADORES

El proyecto desde su concepción académica y jurídica social al hacer énfasis en tránsito y movilidad, su efecto multiplicador se podrá visualizar a través, de nuevas investigaciones y proyectos que contribuyan al desarrollo académico y jurídico de esta investigación a fin de continuar garantizando la sostenibilidad de este proyecto, en base a las reformas y cambios que con el tiempo se produzcan a la legislación actual

Encuesta aplicada a 35 funcionarios, de los cuales 4 son personales directos de la Unidad Técnica de Tránsito y transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar.

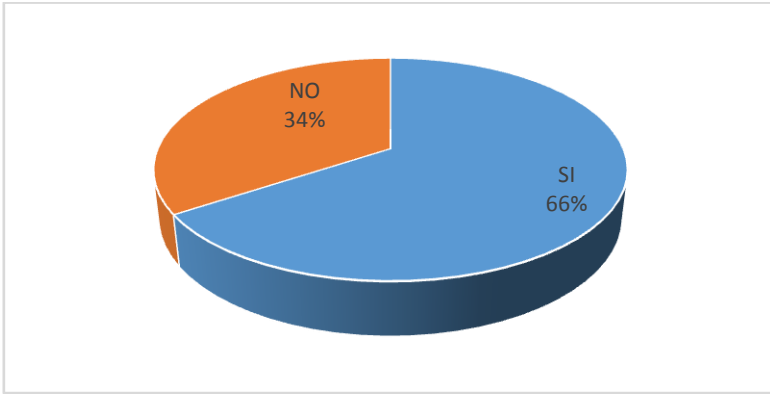
PREGUNTA N° 1

1).- ¿Existe una norma técnica jurídica que regule a la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar?

TABLA N° 1

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA(f)		TOTAL	PORCENTAJE
	FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB	FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB		
SI	4	19	23	66%
NO	1	11	12	34%
TOTAL	5	30	35	100%

GRAFICO N° 1



FUENTE: Encuesta realizada a los funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios GADSMB.

RESPONSABLES: ALICIA CUJI y MARCELO CARVAJAL

ANALISIS.- El 66% de los resultados establecen que si existe una norma técnica jurídica que regule a la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, a diferencia de un 34% que manifiesta que no existe una normativa legal que ampare las competencias de los gobierno.

PREGUNTA N° 2

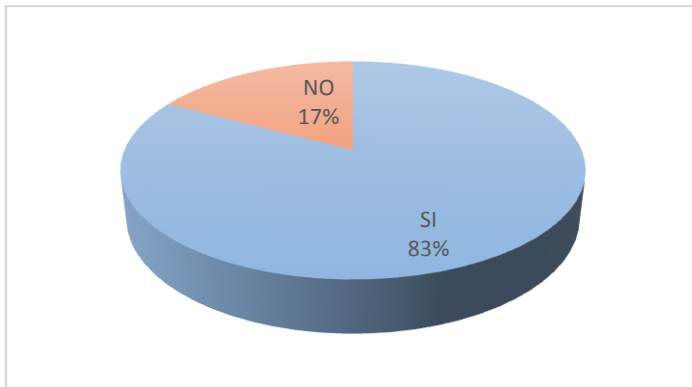
2).- ¿La Unidad Técnica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, durante el tiempo de su creación ha cumplido con las expectativas de la sociedad?

TABLA N° 2

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA(f)		TOTAL	PORCENTAJE
	FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB	FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL		

		GADSMB		
SI	2	21	23	83 %
NO	3	9	12	17 %
TOTAL	5	30	35	100 %

GRAFICO N° 1



FUENTE: Encuesta realizada a los funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios GADSMB.

RESPONSABLES: ALICIA CUJI y MARCELO CARVAJAL

ANALISIS.- En lo concerniente a las expectativas de la sociedad el 83% de los resultados obtenidos se desprende que por su creación aun la sociedad si cree que cumple con las expectativas, pero un 17% demuestra su inconformidad con lo cual se pretende implementar y fortalecer la Unidad Técnica de Tránsito a través de este tipo de proyecto.

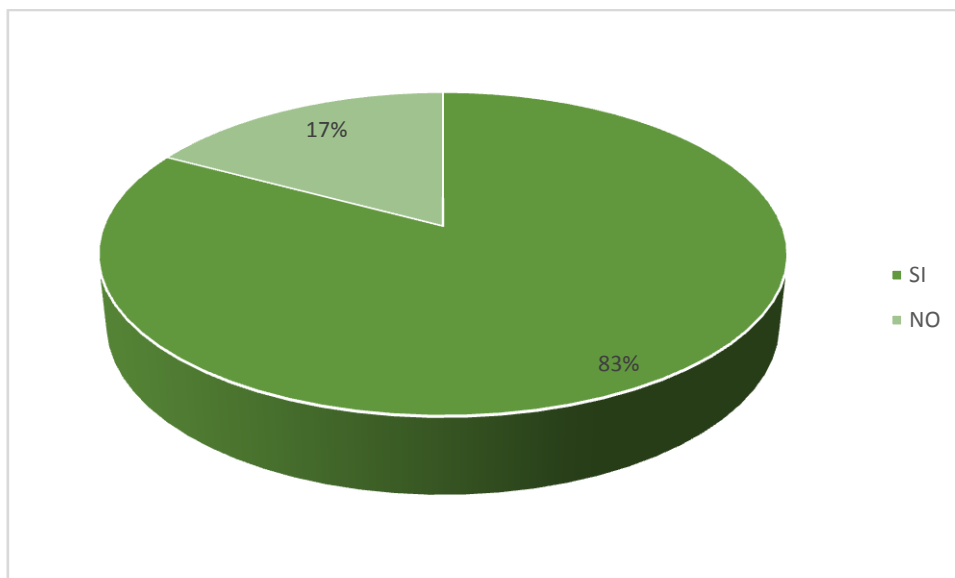
PREGUNTA N° 3

3).- ¿La Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar cuenta con un marco normativo conforme el régimen Constitucional?

TABLA N° 3

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA(f)		TOTAL	PORCENTAJE
	FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB	FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB		
SI	2	16	18	83 %
NO	2	14	16	17 %
TOTAL	5	30	35	100 %

GRAFICO N° 3



FUENTE: Encuesta realizada a los funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios GADSMB.

RESPONSABLES: ALICIA CUJI y MARCELO CARVAJAL

ANALISIS.- El 83% de las encuestas realizadas se desprende que la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar si cuenta con un marco normativo conforme el régimen Constitucional, donde se desprende que también es importante aportar.

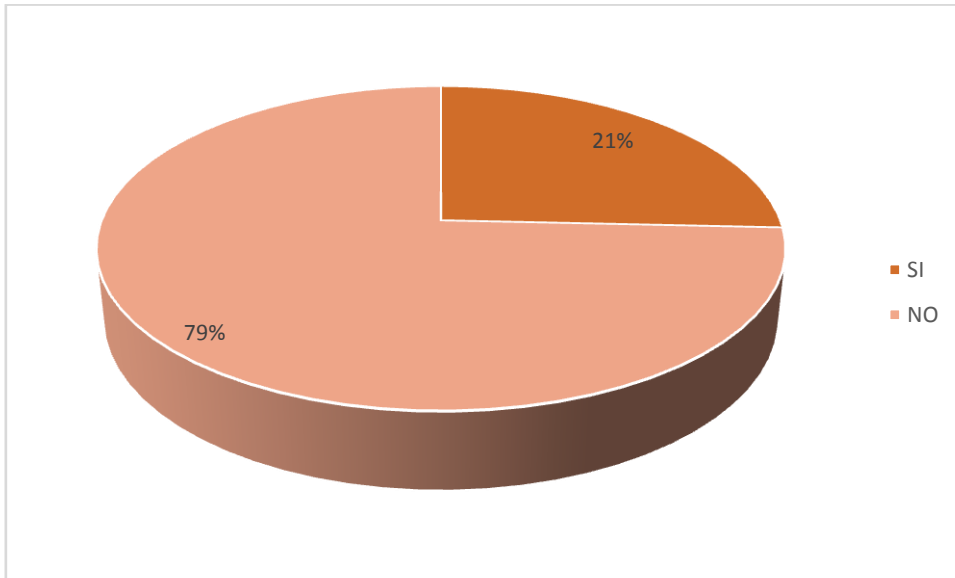
PREGUNTA N° 4

4).- ¿Existe un Plan de movilidad que garantice las políticas de Tránsito y movilidad del Cantón San Miguel de Bolívar?

TABLA N° 4

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA(f)		TOTAL	PORCENTAJE
	FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB	FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB		
SI	4	9	13	21%
NO	0	22	26	79%
TOTAL	4	31	35	100%

GRAFICO N° 4



FUENTE: Encuesta realizada a los funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios GADSMB.

RESPONSABLES: ALICIA CUJI y MARCELO CARVAJAL

ANALISIS.- En lo que tienen que ver con el plan de movilidad del cantón San Miguel de Bolívar, se determinan que un 21 % si conocen sobre un plan de movilidad el mismo que se encuentra en proceso de aprobación por parte de la unidad técnica, considerando que un 79% cree no hay un plan de movilidad.

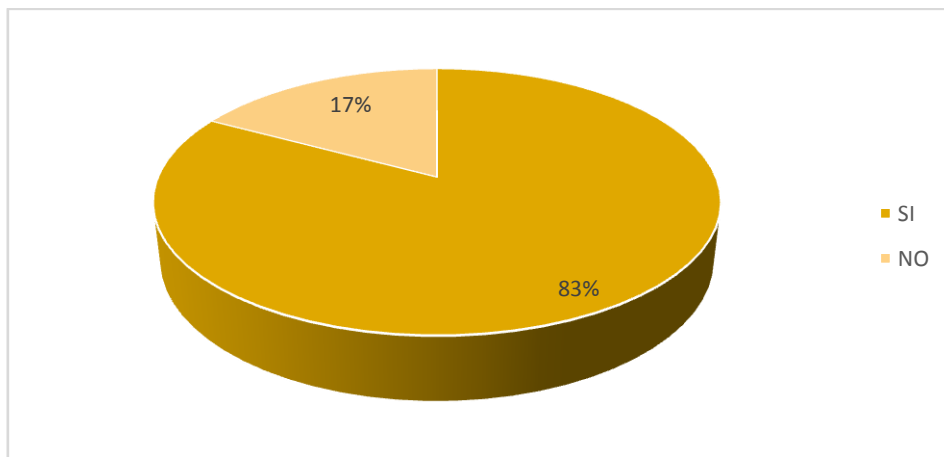
PREGUNTA N° 5

5).- ¿Existe la necesidad de aplicar un manual que regule las funciones de la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, a fin de mejorar las funciones para la cual fue creada?

TABLA N° 5

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA(f)		TOTAL	PORCENTAJE
	FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB	FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB		
SI	3	26	29	83%
NO	2	4	6	17%
TOTAL	5	30	35	100%

GRAFICO N° 5



FUENTE: Encuesta realizada a los funcionarios de la UTTTSV y Funcionarios GADSMB.

RESPONSABLES: ALICIA CUJI y MARCELO CARVAJAL

ANALISIS.- La mayoría absoluta de las personas a quienes se dirige la encuesta y que son la base de estos resultados esta planamente de acuerdo que se contribuya con el manual de funciones, que apoye al desarrollo de la Unidad de tránsito y movilidad de la

Unidad Técnica de Transito, Transporte Terrestre Y seguridad vial del cantón San Miguel de Bolívar dentro del marco de sus competencias, como así lo demuestra el 83% de los estudios realizados.

CAPITULO IV

RESULTADOS

4.- Presentación de los Resultados

Con la realización de la investigación se puede contar con una nueva información acerca de la Unidad Técnica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad vial del Cantón San Miguel de Bolívar.

4.1.- Beneficiarios

Con el desarrollo del trabajo de investigación como es lógico los beneficiarios será la ciudadanía del Cantón San Miguel, con un marco normativo dentro de régimen jurídico constitucional de acuerdo a la Autonomía de la municipalidad en base a las competencias y atribuciones.

4.3.- CONCLUSIONES

- ✓ La Unidad Técnica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón San Miguel de Bolívar, por su reciente creación, en base a las competencias otorgadas por la Constitución de la República del Ecuador el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, como también la resolución emitida por la Agencia Nacional de Tránsito, es una institución que aún no cuenta con un espacio físico adecuado, a fin que garantice un buen servicio a los usuarios y a la sociedad Sanmigueleña.

- ✓ Cuenta un marco normativo por así considerarse dentro del régimen jurídico constitucional y de acuerdo a la Autonomía de la municipalidad, esto es creado en base a una ordenanza, en base a las competencias y atribuciones.

- ✓ El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar asume las competencia del control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como un organismo con autonomía, regido por los principios fundamentales en su gestión como la solidaridad, subsidiaridad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana.

4.4.- RECOMENDACIONES

Considerar el presente estudio y su aporte el cual ha permitido descubrir la importancia de asumir los procesos de transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de Gobierno Autónomo descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar.

Se recomienda a la Unidad Técnica de la Transporte y Seguridad vial tome en consideración el presente proyecto de investigación a fin de que sea utilizado de acuerdo a los requerimientos de la institución.

No permitir que los derechos de los ciudadanos se vulneren y que las acciones gubernamentales sean el exclusivo resultado de las decisiones de las autoridades centrales únicamente y que el derecho de participación no quede inaplicable.

BIBLIOGRAFIA

- ✓ Nacional.Constitución .Art.264 num. 6. (20 de 10 de 2008). Constitucion de laRepublica del Ecuador. *Competencias Atribuidas a los Gobiernos Autonomos Descentralizadosd.* Montecristi, Manavi, Ecuador.
- ✓ Carrión, F. (2007). *La Descentralizacion en el Ecuiaador.* Quito, Pichincha , Ecuador .
- ✓ Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial .Art.30.4. (s.f.).
- ✓ M.Guzman. (2001). *Descentralizacin.* Quito: Nacional.
- ✓ Muñoz, o. .. (199). *La Descentralizacion.* Quito, Pichincha, Ecuador: Trama Social.
- ✓ Nacional .COOTAD.Art.55.Lit .f. (20 de 10 de 2010). Competencias Exclusivas del los Gobiernos Autonomos Descentralizados. Ecuador.
- ✓ Pérez., E. (2009). *Derecho Administrativo.* Quito, Pichincha, Ecuador.

GLOSARIO

Expedir: Extender o poner por escrito un documento, generalmente de carácter oficial o legal, para darle curso o hacerlo público

Reformar: Hacer modificaciones en una cosa con el fin de mejorarla.

Dilación: Retraso en un proceso o actividad

Ibídem: Indicación que se utiliza en un texto escrito para señalar que una referencia, una cita, una obra, etc., corresponde a la obra citada inmediatamente antes

Emanar: Proceder una cosa de otra, tener su origen en ella

Atribuir:

Aplicar hechos o cualidades a una persona o una cosa, a veces sin fundamento aunque no lo conozca.

Colegir: Deducir una idea a partir de otra de nuestras averiguaciones se colige que los datos eran correctos; susódenes eran tajantes por lo que se puede colegir

Descentraliza:

Política hacer que una cosa dependa menos del poder o de la administración central

Deslegitimar: Hacer perder la legitimidad.

Relegar: Apartar o dejar de lado a alguien o algo

Competencia: Disputa entre personas, animales o cosas que aspiran a un mismo objetivo o a la superioridad en algo

Competencia concurrente: es una facultad de naturaleza excepcional que la Constitución y la Ley de Amparo, otorgan a los ciudadanos para promover un juicio en

base a la violación de las garantías que se desprenden de los artículo 16, en materia penal Y 20, apartado A, fracciones I, VIII y X, párrafos primero Regimen juridico

Interpretacion: Acción de interpretar.

Aplicabilidad: Cualidad de aplicable.

Cuerpo legal: documento que contiene

Abstenerse No participar en algo a que se tiene derecho, especialmente en una votación

Omision: Acción o Efecto de omitir.

Jurisdiccion: Ámbito o territorio en el que se ejerce esa autoridad o poder.

Nomenclatura: Conjunto de términos o palabras propias utilizadas en una ciencia, técnica, o especialidad, o por un autor

ANEXOS

ANEXO 1

ENCUESTA

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

Solicitamos de la manera más comedida se sirva marcar dentro de la respuesta correcta, ya que nos encontramos realizando una aplicación de un proyecto cuya temática se basa en la “Aplicación del marco normativo en la gestión de tránsito dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar”

1.- ¿Existe una norma técnica jurídica que regule a la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar?

FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB

Si ()

No ()

FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB

Si ()

No ()

2.- ¿La Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar, durante el tiempo de su creación ha cumplido con las expectativas de la ciudad?

FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB

Si () No ()

FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB

Si () No ()

3.- ¿La Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar cuenta con un marco normativo conforme el régimen Constitucional?"

FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB

Si () No ()

FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB

Si () No ()

4.- ¿Existe un Plan de movilidad que garantice las políticas de Tránsito y movilidad del Cantón San Miguel de Bolívar?

FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB

Si () No ()

FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB

Si () No ()

5.-¿Existe la necesidad de aplicar un manual que regule las funciones de la Unidad Técnica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón San Miguel de Bolívar?

FUNCIONARIOS DE LA UTTTSV-GADSMB

Si () No ()

FUNCIONARIOS Y TRABAJADORES DEL GADSMB

Si ()

No ()

Gracias por su colaboración

ALICIA MARGOTH CUJISANCHEZ

MARCELO SANTIAGO CARVAJAL JARRIN

ANEXO 2

FOTOGRAFÍAS



SEÑALIZANDO LA VIA EN LA CALLE GUAYAS Y GARCIA MORENO



SEÑALIZACION VIAL



SEÑALIZACION VIAL EN LAS CALLES DEL MERCADO 24 DE MAYO



SEÑALIZACIÓN DE TRANSITO



LIC. EDGAR VICENTE GAIBOR ALCAIDE ENCARGADO DEL MUNICIPIA DE
SAN MIGUEL.



**MANUAL DE FUNCIONES DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE
TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE SAN MIGEL DE
BOLIVAR.**

MISION

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, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

VISION

Ser la entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

INTRODUCCIÓN.

La competencia nacen de la ley., en virtud de lo cual la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, han creado un organismo político-administrativo para que regule las competencias del Estado ecuatoriano conocida con el nombre de Consejo Nacional de Competencias, a objeto de descentralizar en nuestro caso la competencia en materia de tránsito transporte terrestre y seguridad vial, que por su naturaleza se volvió caótico y disfuncional con el fin de Organizar planes, programas, políticas y actividades relacionadas con la competencias a cada nivel de gobierno respetando siempre los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad.

Esto es con la intención de consolidar un nuevo régimen de desarrollo enfocado al buen vivir, que aporte mejorar las capacidades, potencialidades y vocaciones de los gobiernos autónomos descentralizados dirigidos a un nuevo modelo de autonomía y descentralización que nos dé como resultado un país justo y equilibrado.

La presente propuesta se encamina a fortalecer las normas jurídicas que regulan las competencias y funciones que cumplen la Unidad de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar con el fin de garantizar las políticas de seguridad y movilidad de los peatones y conductores, como también políticas que garantizan el Buen Vivir.

Es por esta razón que es importante la aplicación de este proyecto en base a lo que determina la Constitución de la República del Ecuador en la parte pertinente del Art. 251 hasta lo que establece el Art. 274 en lo relacionado a los Gobiernos Autónomos Descentralizados incluyendo sus competencias, en las cuales se encuentra lo correspondiente a planificar, regular y controlar el tránsito público dentro de su

territorio cantonal, es por esta razón que con el presente proyecto se pretende entregar a la unidad de tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón San Miguel de Bolívar una recopilación jurídica sobre la normativas que regulan esta clase de competencias de conformidad a las exigencias de nuestra legislación ecuatoriana.

Por lo tanto esta temática recoge una normativa jurídica de la actualidad a fin de que los funcionarios quienes se encuentra al frente de esta institución puedan tener una dirección clara y de esta manera puedan desenvolverse de una forma más adecuada y sobre todo orientar a la ciudadanía sobre los enfoques y proyectos de la institución.

Objetivos

Promover a la Unidad Técnica de Transito y Seguridad vial como ente regulador en el marco de sus competencias.

Asegurar la continuidad de sus funciones a corto, mediano y largo plazo, garantizando la seguridad ciudadana y el buen vivir

Permitir que se desarrollen las líneas estratégicas en base a un esquema organizativo básico, organigramas, funciones, manuales de organización, esto de conformidad a lo que establece la Ordenanza de creación e la Unidad Técnica de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Cuerpo normativo que regula las Unidades de Tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

SEGÚN OFICIO DE REQUERIMIENTO DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO DE Nro.ANT-DE-2015-0749-OF DE FECHA 26 DE MAYO DE 2015.

Dice que la capacitaciones y el cumplimiento de requisitos mínimos a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y mancomunidades para la asunción de competencias de matriculación y revisión técnica Vehicular, informo a Ud.(s). Que mediante oficio N CNC-SE-2015-0417, de fecha 20 mayo del 2015, el consejo nacional de competencias que en la sesión del pleno de fecha 14 de mayo de 2015, concedió un plazo de 45 días adicionales, el mismo que rigen a partir del 22 de Mayo de 2015, para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos, municipales y mancomunidades sean certificados para la implementación de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular.

Con estos antecedentes, y afín de que los gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y mancomunidades cumplan con los requisitos para la implementación de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, la Agencia Nacional de Transito ha realizado los ajustes necesarios, mismos que se detallan a continuación:

1.- Implementación de los requisitos tecnológicos-equipos.

Cada GAD y mancomunidad deberá contar con los siguientes requisitos tecnológicos necesarios, para la operatividad de la competencia en Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, debiendo cumplir con lo siguiente.

- Enlace de Datos Simétricos

- Medios de Transmisión: Fibra óptica y ancho de banda: 1024 kbps sugeridos para conectividad e instalación al sistema AXIS 4.0 a la base de datos de la ANT.

Dentro de las herramientas y configuraciones que debe tener una máquina para matriculación Tenemos:

Características mínimas de la máquina.

- S.O Win 8
- Disco duro con espacio de un GB
- Memoria RAM2gb(dependerá de las herramientas que utilicen a parte del Axis)
- Internet Explorer superior a 6

Herramientas Instaladas

- 1scanner (el controlador dependerá del el S.O)
- Impresora (podrá ser compartida tomando en consideración que el proceso tendrá unos minutos)
- Adobe Reader

2 Matriculación (Infraestructura Administrativa)

Los GADS y las mancomunidades deben contar con la siguiente infraestructura:

- Una ventanilla para: Revisión de documentación de datos e impresión de especies, validación de documentación y entrega de documentación al usuario.

Zona de Revisión de Vehículos

- Terreno de superficie plana
- Mínimo una fosa de seguridad de 1 metro de ancho por 5 de largo, o dos rampas metálicas con las mismas dimensiones

- Servicios básicos
- Equipo básico de seguridad industrial; y,
- Kit básico de herramientas

PERSONAL MINIMO REQUERIDO

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados y las mancomunidades deben contar con el siguiente personal mínimo, el cual puede ser incrementado de acuerdo a su demanda:

- Jefe de Matriculación –RTV
- 1 Digitador.
- 1 Revisor.

En base al presente documento de Requerimiento la Unidad de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial de San Miguel de Bolívar en la actualidad está estructurado con los siguientes funcionarios públicos cada uno con su designación y correspondiente credencial.



DIRECTOR DE LA UNIDAD DE TRANSITO

Son atribuciones y deberes del jefe de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

- a) Cumplir hacer cumplir lo preceptuado en los convenios internacionales suscritos por el Ecuador, nuestra constitución, ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial, su reglamento General y demás disposiciones de carácter general y demás disposiciones pertinentes a la materia, así como las disposiciones de carácter general emitidas por Agencia Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial.
- b) El jefe de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad vial del gobierno autónomo descentralizado Municipal de San Miguel de Bolívar, será de "Carrera", y será designado por concurso de méritos y oposición de conformidad a lo dispuesto por la ley Orgánica de Servicio Público.



JEFE DE MATRICULACION

Son atribuciones del jefe de matriculación de la unidad técnica de tránsito transporte terrestre y seguridad vial.

- a) Cumplir con las actividades planeadas de la jefatura y controlar su ejecución.
- b) Receptar y transmitir información oportuna y confiable, apoyando la gestión de los procesos conforme a las necesidades de los usuarios.
- c) Ejercer las atribuciones y responsabilidades del rol, con predisposición y actitud positiva precautelando la imagen del proceso y la institución.
- d) Administrar y mantener actualizado un sistema de archivo y documentación.
- e) Realizar informes mensuales de las actividades que cumple, para facilitar el monitoreo y los resultados de los diferentes procesos.
- f) Prestar atención al público y proveer información requerida de acuerdo con su competencia.

- g) Asistir a reuniones para recopilar información y realizar las actas que correspondan.
- h) Dotar al usuario interno y externo de atención oportuna de calidez y calidad, identificando sus necesidades para la satisfacción de los requerimientos, proporcionando apoyo administrativo a los procesos para la consecución de los objetivos operativos.
- i) Facilitar la comunicación interna y externa, a través del mantenimiento de sistemas de información y correspondencia.
- j) Legalización de las matriculas
- k) Recaudador de valores.
- l) Anulación de trámites.
- m) Gestión de placas
- n) Hace de VACAP en otras palabras es el reemplazo del funcionario que llegare a faltar.
- o) Ingreso de gravamen y desgravamen.



DIGITADOR DE MATRICULACION

Son atribuciones y deberes del jefe de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad vial.

- a) Revisar la documentación necesaria para la matriculación.
- b) Verificar en el sistema informático los pagos y recargos de la multas.
- c) Ingreso de tramites al sistema de la Unidad de Transito
- d) Ingreso de los Títulos habilitantes.
- e) Entrega de especies.
- f) Cuadro de recaudaciones para remitir mediante informes al GAD Municipal de San Miguel.



OPERADOR DE REVISION VEHICULAR

Son atribuciones y deberes del operador de revisión vehicular de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

- a. Revisión visual del sistema de alumbrado y estado mecánico de los automotores.
- b. Revisión de placas de los automotores.
- c. Revisión y toma de impronta de chasis y motor.
- d. Revisión de vehículos de servicio público y particulares.
- e. Elaboración de consolidados y hojas de revisiones para los vehículos de servicio público.
- f. Revisiones para duplicados de matrículas.
- g. Duplicados de placas.
- h. Matricula por primera vez.
- i. Renovación al mismo nombre

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Art. 238.- Establece que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiaridad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana (...). Así mismo, en el segundo inciso señala que los concejos municipales, constituyen gobiernos autónomos descentralizados;

El artículo 240 de la Constitución de la República, establece que una de las expresiones fundamentales de la autonomía municipal es la facultad legislativa de los concejos municipales.

El párrafo final del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, puntualiza que los gobiernos municipales en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley, conforme lo establece los siguientes numerales:

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.

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

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.

TRANSCRIPCIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO SOBRE LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS A LOS GOBIERNO AUTONOMO DECENTRALIZADOS

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

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes Interprovinciales e Intercantoniales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Interregional, Inter-provincial, Interprovincial e Inter-cantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía.

La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e Intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) 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;
- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- j) 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;
- k) 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;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito Intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel Intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;

r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,

s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

MODELO DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL GOBIERNO AUTONOMO DECENTRALIZADO DEL CANTON SAN MIGUEL DE BOLIVAR.

AREA DE COMPETENCIA.

En materia de tránsito y seguridad vial en el cantón San Miguel de Bolívar: Le compete a la unidad Técnica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

AREA DE PLANIFICACIÓN

Dentro del área de planificación a la Unidad de Tránsito Municipal en base a sus competencias las siguientes:

a) Plan de Movilidad.(proceso de aprobación)

AREA DE CONTROL Y GESTION DE TRÁNSITO

a) Plan Operativo.

- b) Permisos de cierre de vías públicas (eventos deportivos y otros).
- c) Citaciones, suspensiones y por multas propias de su competencia.
- d) Planificación operativa de la gestión de tránsito: semaforización y otros dispositivos.
- e) Uso del espacio público y de vías.
- f) Jerarquización de vías.

AREA DE SEÑALIZACIÓN.

- a) Auditoria técnica de cumplimiento de normas y estándares de Infraestructura vial, señalización. Y equipamiento urbano.
- b) Señalización vial.
- c) Suministro e instalaciones de señales de tránsito.

INFORMES DE AUDITORIA Y CONTROL

- a) Evaluación de la gestión de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

ACCIDENTES DE TRANSITO

- a) Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito.

EDUCACION VIAL

- a) Capacitación y formación ciudadana en seguridad vial.

- b) Campaña de concienciación (hábitos riesgosos, uso de transporte público, etc.), para todos los actores que se relaciona con la seguridad vial y la movilidad.
- c) Planes y campañas regulares, para la prevención de accidentes de tránsito.

PRESTACIONES DE VIALIDAD

La Planificación de las prestaciones que debe tener a vialidad para la circulación de los vehículos comprende los siguientes ámbitos:

- a) Sistemas inteligentes para la administración del tránsito Intracantonal.
- b) Semaforización urbana centralizada.
- c) Señalización vial, horizontal y vertical, Intracantonal.
- d) Seguridad vial Intracantonal.
- e) Circulación y seguridad peatonal.
- f) Implementación de Ciclo vías.

PRESTACIONES DE ESTACIONAMIENTO

a) La Planificación de las prestaciones de estacionamientos para los vehículos comprende los siguientes ámbitos

Estacionamiento público o privado, edificado o no edificado, fuera de la vía.

- b) Estacionamiento público libre y tarifado en la vía.
- c) Estacionamiento especializado o de uso específico.
- d) Estacionamiento para servicios de transporte colectivo.

AREA DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

COMPETENCIA

En materia de Planificación del Transporte en el cantón San Miguel competencia de la Unidad de Tránsito Municipal.

PLANIFICACION

- a) En lo correspondiente al plan de Movilidad a ser una competencia exclusiva de la Unidad Técnica de Tránsito y Seguridad Vial la misma se encuentra y en proceso de aprobación para su correspondiente ejecución.

TARIFAS DE LOS SERVICIOS, COSTOS Y RECARGOS

- a) Costos de títulos habilitantes y de especies fiscales.
- b) Costos de uso de la infraestructura de transporte (terminales, parqueaderos).
- c) Tarifas de los servicios de transporte terrestre.
- d) Costos de recargos por penalidades en matrículas y permisos de circulación anual.

RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR

- a) Renovación del parque automotor de transporte terrestre.

NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE

- a) Emisión de títulos de habilitantes nuevos, renovación de servicios de transporte público, y comercial.

NORMAS Y HOMOLOGACIONES

- a) Homologación de equipos y sistemas de control de Transporte y Tránsito Terrestre (ITS).
- b) Normas y estándares de infraestructura vial, señalización y Equipamiento urbano.
- c) Homologación para señalización vial.
- d) Norma técnica para homologación de medios y sistemas de transporte (vida útil, mercancías peligrosas)

OPERADORAS DE TRANSPORTE.

- a) Constitución jurídica de operadoras de transporte terrestre.
- b) Informe de factibilidad para la creación de nuevos títulos Habilitantes (nuevo servicio y habilidad de transporte).
- c) Conformación de empresas de economía mixta de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- d) Sanciones y recaudaciones por multas a operadoras de Transporte Terrestre.
- e) Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y Eficiencia de la operación de transporte terrestre.
- f) Certificación a la operadora luego de la fusión y/o escisión, según el caso.

DOCUMENTOS Y CERTIFICACIONES

- a) Certificación de registro en la base de datos nacional de vehículos y conductores.
- b) Custodia física de documentos asociados a la calificación y Registro de vehículos.
- c) Copias certificadas de documentos fuente de vehículos y Conductores.
- d) Actualización de bloqueos a vehículos y conductores.
- e) Actualización y corrección de registros nacionales de datos de vehículos y conductores.

INFRAESTRUCTURA

- a) Administración de terminales terrestres.

PLANIFICACION DE LA RED DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

La Planificación de la red de servicios de transporte colectivo Intracantonal y los servicios para transporte colectivo se enmarcarán en los siguientes ámbitos:

- a) Transporte colectivo para pasajeros.
 1. Red de Transporte Intracantonal de pasajeros.
 2. Transporte Escolar e Institucional, de Taxis, y cualquier otro tipo de transporte comercial de pasajeros.
 3. Costos de producción para cada categoría, para determinar fletes, pasajes, etc.
 4. Equilibrio oferta -demanda de pasajeros.
 5. Equilibrio económico-tarifario.

6. Infraestructura edificada y mobiliario urbano para el transporte de pasajeros.
7. Transporte de carga liviana.

Planificación de la Red de Servicios de Transporte Particular

La Planificación de la red de servicios de transporte particular, para vehículos privados de uso individual, como bicicletas, motocicletas, etc., automóviles y vehículos especiales que transporten a los conductores y sus acompañantes, o que transporten bienes personales o de servicios en general, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

1. Red vial convencional y red vial especializada.
2. Red de ciclo vías y afines.

DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO

En materia de Planificación del Transporte en el cantón San Miguel compete de la Unidad de Tránsito Municipal.

- a) Organizar y distribuir estratégicamente los sistemas inteligentes.
- b) Crear y optimizar progresivamente la red de semaforización urbana centralizada.
- c) Organizar y señalizar la vialidad interurbana, de forma horizontal y Vertical.
- d) Organizar y distribuir estratégicamente los elementos de seguridad vial interurbana.
- e) Organizar y distribuir las circulaciones y los elementos de seguridad peatonal y Las circulaciones de bicicletas y motocicletas.
- g) Organizar y especificar los servicios de estacionamiento público edificado y no Edificado fuera de la vía.

- h) Organizar y especificar los servicios de estacionamientos públicos libre y tarifado en la vía.
- i) Organizar y especificar el estacionamiento adecuado.
- j) Organizar y distribuir el estacionamiento para servicios de transporte colectivo, de economía mixta
- k) Organizar la circulación vehicular interurbana.

DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE

En materia de Planificación del Transporte en el cantón San Miguel competencia de la Unidad de Tránsito Municipal

- a) Generar políticas específicas para la organización y funcionamiento del transporte colectivo.

ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO.

La organización de los Servicios de Transporte colectivo para pasajeros y para carga, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Organizar y estandarizar el material rodante para el transporte Intracantonal de pasajeros.
- b) Organizar itinerarios y horarios del servicio territorial de líneas Intracantonal.
- c) Organizar y estandarizar el servicio de transporte escolar, así como el de transporte de taxis, a nivel Intracantonal.

ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARTICULAR

La organización del servicio de transporte particular para pasajeros y carga comprende los siguientes ámbitos:

- a) La organización y distribución de la red vial convencional y de la especializada.
- b) La organización y distribución de la red de ciclo vías.

DE LA ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL

En materia de organización y administración documental compete a la Unidad de Tránsito Municipal.

- a) Solicitar copia certificada de las resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a la Unidad Administrativa Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, durante el año anterior a la transferencia de competencias.
- b) Organizar la administración de los documentos operacionales para que se realicen las actividades y servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- c) Organizar la administración documental de la emisión, fiscalización, cambios, renovaciones y remoción de los permisos de operación y demás documentos complementarios que licencian el funcionamiento de las organizaciones y empresas y los servicios que deben prestar.
- d) Contar con herramientas técnicas para la administración de la documentación operacional de las organizaciones y empresas de transporte colectivo, bajo un sistema informatizado e integral.

Documentos Administrados

Los principales documentos a ser administrados son:

1. Resoluciones administrativas específicas.
2. Permisos de operación.
3. Contratos de operación.
4. Cambios de socios.
5. Cambios de unidad.
6. Cambios de socio y unidad.
7. Registro vehicular de servicio público.
8. Registro vehicular de servicio privado.
9. Certificaciones.
10. Informes Técnicos.
11. Informes Legales.
12. Seguridad documental e informática.
13. Metodología Tarifaria y,
14. Otros que se consideren indispensables para el objeto.

DE LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Competencia.

En materia de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cantón San Miguel corresponde a la Unidad de Tránsito Municipal.

a) Proponer ante el Concejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, permitan asegurar la

correcta administración de las actividades y Servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro del Cantón San Miguel de Bolívar.

b) Aplicar leyes, ordenanzas, reglamentos, y toda otra norma referente a la Planificación, organización, regulación y control de las actividades de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

c) Coordinar la aplicación y el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de Tránsito y Transporte Terrestre y de esta ordenanza, con los órganos de tránsito competentes.

DE SU FINANCIAMIENTO

La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como fuentes de financiamiento:

1. Las que se destinen del presupuesto municipal.
2. Las que se transfieran de manera obligatoria por parte del Gobierno Central por este servicio a la colectividad.
3. Los ingresos por concepto de otorgamiento de permisos, autorizaciones, contrataciones, tasas, tarifas, especies valoradas y concesiones relacionadas con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón, en referencia a vehículos en operación, operadores activos y otros que por acción de la aplicación de este reglamento y la ordenanza respectiva con la que hoy cuenta.
4. Las operaciones públicas y privadas de acuerdo con la ley.