



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA  
INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**Tesis de grado**

**Previa a la obtención del título de:**

**INGENIERO EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**“Aplicación de las nuevas competencias en materia de Tránsito y  
Transporte Terrestre que asume el Gobierno Autónomo  
Seccional del Cantón Riobamba”**

**Jaime Humberto García González**

**Riobamba - Ecuador**

**2011**

## **CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo ha sido revisado en su totalidad, quedando autorizada su presentación

---

Ing. Homero Suárez  
**DIRECTOR DE TESIS**

---

Ing. Jorge Álvarez  
**MIEMBRO DE TRIBUNAL**

## **DERECHO DE AUTORÍA**

Las ideas expuestas en el presente trabajo de investigación y que aparecen en el trabajo en su totalidad son de absoluta responsabilidad del autor.

**Jaime Humberto García González**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo lo dedico a Dios, a mi esposa y a mis hijos; razón de mi inspiración, dedicación y esfuerzos, quienes con su apoyo y comprensión supieron ayudarme a enfrentar los retos y sacrificios durante mis estudios de estudio.

**J.G.G.**

## **AGRADECIMIENTO**

Expreso mis profundos agradecimientos a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo en particular a la Facultad de Administración de Empresas, a la Unidad de Educación a Distancia con la Carrera de Ingeniería en Gestión de Gobiernos Seccionales y a su planta de docentes y en especial al ingeniero Homero Suárez por haberme permitido continuar con mis estudios y realizarme profesionalmente; convirtiéndome en un ente productivo al servicio de la sociedad.

**J.G.G.**

## ÍNDICE

	<b>CONTENIDOS</b>	<b>Pág.</b>
	Portada	I
	Certificación	II
	Derecho de autoría	III
	Dedicatoria	IV
	Agradecimiento	V
	Índice	VI
	Índice de gráficos	XI
	Índice de cuadros	XII
	Índice de mapas	XIII
	Índice de figuras	XIII
	Introducción	1
	<b>CAPÍTULO I</b>	2
1.	ANTECEDENTES DEL ESTUDIO	2
1.1	El transporte terrestre en el Ecuador	2
1.2	Transporte terrestre en el cantón Riobamba	3
1.2.1.	Reseña histórica.	4
1.2.2.	Contexto socio económico de la población	11
1.2.3.	La vialidad y el transporte en el cantón Riobamba	17
1.2.4.	Vialidad y Plan de Desarrollo Cantonal.	17
1.2.5.	Uso de Suelo Urbano.	24
1.2.5.1.	Sistema Vial Rural	25
1.2.5.2.	Sistema Vial Urbano	30
1.2.5.3.	Dificultades de aplicación en la municipalidad de Riobamba	31
1.3.	Análisis FODA del tránsito y transporte terrestre	33
1.3.1.	Diagnostico Interno	33
1.3.1.1.	Fortalezas	33
1.3.1.2.	Debilidades.	34
1.3.2.	Diagnostico Externo	35
1.3.2.1.	Oportunidades.	35

1.3.2.2.	Amenazas.	37
1.3.3.	Priorización de nudos críticos.	39
1.3.3.1.	Escala de Likert.	39
1.3.3.1.1.	Indicadores.	39
1.3.3.2.	Priorización.	40
1.3.3.3.	Transformación de nudos críticos en proyectos.	40
1.4.	Análisis e interpretación de la encuesta sobre el tránsito y transporte terrestre	44
	<b>CAPÍTULO II</b>	51
2	MARCO REFERENCIAL.	51
2.1	Marco Teórico	51
2.1.1	Generalidades del tránsito y transporte terrestre	51
2.1.1.1	Concepto de tránsito.	50
2.1.1.2	Definición de tránsito.	51
2.1.1.3	Tipos de tránsito.	52
2.1.1.4	Factores relacionados con el tránsito en las ciudades.	54
2.1.2	Seguridad vial.	58
2.1.3	Marco jurídico de las competencias en el transporte terrestre.	60
2.1.4	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTASEV)	61
2.1.5	Competencias.	62
2.1.6	Clases de competencias	64
2.1.6.1	Genéricas.	64
2.1.6.2	Específicas.	64
2.1.6.3	Técnicas o de puesto.	65
2.1.6.4	Directivas o genéricas.	65
2.1.6.5	Las competencias directivas estratégicas.	66
2.1.6.6	Las competencias directivas intratégicas.	66
2.1.7	Ámbito de las competencias	67
2.1.8	Características de las competencias	68
2.2	Marco conceptual.	69

	<b>CAPÍTULO III</b>	74
3.	MARCO PROPOSITIVO	74
3.1.	Aplicación de las nuevas competencias en materia de Tránsito y Transporte Terrestre que asume el Gobierno Autónomo del Cantón Riobamba.	74
3.1.1	Antecedentes de la propuesta.	74
3.1.2	Justificación.	75
3.1.3	Objetivos.	75
3.1.3.1	Objetivo general.	75
3.1.3.2	Objetivos específicos	75
3.1.4	Ventajas.	77
3.1.5	Desventajas.	77
3.1.6	Creación y naturaleza.	78
3.1.7	Fines.	78
3.1.8	Conformación.	78
3.1.9	Presupuesto.	79
3.1.10	Atribuciones.	79
3.1.11	Competencias.	80
3.1.12	Prestaciones de la vialidad.	80
3.1.13	Prestaciones de estacionamientos.	81
3.1.13.1	Competencias.	81
3.1.14	Planificación de la red de servicios de transporte colectivo.	82
3.1.15	Planificación de la red de servicios de transporte particular.	82
3.1.16	Competencia en tránsito.	83
3.1.17	Competencia en transporte.	83
3.1.18	Organización de servicios de transporte colectivo.	83
3.1.19	Organización de servicios de transporte particular.	84
3.1.20	Competencia documental.	84
3.1.21	Documentos administrativos.	85
3.1.22	Organización y registro del parque automotor	86
3.1.22.1	Competencias	86

3.1.23	Organigrama de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre y Tránsito.	87
3.1.24	Orgánico funcional	88
3.1.24.1	El Consejo Municipal.	88
3.1.24.2	El Alcalde.	88
3.1.24.3	La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UNTTT.	88
3.1.24.4	La jefatura técnica de transportes	90
3.1.24.5	Transferencias de funciones al municipio y/o la jefatura técnica de tránsito.	91
3.1.24.6	La Jefatura Legal y de Administración al Cliente.	93
3.1.24.7	Secretaría ejecutiva.	94
3.1.24.8	Técnico de transporte	96
3.1.24.9	Técnico de tránsito.	97
3.1.24.10	Técnico administrativo.	98
3.1.25	Procesos administrativos que debe realizar la UMTTT Riobamba para la administración operacional.	99
3.1.25.1	Generalidades	99
3.1.25.2	Descripción del sistema necesario.	100
3.1.25.3	Elemento Técnico Administrativo.	101
3.1.25.4	Componentes y módulos.	101
3.1.25.5	Condiciones de seguridad de la información.	107
3.1.25.6	Rol de la aplicación.	107
3.1.25.7	Lugares de implementación del sistema de documentación.	108
3.1.25.8	suministros materiales y equipos	108
3.1.25.9	Interfaces del sistema informático municipal.	108
3.1.25.10	Mantenimiento del sistema.	109
	<b>CAPÍTULO IV</b>	119
4	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.</b>	116
4.1	Conclusiones	116
4.2	Recomendaciones	117

RESUMEN	118
SUMMARY	119
BIBLIOGRAFÍA	120
ANEXOS	

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>No.</b>	<b>NOMBRE DEL GRÁFICO</b>	<b>Pág.</b>
1	Tipo de rodadura	30
2	Conocimiento de las competencias	44
3	Asumir las competencias	45
4	Está preparado a asumir competencia GADM	46
5	Debilidades del GADM para implementar las competencias	47
6	Fortalezas del GADM para implementar las competencias	48
7	Modelo de gestión del GADM	49
8	Mejoramiento de servicios del GADM	50
9	Símbolo de seguridad vial en la transportación	59
10	Atribuciones a las municipalidades	62
11	Conceptos de competencia	64
12	Clases de competencias	66
13	Las competencias	68
14	Características de las competencias	69

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>No.</b>	<b>NOMBRE DEL CUADRO</b>	<b>Pág.</b>
1	Composición de la población por jurisdicción y sexo del cantón Riobamba	4
2	Políticas, estrategias y programas de vías y transporte	18
3	Asfaltado de vías estructurantes urbanas	19
4	Reasfaltado y mantenimiento de vías cantonales	20
5	Rehabilitación de las vías de ingreso a la ciudad	21
6	Diseño y construcción de nuevas vías estructurantes	22
7	Plan de movilidad y transporte	23
8	Vías de las parroquias rurales	26
9	Tipo de rodadura en km de las vías de las parroquias rurales	27
10	Estado de las vías de las parroquias rurales	28
11	Niveles de intervención de las vías de las parroquias rurales	29
12	Sistema vial urbano	30
13	Tipos de transportación cantón Riobamba	31
14	Fortalezas	33
15	Debilidades	34
16	Oportunidades	36
17	Amenazas	38
18	Valoración de la escala de Likert	39
19	Matriz de priorización de nudos críticos	41
20	Conocimiento de las competencias	44
21	Asumir las competencias	45
22	Está preparado a asumir competencia GADM	46
23	Debilidades del GADM para implementar las competencias	47
24	Fortalezas del GADM para implementar las competencias	48
25	Modelo de gestión del GADM	49
26	Mejoramiento de servicios del GADM	50

## ÍNDICE DE MAPAS

<b>No.</b>	<b>NOMBRE DEL MAPA</b>	<b>Pág.</b>
1	Cantón Riobamba	3
2	Red vial del cantón Riobamba	16
3	Uso del suelo del cantón Riobamba	25

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>No.</b>	<b>NOMBRE DE LA FIGURA</b>	<b>Pág.</b>
1	Organigrama de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre y Tránsito	87
2	Modelo de planificación transporte terrestre	109
3	Sistema de transporte terrestre de pasajeros	113
4	Acciones a implementar por el Municipio de Riobamba al asumir las competencias	111
5	Acciones a implementar por el Municipio de Riobamba al asumir las competencias, situación actual y propuesta	112
6	Transferencias de funciones al Municipio y/o Gobiernos Locales	113
7	Procedimiento que debe realizar el Municipio de Riobamba para asumir las competencias en materia de tránsito y transporte terrestre	114

## INTRODUCCIÓN

La presente tesis tiene como finalidad la “Aplicación de las nuevas competencias en materia de tránsito y transporte terrestre, que asume el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M)”

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) tienen la competencia de “planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”, sin embargo hasta la actualidad, en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) de Riobamba aún no se ha podido asumir a plenitud estas competencias debido a varios problemas como es la reciente aparición del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

Este trabajo de investigación cuenta con varios capítulos que se han desarrollado para cumplir con los objetivos planteados en el mismo.

En el capítulo I constan las generalidades del Municipio de Riobamba, como sus antecedentes, objetivos, políticas, su estructura orgánica, el manual de funciones y la ubicación del proyecto, así como también se realiza un diagnóstico situacional a través de la utilización de encuestas a la ciudadanía.

En el capítulo II se hace referencia al marco referencial tomada de varios libros relacionados con el tema de investigación.

En el capítulo III se refiere a la propuesta para “Aplicación de las nuevas competencias en materia de tránsito y transporte terrestre que asume el gobierno autónomo seccional del cantón Riobamba”

Finalmente en el capítulo IV, constan las conclusiones y recomendaciones del trabajo de investigación.

## **CAPÍTULO I**

### **1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO**

#### **1.1 EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR**

Desde la antigüedad, la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el ser humano. Los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, a pie o a lomo de llamas; muchas veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas.

La conquista española de la región andina produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido. En 1873 empieza la construcción del ferrocarril. En 1895 fue retomada por Eloy Alfaro. El MTOP tiene como función emitir políticas de Transporte y Obras Públicas, y, aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas.

En la presidencia del Dr. Isidro Ayora se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, donde una de las funciones que tiene es el fomento del transporte vial terrestre. El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Las funciones que les correspondía en ese entonces fueron las siguientes:

- Los caminos y ferrocarriles.
- Las obras portuarias marítimas y fluviales
- Los canales de navegación
- Los trabajos necesarios para la buena conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos.

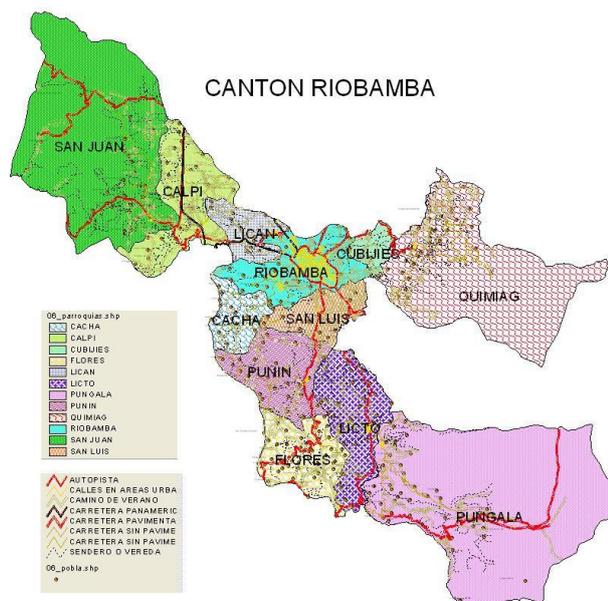
Con estos antecedentes el Ministro de Obras Públicas en el gobierno del Presidente León Febres Cordero, Ing. Alfredo Burneo, mediante Acuerdo Ministerial No. 037 del 15 de octubre de 1984, declara como fecha oficial del Ministerio de Obras Públicas, el 9 de julio. El 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Eco. Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de este Portafolio y crea el Ministerio.

## 1.2 TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CANTÓN RIOBAMBA

La información que se describe a continuación, ha sido extraída de una vital fuente de información que ha logrado sistematizar una buena línea base del cantón (Plan Estratégico de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020, “con participación ciudadana para el desarrollo”. Municipalidad del cantón Riobamba. 2006).

**FIGURA No. 1**

### CANTÓN RIOBAMBA



FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 1

### COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN POR JURISDICCIÓN Y SEXO DEL CANTÓN RIOBAMBA

PARROQUIAS	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	%
CACHA	1.662	2.121	3.783	1,96
CALPI	2.825	3.345	6.170	3,19
CUBIJIES	982	1.225	2.207	1,14
FLORES	2.440	3.108	5.548	2,87
LICTO	3.304	4.195	7.499	3,88
PUNGALA	2.850	3.260	6.110	3,16
PUNIN	2.619	3.361	5.980	3,09
QUIMIAG	2.634	2.838	5.472	2,83
RIOBAMBA (LICAN)	63.885	71.465	135.350	70,01
SAN JUAN	3.283	3.580	6.863	3,55
SAN LUIS	4.035	4.318	8.353	4,32
<b>TOTAL</b>	<b>90.519</b>	<b>102.816</b>	<b>193.335</b>	<b>100,00</b>

FUENTE: SIISE 4.0  
ELABORACIÓN: MIR-DIPRODE.  
FECHA: 13-03-2011.

#### 1.2.1. Reseña histórica

La conformación y posterior consolidación del Cantón Riobamba, viene dado por un largo proceso histórico, que arranca en la época preincaica e incluso antes de este, con asentamientos humanos como los de Punín, y la subsiguiente conformación de la Confederación Puruha, que detentaba un territorio tan vasto que abarcaba lo que actualmente constituye toda la zona de la sierra Central del País.

Su capital Liribamba, era el principal centro de actividades socio económico y cultural cuya fortaleza indomable, no permitió el ingreso de la invasión Incásica, que en conjunto y gracias a la alianza con la confederación Shiri Carán, dieron la creación del Reino de Quito. Este último, no fue sometido a la fuerza por el

Imperio Sureño, sino más bien, a través de alianzas, que terminaron con la guerra civil entre los herederos al trono Inca.

Con la llegada de los españoles, es precisamente en el territorio Puruhá donde el Mariscal Diego de Almagro funda la primera ciudad en jurisdicción del Reino de Quito, denominada Santiago de Quito, el 15 de agosto de 1534. Dicha ciudad perdió importancia posteriormente, al fundarse al norte la ciudad de San Francisco de Quito.

Siendo Santiago de Quito, la segunda ciudad en importancia en la conformación de la Real Audiencia de Quito, se eleva a la categoría de Villa, primero con el nombre de Villa del Villar Don Pardo y, posteriormente con el nombre de Villa de San Pedro de Riobamba. Este poblado era de gran importancia económica para la Audiencia, debido al gran número de personas que vivían en sus alrededores y en los poblados indígenas, lo cual era de gran importancia por la mano de obra que tenían los amplios latifundios agrícolas conformados a lo largo de la Región. San Pedro de Riobamba a la vez estaba apoyado por innumerables encomiendas locales.

Es en este contexto, donde la ciudad da grandes figuras que aportan a la Ciencia y a la Cultura de la época Colonial Ecuatoriana, con el surgimiento de figuras como Maldonado y Velasco.

En febrero de 1797, un terremoto de grandes magnitudes destruye la Villa, la misma que imposibilita la reconstrucción en el mismo sitio, por lo que encabezados por Don José Antonio Lizaraburu, con la cooperación del Corregidor de Ambato, Bernardo Darquea y con auspicio del Barón de Carondelet, Presidente de la Real Audiencia de Quito, buscan un sitio donde erigir una nueva ciudad, digna de la importancia social y económica de la destruida. Es así, que luego de deliberar entre la meseta de Gatazo y la Meseta de Tapi, se van por la segunda opción, gracias a la altruista colaboración del cacique del poblado de Licán, que convenció de las bondades topográficas y climáticas del sector.

Luego de analizarse algunos planteamientos para la implantación de la nueva ciudad, se continúa con los lineamientos de la época en un territorio original de 38 has., donde se toma como centro la plaza mayor (actual Parque Maldonado) y en cuyos alrededores se colocaban los poderes religioso (Catedral), político (actual Gobernación y Alcaldía) y el poder económico dada por las familias más influyentes de la época.

Trazada en forma de damero con la conformación de manzanas representadas por las llamadas cuadras en el sistema métrico español de aquel entonces, con medidas de 100 yardas reales, unos 80 metros de largo aproximadamente, las viviendas se disponían alrededor de dicha plaza de origen, hacia su entorno conformando otras plazas en donde se asentaban comunidades religiosas y se crearon las plazas de San Francisco, San Alfonso, La Concepción, La Merced y Santo Domingo, cada una de ellas con sus respectivos conventos.

Lo singular de esta implantación fue la posición geográfica obtenida, pues la trama estaba dispuesta a 45 grados aproximadamente del norte geográfico y este hecho, es relevante debido a la escasa tecnología que existía en la época.

Para demostrar la importancia de la villa en la época emancipadora, cabe indicar que a pesar de haber obtenido la Independencia política el 11 de noviembre de 1820, esta no se ejecuta en su totalidad hasta el 21 de abril de 1822 con la Batalla de Tapi, que fue la antesala de la batalla de Pichincha un mes más tarde, la cual selló definitivamente la independencia de nuestra Patria.

Debido a esto, se eligió a la ciudad como sede de la Primera Constituyente de la naciente República del Ecuador, suscitada el 14 de agosto de 1830 y la cual definió la situación jurídica de Estado Ecuatoriano. Por todos estos antecedentes se la conoció a Riobamba como Cuna de la Nacionalidad Ecuatoriana.

La Revolución Liberal de 1895, dio aires de modernización, esto ligado a la llegada del ferrocarril en el mes de junio de 1905 a la ciudad de Riobamba, hizo

que se dinamice la economía de la urbe y permita la articulación con la Ciudad de Guayaquil, principal puerto del país, producto del auge cacaotero de la costa y sus exportaciones. A la primera década del siglo, el ferrocarril alcanzó a la ciudad de Quito, punto desde el cual la ciudad de Riobamba, estaba ya unida por este medio de transporte a los dos polos de desarrollo del país, es decir se vinculó tanto al poder económico de la Costa (Guayaquil) como al poder político administrativo de la Sierra (Quito). Así Riobamba se constituyó en un punto importante de enlace entre estos dos polos de desarrollo, pues era en esta ciudad, que por la preponderancia de la posición geográfica dentro del ámbito nacional, se daban actividades de descanso de pasajeros, turistas y comerciantes que se desplazaban entre costa y sierra. Es así, que se generó una rápida capitalización de la economía local, lo cual permitió la implementación de fábricas, grandes comercios y la formación de la banca.

Se crea entonces, la Sociedad Bancaria de Chimborazo, la misma que influye en el desarrollo económico y urbanístico de la ciudad, pues la misma sociedad Bancaria de Chimborazo construye su edificio (actual Correo), además de casas de gobierno, templos, colegios, cementerio, terminales ferroviarias, estadio y aeródromo. Este último, marcó la expansión física hacia el norte, lo que antiguamente se daba un crecimiento concéntrico, que ni siquiera la implantación de la Ciudadela Bellavista, al sur oriente de la ciudad pudo atraer. Es en este período donde en Riobamba se construye la mayoría de edificaciones eclécticas y monumentales con la llegada de los Arquitectos Durini y Russo.

Las circunstancias económicas mundiales de los años 30 dieron un golpe a la economía ecuatoriana y por ende a la economía local, pues cayeron las exportaciones de cacao, trayendo consigo la quiebra de la Sociedad Bancaria de Chimborazo. Posteriormente se dieron los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial y la consolidación del Socialismo y del Capitalismo, los cuales polarizaron las tendencias ideológicas mundiales de antaño y cuyas corrientes también ingresaron a través de la migración extranjera llegada al país (libaneses, judíos,

chinos), muchos de los cuales se asentaron en las ciudades por donde transitaba la línea férrea.

Estas polarizaciones ideológicas se expresaron en contradicciones sociales y a nivel del país surgieron a la vez las cámaras de producción y los sindicatos, cada uno de los cuales ganaron espacios político y territorial. Por otro lado en nuestra ciudad se dio la subdivisión de las haciendas aledañas a la ciudad para lotizaciones y urbanizaciones populares.

En el área rural, se produjo la subdivisión de los grandes latifundios agropecuarios, que pasaron a ser minifundios en manos de sus antiguos trabajadores, sobre todo el sector indígena, a través de la llamada Reforma Agraria, que se dio gracias al Boom Petrolero que vivía el Ecuador. Esto trajo consigo que la aristocracia Riobambeña abandone la Urbe y migre a otros polos de desarrollo como Quito principalmente, el cual se convirtió en el gran centro administrativo que vivía de las rentas petroleras. Así mismo, la reforma agraria no surtió el efecto esperado, pues los campesinos desorganizados, sin tecnificación ni financiamiento, fueron paulatinamente abandonando las comarcas rurales, migrando a las distintas urbes intermedias y grandes. De esta forma la Ciudad de Riobamba empezó a albergar a muchas personas provenientes de los distintos cantones y parroquias rurales de la Provincia, incrementaron el sector proletario urbano y aumentando los trabajadores a cuenta propia llamados informales, que se dedicaban al comercio en las plazas públicas de la ciudad.

La apertura del eje vial que une a Quito y Guayaquil a través de la Población de Santo Domingo de los Colorados, hizo que el sistema ferroviario colapse, deteriorando aún más la economía local, pues contaba únicamente con la vía Panamericana Norte para conectarse con la ciudad de Quito y con una carretera hacia la ciudad de Guayaquil, la cual debido a la topografía y condiciones climáticas, se encontraba en mal estado la mayor parte del tiempo. Por otro lado carretera hacia la ciudad de Cuenca se encontraba en pésimas condiciones, causas en su conjunto que provocaron el aislamiento parcial de Riobamba.

A finales de la década de los 70s e inicios de la Década de los 80s, con motivo de festejar el Sesquicentenario de la Primera Constituyente y la Reunión de Presidentes Latinoamericanos, el Gobierno Nacional desembolsó recursos con los cuales se realizan obras importantes como: el Terminal Terrestre, los mercados La Condamine y Dávalos, el Edificio del Banco Central, la Cárcel, el Camal Municipal, adecuar los Parques Sucre y Maldonado y asfaltar las calles de la ciudad, pues hasta aquel entonces, Riobamba contaba con calles de tierra y únicamente, la parte central de la ciudad, estaba con adoquín de piedra, por lo que Riobamba fue calificada con el apelativo de “arenapupos” a nivel nacional.

Las dos últimas décadas estuvieron marcadas por un empobrecimiento general de la población, dado por el conflicto bélico con el Perú, que gravó de impuestos al país. A esto siguió una quiebra financiera nacional, valorada como la peor crisis económica de la historia, lo cual condujo a la dolarización, empobreciendo cada vez más al sector productivo y con mayor énfasis en el sector rural. Este último, por el incremento de los costos de producción, vio que sus productos no podían competir con productos importados más baratos, provocando así un nuevo abandono del campo hacia la ciudad y el incremento del comercio informal dentro del espacio público de la urbe.

Por otra parte, el crecimiento del parque automotor y la construcción de inmuebles, han llevado a una gran congestión vehicular concentrada en el centro histórico y al crecimiento desordenado de la ciudad, en donde las diferentes autoridades cantonales no han podido a lo largo de las diferentes administraciones normar y organizar la ciudad.

La ciudad de Riobamba fundada el 14 de agosto de 1534, por el conquistador español Don Diego de Almagro, es la cabecera del cantón del mismo nombre, también capital de la provincia de Chimborazo. La ciudad se fundó sobre las ruinas de la ciudad destruida por Rumiñahui en su retirada hacia Quito luego de la derrota de Tiocajas. El 4 de Febrero de 1797, un terremoto destruyó la ciudad, la elevada colina de Cullca sepultó a gran parte de la ciudad, el fenómeno telúrico

dejó miles de víctimas lo que obligó a los sobrevivientes, por disposición de la autoridad española de la Presidencia de Quito, a visualizar la posibilidad de un nuevo asentamiento.

Desde su fundación, el Cantón Riobamba fue un reducto de grandes haciendas, reducidas hoy en su gran mayoría a minifundios destinados más a la economía de subsistencia que a la de acumulación.

La construcción del ferrocarril marcó un hito histórico en la vida del cantón, pues Riobamba no solo constituye un eje de comunicación para toda la región central del país, sino que con esta propuesta de transporte se inicia una nueva dinámica comercial y de intercambio entre la costa y la sierra, que generó también un intercambio cultural en la región.

Hasta la década de los años 80 la base económica local fue la agropecuaria, en 1920 se formó por dicha circunstancia la llamada Junta de Fomento Agrícola transformada en 1937 en el Centro Agrícola Cantonal de Riobamba. Desde 1931, el Centro Agrícola instituyó la Feria de Macají como una expresión de la producción local agropecuaria, cuyos mercados tradicionales siempre se localizaron en Quito, Cuenca y Guayaquil.

A partir de la década de los años 60, con la Reforma Agraria llega una nueva estructura productiva acompañada de una profunda transformación de las relaciones sociales y productivas. La tenencia de la tierra que estaba en manos de pocas familias pasó a la forma de propiedad individual o comunitaria de los indígenas y las formas de producción sufrieron una indiscutible variación.

Actualmente la presencia de las Universidades locales UNACH y ESPOCH marcan nuevas expectativas para la juventud del cantón y cambia el nivel de migración de los jóvenes para realizar sus estudios universitarios en Quito o Guayaquil.

Si bien la vocación productiva del cantón se orienta a lo agropecuario y ganadero, el comercio ha crecido en los últimos años y con mayor fuerza el comercio informal, provocando un desorden en la ciudad. Otro sector con alto potencial es el turístico, el cual está vinculado al ferrocarril, naturaleza, cultura y centro histórico, por lo que se puede generar procesos de desarrollo del cantón.

### **1.2.2. Contexto socio económico de la población**

Riobamba tiene una población en su mayoría mestiza en la zona urbana e indígena y campesina en la zona rural, con un componente de raza negra y blanca en porcentajes insignificantes. En la parte urbana de la ciudad se cuenta con población mestiza, indígena, campesina configurada esencialmente por las migraciones campo ciudad. Por otro lado la ciudad debido a sus centros e educación superior desde los años 90s, tiene migraciones significativas de estudiantes de diversas provincias del país. Así mismo tenemos población del cantón que ha migrado hacia los polos de desarrollo (Quito, Guayaquil, y otros países). Riobamba cuenta con población joven significativa la que se constituye la población económicamente activa. Nuestro cantón y ciudad a nivel nacional, es considerado como una ciudad intermedia en lo referente a número de habitantes.

En el campo económico se pueden distinguir dos realidades marcadas y diversas como en el caso social, la rural y la urbana. En el caso rural la economía se fundamenta esencialmente por las actividades primarias como la agricultura y la ganadería, las mismas que cada vez siguen en declive por los acontecimientos nacionales producidos, conllevando a una baja producción del campo por diversos factores como: la falta de organización comunitaria, asesoría técnica, insumos agrícolas, crédito y financiamiento, capacitación, mercados, sistemas de comercialización, entre otros. Esto ha provocado, como se ha mencionado anteriormente que el productor se desaliente de esta actividad económica, abandone el campo y se urbanice, aumentando los cinturones de miseria de Riobamba y otras ciudades del país.

Esta misma realidad económica nacional afecta al sector secundario, ubicado en la zona urbana del cantón, en donde el escaso parque industrial ha tenido un estancamiento en su crecimiento, provocado por el alto costo de la mano de obra a nivel local y nacional y por el ingreso de artículos importados de otros países con menor costo de producción. Adicionalmente aspectos como la debilidad gremial del sector industrial, el alto costo de la energía eléctrica, la escasez del líquido vital, la deteriorada y obsoleta infraestructura de vías de comunicación, la falta de políticas de incentivo a la implantación de industrias, el bajo nivel técnico y tecnológico, entre otras cosas, hacen de Riobamba por hoy, una ciudad poco atractiva a los inversionistas locales, nacionales e internacionales para la instalación de plantas industriales dentro de la localidad.

Estas circunstancias conllevan a que en el Área Urbana de Riobamba, se genere una actividad económica terciaria, caracterizada por el comercio, los servicios administrativos y los servicios turísticos.

Los aspectos sociales y económicos que han aportado para llegar a este punto, han hecho que mucha gente se dedique al comercio de artículos importados de toda índole, sector electrodoméstico, vehicular, construcción, artesanía, vestido, insumos agropecuarios, bisutería, etc., los cuales van predominando en la sección formal del comercio, contraponiendo con la sección informal anteriormente descrita, que está caracterizada por la venta de productos del sector primario y secundario provenientes del campo y de otras localidades respectivamente.

Cabe mencionar que el sector informal se ha instalado y ubicado en la insuficiente infraestructura construida para la comercialización, aspecto que ligado a la desorganización, la frágil estructura organizativa del segmento informal y la falta de control de las autoridades, provocan el uso inadecuado de los espacios públicos de plazas y calles, que conllevan al caos en el ordenamiento del territorio y por ende en un desorganizado y leve crecimiento económico de los actores.

De la misma manera el hecho de ser ancestralmente una ciudad de carácter político administrativa, capital de Provincia, tiene como otro actor de su población económicamente activa al significativo segmento de la población que labora para el sector público, pues es en esta ciudad, en donde se ubican la mayor cantidad de organismos gubernamentales de la región central del país, lo que da la oportunidad a la población de Riobamba de vincularse con los entes burocráticos.

Como se ha mencionado anteriormente, Riobamba al constituirse en un centro regional de educación superior atrae a población juvenil local y foránea y esto a su vez, genera la construcción e instalación de más establecimientos educativos, que requieren docentes de diferentes niveles y áreas profesionales. Como se evidencia el sector educativo tiene mucha potencialidad en un contexto local, regional y nacional y posiciona a Riobamba como una ciudad en mejores condiciones comparativas y competitivas con respecto a otras ciudades en la misma área de influencia.

Otro sector que en los últimos años ha crecido con mucha fuerza y que es un potencial del cantón y de la provincia, es el sector turístico, en el cual se han incrementado significativamente sus actividades de servicios turísticos. Esto se refleja en el aumento de infraestructura turística como hoteles, restaurantes, hostales, paraderos, entre otros y acompañados de diversos servicios de operadoras turísticas y empresas privadas y comunitarias. Riobamba cuenta con atractivos (nevado Chimborazo, la Reserva Faunística Chimborazo, el Parque Nacional Sangay, entre otros) y productos turísticos (el ferrocarril, bienes patrimoniales, turismo de naturaleza) importantes y que son reconocidos por el turismo local, nacional e internacional. Sin bien es cierto que existen atractivos y productos turísticos, todavía no se han implementado circuitos y paquetes turísticos naturales, ecológicos, culturales, históricos, comerciales, educativos, entre otros, con articulaciones parroquiales del Cantón Riobamba y cantonales de la provincia de Chimborazo. Como un reflejo de lo que ocurre a nivel nacional, en la provincia de Chimborazo y en el cantón Riobamba, en el sector de turismo todavía no existe una planificación orientada a generar el desarrollo integral del

territorio, como tampoco políticas públicas que promuevan y fortalezcan este sector.

En el tema de vialidad, que constituye el elemento integrador de una propuesta regional, ya que son las vías quienes permiten el acceso y conexión entre los centros de producción con los de comercialización y consumo, así como la dinamización del sector turístico y el intercambio cultural, podemos comprobar que los accesos tanto al Puerto de Guayaquil como al Austro se encuentran en malas condiciones, a diferencia de las vías que comunican al norte y a la capital del Ecuador, que funcionan con el sistema de concesión a la empresa privada. En lo referente al sistema vial interno, la red vial para la conexión con las parroquias rurales se encuentra en mal estado, lo que determina que existan comunidades aisladas de los centros urbanos y por ende a un proceso articulado y equitativo de crecimiento y desarrollo.

En lo urbano, a pesar de contar con un Plan de Desarrollo Urbano denominado PDUR, con una interesante propuesta de ordenamiento territorial, la cual está implementándose, es evidente que en el centro histórico por ejemplo, algunas edificaciones inventariadas como bienes patrimoniales fueron destruidas o no tienen un adecuado mantenimiento. En general se aprecia el deterioro de varios espacios públicos, la ausencia de nuevos ejes y anillos viales, lo que genera problemas de accesibilidad principalmente al centro histórico de la ciudad. El centro urbano se ha convertido en una zona que concentra gran parte de las actividades claves del cantón y que por su multifuncionalidad, abarca actividades complementarias y parásitas, volviendo al centro histórico en una zona congestionada con problemas especialmente en comercialización y transporte.

En la zona urbana la dispersa planificación sectorial con muy pocas posibilidades de articulación entre ellas, la ausencia de ejes viales y de una adecuada categorización vial y el caótico manejo del tráfico y transporte, se convierten en temáticas que demandan soluciones urgentes en procura de rescatar la imagen de la ciudad y el cantón.

Adicionalmente el elevado costo del suelo, dificulta el acceso al mismo por parte de las clases socio económico, medio-bajo y bajo lo cual imposibilita la implementación de vivienda de interés social. En la zona urbana del cantón la mayoría de las estructuras están debidamente construidas pero no tienen funcionalidad por diversas razones en donde prima las de carácter político y de intereses particulares, lo que impide organizar adecuadamente nuestro territorio.

Por otro lado, los procesos de planificación que se han desarrollado en el cantón Riobamba a lo largo de los años, se han limitado a criterios netamente técnicos y limitados a la esfera de la obra pública concentrada en la parte urbana. No se han incluido dimensiones territoriales, económicas, sociales, ambientales y políticas dentro de los diferentes procesos de planificación.

Adicionalmente la planificación no se ha realizado en forma consensuada entre los diferentes actores institucionales y sociales, públicos y privados, lo que ha limitado a que las acciones realizadas en forma individual no tengan sus resultados esperados.

En un análisis de la situación actual podemos referirnos al Cantón Riobamba como una gran población que se encuentra dormida y tiene todas las posibilidades de tener un resurgimiento al desarrollo social, económico, ambiental y territorial.

Por este motivo daremos algunos datos que nos ayuden a tener una panorámica más amplia para poder entrar en un análisis que permita realizar una planeación y una planificación a largo plazo para así cumplir con las aspiraciones de la ciudadanía.

El cantón Riobamba políticamente está dividido por 10 parroquias rurales y la cabecera cantonal que está constituida por la ciudad de Riobamba, por este hecho, haremos también una introducción de lo que significa cada una de estas

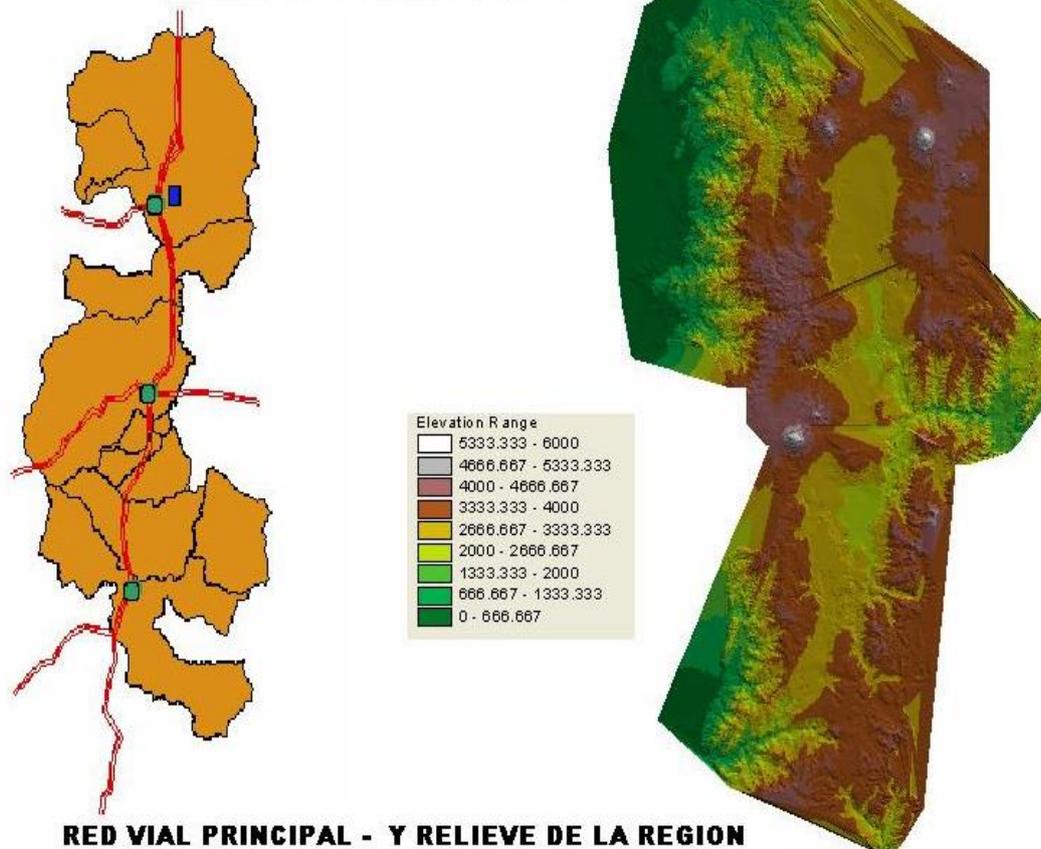
extensiones territoriales y de la forma como estas, coadyuvan para el desarrollo económico, social y ambiental del Cantón en su conjunto.

Estos poblados que se han conformado ancestralmente son parte importante en la historia y la posterior conformación del Cantón y han tenido una influencia notable en el posterior crecimiento de la conformación de la morfología urbana de la ciudad de Riobamba.

**FIGURA No. 2**

**RED VIAL DEL CANTÓN RIOBAMBA**

**ZONA SIERRA CENTRO**



FUENTE: Proyecto PLANTEL  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

### **1.2.3. La vialidad y el transporte en el cantón Riobamba**

Los sistemas vial cantonal y provincial tienen debilidades, lo que provoca un bajo desarrollo en el ámbito productivo, que se afecta a los sectores industrial, comercial, agropecuario, artesanal y, a pesar del reciente repunte de la actividad turística, también en él.

Esto disminuye el posicionamiento medianamente importante que ha tenido Riobamba a lo largo de su historia en comparación con otras ciudades de similares características, las cuales hoy en día se han posicionado de mejor manera.

### **1.2.4. Vialidad y Plan de Desarrollo Cantonal**

En el FODA de la Mesa de Ordenamiento Territorial del Plan Estratégico de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020 (Municipalidad del cantón Riobamba. 2006), se estableció como fortaleza las “vías amplias”; y como debilidad, una “red vial cantonal insuficiente y en malas condiciones”.

Además, se definió como amenaza los “fenómenos que afectan la infraestructura y el territorio local”.

En la submesa de vías y transporte, se determinaron las siguientes políticas, estrategias y programas del Plan de Ordenamiento Territorial.

## CUADRO No. 2

### POLÍTICAS, ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS DE VÍAS Y TRANSPORTE<sup>1</sup>

VIAS Y TRANSPORTE		
POLITICAS	ESTRATEGIAS	PROGRAMAS
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Reclasificación de la red vial cantonal para garantizar la fácil circulación desde y hacia los cantones vecinos, parroquias rurales, barrios y comunidades.</li><li>2. Apoyo a que la Municipalidad de Riobamba asuma competencias de tránsito y transporte.</li><li>3. Promoción de sistemas integrales de transporte público y privado.</li><li>4. Impulso de sistemas modernos y eficientes de movilidad que articule los polos de desarrollo del cantón.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1.1 Elaborar e implementar un Plan Vial Cantonal</li><li>2.1 Conformación de la Unidad de Tránsito y Transporte en la I. Municipalidad de Riobamba.</li><li>3.1 Elaborar e implementar un Plan de transporte público articulado con todos los actores</li><li>4.1 Lograr la interconexión de la propuesta vial cantonal con la red vial regional a partir de la consolidación de sistemas de transporte alternativos</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Vías, movilidad y transporte.</li></ol>

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

En cambio, en la submesa de espacios públicos se estableció como política la “recuperación y valorización del espacio público, aliado estratégico en el fortalecimiento de la identidad y autoestima de la ciudadanía Riobambeña”. Como estrategia se planteó “incorporar sistemas de circulación peatonal y de bicicletas”, mediante un programa de “Tratamiento de Espacios Públicos”.

A continuación se resume una breve descripción de los Proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial relacionados con las “vías, movilidad y transporte” con el fin de “establecer una red de comunicación que articule puntos urbanos, parroquiales, micro regionales y regionales, genere oportunidades de

<sup>1</sup>Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

intercambios sociales y económicos, implemente sistemas de transporte convencionales y alternativos, optimice recursos económicos, tiempo y garanticen una baja contaminación ambiental”, con el criterio de que “la conectividad es un eje fundamental para el desarrollo”.

### CUADRO No. 3

#### ASFALTADO DE VÍAS ESTRUCTURANTES URBANAS

OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Mejorar las vías internas y externas que permitan la integración y el desarrollo del territorio local y regional.</p>	<p>Asfaltar en forma programada las diferentes vías que estructuran la trama urbana y rural, con la finalidad de conectar el cantón entre sí y con otras regiones. Esto ayudará a consolidar y generar nuevos polos de desarrollo.</p>
<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asfaltar las vías expresas y colectoras de la ciudad</li> <li>• Descongestionar el tráfico vehicular de la ciudad</li> <li>• Mejorar el entorno circundante a las vías.</li> <li>• Estructurar los equipamientos mayores para mejorar su accesibilidad</li> </ul>	<p>Para la ejecución de las obras se concertará con los diversos actores públicos y privados tanto para la planificación como para la ejecución de la misma, con la finalidad de garantizar la calidad y agilidad en la ejecución.</p>

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 4

### REASFALTADO Y MANTENIMIENTO DE VÍAS CANTONALES

OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Dar mantenimiento a las principales vías del Cantón, ofreciéndoles una mejor imagen y potenciando las fortalezas de cada población para volverlos atractivos a la inversión.</p>	<p>Mantener y estructurar una red vial cantonal que ordene y garantice la adecuada interconexión cantonal, regional y nacional entre los distintos centros poblados, brindando seguridad a los usuarios. Un correcto sistema de información y señalización que privilegie las ventajas locales, a partir de la recuperación de las vías de acceso a diferentes puntos urbanos y rurales.</p> <p>Mantenimiento de la Panamericana Norte para articular el eje regional, Riobamba, Ambato, Latacunga.</p>
<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar el sistema vial cantonal.</li> <li>• Mejorar la imagen urbana de los centros poblados</li> <li>• Mejorar el nivel de vida del sector rural</li> </ul>	<p>Re asfaltado y mantenimiento de la Panamericana sur, en el eje Riobamba Calpi; San Juan, Colta.</p> <p>Ampliar y mejorar la vía Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Guamote, Macas, como eje articulador del sector agropecuario y turístico.</p> <p>Mejorar la vía Riobamba, Cubijíes, Penipe, Baños, como puerta de entrada al Oriente.</p> <p>Mejorar ostensiblemente la red vial terciaria, para dar una conectividad a cada uno de los asentamientos humanos que se desarrollan de forma dispersa incorporándoles al desarrollo.</p>

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 5

### REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS DE INGRESO A LA CIUDAD

OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Rehabilitar las vías de ingreso existentes, que permitan recuperar la imagen urbana y rural del cantón, recalcando las bondades de cada uno de los asentamientos para afianzar su desarrollo</p>	<p>Rehabilitar las vías de accesos a la ciudad de Riobamba articulando los distintos espacios públicos y nodos de producción para mejorar la imagen pública y la identidad colectiva de los habitantes de la población y de los visitantes. Constituir a la ciudad un centro de inversiones, que fortalezca sus sectores productivos a través de un adecuado sistema vial de fácil acceso y lectura, implementando señalización que potencie las virtudes del Cantón. Las principales avenidas de ingreso a la ciudad son:</p> <p>Avenida José Antonio Lizaraburu.  Avenida Pedro Vicente Maldonado.  Avenida Antonio José de Sucre.  Avenida Alfonso Chávez.  Avenida Celso Augusto Rodríguez.  Avenida Leopoldo Freire.  Avenida Juan Félix Proaño.  Avenida de los Shyris.</p>
<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar el sistema de vías de acceso a la ciudad</li> <li>• Mejorar la imagen del cantón.</li> <li>• Mejorar la calidad de vida de los sectores intervenidos.</li> </ul>	

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 6

### DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS VÍAS ESTRUCTURANTES

OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Consolidar el territorio cantonal, micro regional y regional a través de la proyección de nuevos ejes viales estructurantes que enlacen a los diferentes centros poblados urbanos y rurales y permitan su articulación a los procesos de desarrollo</p>	<p>Enlazar a la población de distintos polos urbanos y rurales interconectándolos entre sí para proyectar el futuro crecimiento de la ciudad y cantón para el desarrollo orgánico y ordenado del cantón, generando una conectividad entre cada asentamiento existente (ciudadelas, urbanizaciones, barrios, parroquias, etc.) y los que posterior creación. Se elaborarán los siguientes proyectos:</p>
<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordenar el crecimiento territorial del cantón</li> <li>• Jerarquizar el sistema vial cantonal y urbano.</li> <li>• Incorporar asentamientos humanos al desarrollo del cantón.</li> <li>• Dotar de infraestructura básica a los asentamientos humanos.</li> </ul>	<p>Licán, zona de los moteles.                      Puente del Carmen, las Abras.                      Las Abras, Cerro Negro.                      Cerro Negro, Leopoldo Freire.                      Leopoldo Freire, Yaruquíes.                      Yaruquíes, Licán.                      Otras vías posteriormente.</p>

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 7

### PLAN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

OBJETIVOS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Mejorar las condiciones de movilidad y transporte a nivel cantonal, a través de sistemas de transporte modernos y alternativos, orientado a la articulación de los polos de desarrollo y centralidades existentes</p>	<p>Determinación de una nueva estructura del transporte a nivel cantonal, considerando el uso y ocupación del suelo, congestión, tráfico en los diferentes sectores y polos de desarrollo actuales y propuestos. Concertación con los actores involucrados, incluyendo medios de transporte de última generación, combinándolo con medios alternativos que privilegien un rápido desplazamiento, un contacto mayor entre vecinos y promuevan la protección del ambiente. Distribución equitativa de las zonas de aparcamiento y utilización de cada una de las vías. Se ejecutarán los siguientes proyectos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Sistema de Transporte Público masivo</li><li>Rehabilitación y Mantenimiento del sistema ferroviario.</li><li>Sistema alternativo de Transporte (ciclo vías)</li><li>Sistema de estacionamiento público</li><li>Estacionamientos en el Centro Histórico y sus áreas inmediatas</li><li>Terminal Intercantonal</li><li>Terminal Oriental</li><li>Terminal Interparroquial Sur</li></ul>

	Nuevo Terminal Interprovincial. Sistema de transporte aéreo.
--	---

FUENTE: Plan de Desarrollo Cantonal Riobamba 2020.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

### **1.2.5. Uso de Suelo Urbano**

Actualmente se encuentra en vigencia la ordenanza en donde rige el Plan de Desarrollo Urbano, el mismo que ha tenido un importante y fundamental aporte al desarrollo de la ciudad, más no así del Cantón. Dicho Plan ha servido como lineamiento para la planificación, pues es el que dicta la normativa de ocupación y utilización del suelo en cada uno de los ámbitos urbanos, sectoriza y delimita los mismos, crea zonas de planeamiento y rige el límite jurídico del área urbana del Cantón Riobamba.

Este instrumento de Desarrollo, se lo debía revisar de forma quinquenal desde la puesta en marcha, pero ya en el instante de su aprobación definitiva, estaba con un desfase temporal. Por otro lado nunca se han realizado las evaluaciones correspondientes y con la dinámica urbana tan cambiante, ha significado un instrumento que no aporta significativamente con el desarrollo armónico y dinámico de la urbe.

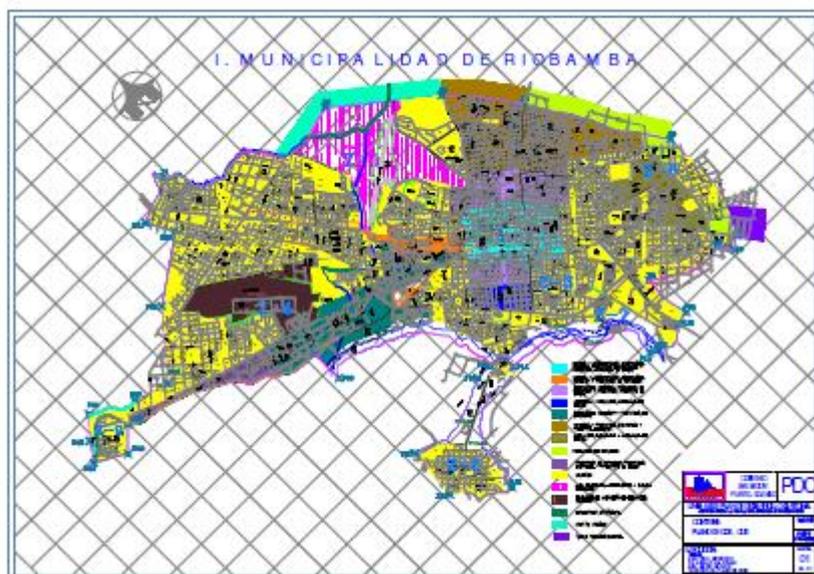
Es evidente el crecimiento de la ciudad de Riobamba a las zonas donde se encuentran las vías de comunicación, en especial la conformación en el intermedio de las vías Panamericana Norte y Panamericana Sur, lo que ha determinado un crecimiento alargado sobre todo a la zona Nor Occidental con respecto del Centro Histórico.

La implantación de grandes equipamientos urbanos ligado a la habilitación de ciertas vías estructurantes, han dado lugar a la expansión de ciertos sectores que se encontraban deprimidos.

Tal es el caso de la implantación del EMMPA, la apertura de la Avenida Leopoldo Freire, la implantación del Hospital Regional Docente de Riobamba, la Vía Guamote Macas y la implementación del Campus de la Universidad Nacional de Chimborazo con su vía a Guano.

**FIGURA No. 3**

**USO DEL SUELO DEL CANTÓN RIOBAMBA**



FUENTE: DIRECCION DE PLANIFICACION IMR. PLANO DE USOS DE SUELO URBANO PDUR  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

Vías, Movilización y Transporte. El sistema vial está constituido por un conjunto de subsistemas que trabajan en coordinación unos con otros, conformando una unidad integral de 91.666 m. de vías internas repartido de la siguiente manera:

**1.2.5.1. Sistema Vial Rural**

Cabe indicar que el sistema vial, está dividido en vías de primer orden, que se encuentran concesionadas a la empresa privada y cuyos contratos los ejecuta el gobierno central. Las vías de segundo orden están a cargo del Ministerio de

Obras Públicas y las vías de tercer orden están a cargo de los Consejos Provinciales a través de la ley orgánica de Régimen Provincial. La ley orgánica de Régimen Municipal da la potestad a los Municipios de ejercer jurisdicción sobre el tema únicamente dentro de los límites urbanos de cada cantón.

### CUADRO No. 8

#### VÍAS DE LAS PARROQUIAS RURALES

Parroquia	Número de Comunidades	TIPO DE RODADURA			Estado
		Asfalto	Adoquín	Tierra	
Licto	3	x			Regular
	23			x	Regular
Calpi	3	x			Pésimo
	15			x	Pésimo
Flores	Todas			x	Pésimo
Quimlag	Todas			x	Pésimo
San Luis	5	x			Bueno
	2			x	Bueno
Punqalá	Todas			x	Pésimo
Punín	Todas			x	Pésimo
Cubijes	Todas			x	Regular
Cacha	Todas			x	Regular
San Juan	3	x			Bueno
	18			x	Regular

FUENTE: Planes de Desarrollo Parroquiales del Cantón Riobamba.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

Como se puede observar en el cuadro número 08 con relación a las vías del cantón Riobamba y sus parroquias rurales se encuentran al menos 18 pavimentadas o con asfalto de las cuales 14 se encuentran en estado regular y el resto de vías del cantón Riobamba son de tierra, lastre o empedradas de las cuales se puede mencionar que el 74% de las mismas se encuentran en malas

condiciones y únicamente el 26% es transitable. Cabe mencionar que de acuerdo a las competencias es responsabilidad de GAD's provincial al vialidad de las zonas rurales, del GAD's Cantonal las vías de la cabecera cantonal (Ciudad de Riobamba).

### CUADRO No. 9

#### TIPO DE RODADURA EN KM DE LAS VÍAS DE LAS PARROQUIAS RURALES

PARROQUIA	TIPO DE RODADURA Km			
	ASFALTO	EMPEDRADO	LASTRE	TIERRA
PUNGALA	0	0	0	81.5
LICTO	6	1.5	0	33.5
FLORES	3	6	15	67
SAN LUIS	11	0	0	16
GALPI	4	10	11	25
LICAN	8	0	8	10.5
CACHA	0	0	33	5
SAN JUAN	0	0	22.5	31.5
PUNIN	0	25	17	45
QUIMIAG	6	0	57	35
CUBIJES	6	0	5	13
MATRIZ	4	5	9.3	33.5
<b>TOTAL CANTONAL</b>	<b>48</b>	<b>47.5</b>	<b>177.8</b>	<b>396.5</b>

FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

## CUADRO No. 10

### ESTADO DE LAS VÍAS DE LAS PARROQUIAS RURALES

PARROQUIAS	ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL CAMINO				
	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
PUNGALA	0	0	0	27	54.5
LICTO	0	9	32	0	0
FLORES	0	60	28	3	0
SAN LUIS	0	11	16	0	0
CALPI	0	0	0	28	18
LICAN	0	0	8	18.5	0
CACHA	0	0	36	2	0
SAN JUAN	0	0	46	8	0
PUNIN	0	17	42	25	3
QUIMIAG	0	6	55	37	0
CUBIJES	0	0	16	8	0
MATRIZ	0	4.5	32.8	14.5	0
<b>TOTAL CANTONAL</b>	<b>0</b>	<b>107.5</b>	<b>311.8</b>	<b>171</b>	<b>75.5</b>

FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba.  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

En base a la cantidad de kilómetros se puede determinar que la vialidad rural del cantón Riobamba se encuentran 107,5 kilómetros en estado bueno, 311,80 kilómetros en estado regular, 171 kilómetros en mal estado y 75.5 Kilómetros en estado deplorable, cabe mencionar que el 42% de la red vial cantonal necesita intervención a fin de mejorar las condiciones de movilidad interna hacia las parroquias rurales del Cantón Riobamba.

Además la vía de San Luis se encuentra intervenida por el Ministerio de Obras Públicas en una distancia de 3,27 kilómetros, la vía Riobamba - Penipe se encuentran realizados los estudios técnicos para su ejecución en el año del 2011 su distancia es de 18,17 kilómetros, la vía comunal de San Isidro de Patulú hacia la Josefina se encuentra en ejecución la misma que tiene una distancia de 3,14 kilómetros y existen dos estudios para la parroquia de Chacha con una distancia

de de 14,12 kilómetros, esta vía es hacia las comunidades de Chargopata y La Josefina.

**CUADRO No. 11**

**NIVELES DE INTERVENCIÓN DE LAS VÍAS DE LAS PARROQUIAS RURALES**

PARROQUIAS	NIVELES DE INTERVENCIÓN			
	MANTENIMIENTO RUTINARIO	MANTENIMIENTO PERIODICO	REHABILITACION	RECONSTRUCCION
PUNGALA	0	0	27	54.5
LICTO	9	32	0	0
FLORES	60	28	3	0
SAN LUIS	11	16	0	0
CALPI	0	0	28	18
LICAN	0	8	18.5	0
CACHA	0	36	2	0
SAN JUAN	0	46	8	0
PUNIN	17	42	25	3
QUIMIAG	6	55	37	0
CUBIJIES	0	16	8	0
MATRIZ	4.5	32.8	14.5	0
<b>TOTAL CANTONAL</b>	<b>107.5</b>	<b>311.8</b>	<b>171</b>	<b>75.5</b>

FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

Los cuadros precedentes dan a conocer los datos de las distintas vías de comunicación con las que cuenta el Cantón Riobamba, con sus respectivos datos de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción que éstas han sufrido. También se expresa el estado en el que se encuentran cada intersección con la dimensión en kilómetros y el tipo de capa de rodadura contado en kilómetros lineales. Estas vías comunican a la zona urbana de Riobamba con las cabeceras parroquiales.

### 1.2.5.2. Sistema Vial Urbano

También se tienen los datos del sistema vial urbano de la Ciudad de Riobamba, en el que se destaca la longitud, el tipo de rodadura y los respectivos porcentajes de cada uno de los aspectos concernientes al tema urbano.

**CUADRO No. 12**

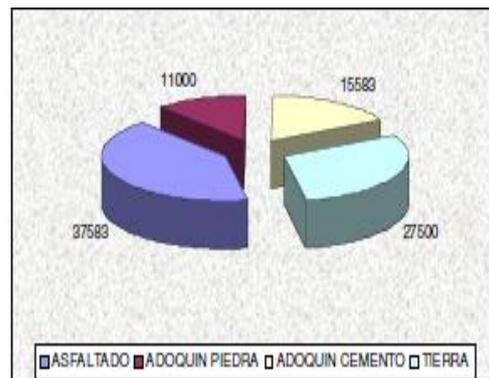
#### SISTEMA VIAL URBANO

	Longitud Total (ml)	Asfaltado (ml)	%	Adoquín Piedra (ml)	%	Adoquín Cemento (ml)	%	Tierra (ml)	%
<b>Vías Internas</b>	91666	37583	41	11000	12	15583	17	27500	30

FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO No. 1**

#### TIPO DE RODADURA



FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

El cuadro y el gráfico dan a conocer los datos de las distintas vías de comunicación con las que cuenta el Cantón Riobamba, con sus respectivos datos de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción que éstas han sufrido. También se expresa el estado en el que se encuentran cada intersección con la dimensión en kilómetros y el tipo de capa de rodadura contado en kilómetros lineales. Estas

vías comunican a la zona urbana de Riobamba con las cabeceras parroquiales y en ocasiones con las comunidades.

**CUADRO No. 13**

**TIPOS DE TRANSPORTACIÓN CANTÓN RIOBAMBA**

<b>TRANSPORTE</b>	<b>#COOPERATIVAS</b>	<b>UNIDADES</b>
Urbano	6	177
Estudiantil	5	83
Taxis	43	2052
Interprovincial	34	601
Carga pesada	nd	26

FUENTE: I. Municipalidad de Riobamba  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

En cuanto al transporte, podemos Riobamba tiene una adecuada cobertura a nivel cantonal, pues se cuenta con enlaces a los diferentes polos de desarrollo y ciudades importantes de otras regiones, así como la relación de la ciudad de Riobamba con sus parroquias rurales y otras cabeceras cantonales de la región. Sin embargo el problema viene dado por falta de políticas y planes de movilización y transporte, por lo que la población es presa fácil de una estructura que no permite la modernización de los sistemas de transportación y es quien paga las consecuencias.

**1.2.5.3. Dificultades de aplicación en la municipalidad de Riobamba**

Hasta la actualidad, en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) de Riobamba aún no se ha podido asumir a plenitud estas competencias debido a los siguientes problemas:

La expedición del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) es reciente, limita a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) a asumir con mayores amplitudes dichas competencias. Recordemos que antes se lo hacía mediante un engorroso trámite, cuyo procedimiento se establecía en la Ley de Descentralización del Estado y Participación Social, actualmente ya en desuso.

Anteriormente, el Consejo Nacional de Tránsito; y en el caso de las provincias, La Comisión Provincial de Tránsito eran los únicos organismos que tenían estas competencias, pese a estas limitaciones, los distritos metropolitanos como Guayaquil, Quito, Ibarra, Cuenca, Loja y Ambato, entre otros, reclamaron legalmente tales competencias y hasta la actualidad tienen experiencias interesantes. En el caso de la Municipalidad de Riobamba, en el año 2002, la administración del entonces Alcalde; Dr. Fernando Guerrero, simplemente propuso la “ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA EMPRESA DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DEL CANTÓN RIOBAMBA”, número 1099 la cual nunca fue tramitada y peor aún aprobada por el Concejo Municipal en la cual se solicitada la transferencia de la competencia referida al tema que estoy tratando.

En la actualidad, el Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) de Riobamba tampoco ha manifestado todavía su interés por asumir esta competencia; y de lo que se conoce, tampoco se ha creado una comisión u organismo técnico que se encargue de los estudios para mejorar la red vial de la ciudad y las parroquias rurales, además en la ciudad de Riobamba se ha intervenido 14 puntos por el sentido del proyecto de regeneración del sistema de Agua potable y Alcantarillado, cabe mencionar que las vías intervenidas deben intervenirse a fin de no causar molestia en la ciudadanía especialmente de Riobamba.

### 1.3. ANÁLISIS FODA DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

#### 1.3.1. Diagnostico Interno

##### 1.3.1.1. Fortalezas

Las fortalezas son aquellos factores en los cuales la Municipalidad de Riobamba, se encuentra bien, ha conseguido logros o posee ventajas competitivas para sumir las competencias relacionadas al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que le otorga la ley (COOTAD). Las fortalezas detectadas en el GADM-R, según un muestreo por cuotas aplicado a líderes de opinión de la ciudad, son las siguientes:

**CUADRO No. 14**

<b>Nº</b>	<b>FORTALEZAS</b>
<b>1.</b>	<b>ADMINISTRATIVO</b>
1.1.	Infraestructura propia
1.2.	Recursos humanos y técnicos disponibles
1.3.	Mobiliario y equipamiento básico disponible
<b>2.</b>	<b>JURÍDICO</b>
2.1.	Departamento Jurídico con experiencia
2.2.	Base legal nacional y local disponible
<b>3.</b>	<b>TÉCNICO</b>
3.1.	Apoyo del Departamento de Planificación
3.2.	Apoyo del Departamento de Gestión Ambiental
3.3.	Apoyo de la Dirección de Proyectos el proyecto para aplicación de competencias Ley (COOTAD).
3.4.	Talleres para mantenimiento y reparación de vehículos y maquinaria
3.5.	Topografía plana de la ciudad
3.6.	Efectividad del Departamento Financiero

4.	<b>POLÍTICO</b>
4.1.	Compromiso de organizaciones sociales y ciudadanía
4.2.	Capacidad de ejecutar programas y proyectos de fortalecimiento político y social
4.3.	Disposición para el mejoramiento tecnológico
4.4.	Capacidad de realizar monitoreo, seguimiento y evaluación sostenible de proyectos relacionados con el TTSV
4.5.	Capacidad de realizar y ejecutar convenios interinstitucionales relacionados con el TTSV
5.	<b>ECONÓMICO</b>
5.2.	Recaudación por concepto de rodajes vehiculares

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

### 1.3.1.2. Debilidades.

Las debilidades son aquellos factores que provocan vulnerabilidad y desventaja en la Municipalidad de Riobamba para sumir las competencias relacionadas al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que le otorga la ley (COOTAD). Las debilidades detectadas en el GADM-R, según un muestreo por cuotas aplicado a líderes de opinión de la ciudad, son las siguientes:

**CUADRO No. 15**

<b>Nº</b>	<b>DEBILIDADES</b>
1.	<b>ADMINISTRATIVO</b>
1.1.	Exceso de burocracia en el GADM-R
1.2.	Deficiente gestión del personal
1.3.	Deficientes equipos y tecnologías relacionadas al TTSV
1.4.	Deficientes estadísticas del TTSV
1.5.	Estructura organizacional obsoleta del GADM-R
1.6.	Calles y carreteras del cantón en mal estado

1.7.	Ausencia de programas de capacitación a los actores involucrados en materia de TTSV
2.	<b>JURÍDICO</b>
2.1.	Normativa obsoleta
2.2.	Incumplimiento de ordenanzas
3.	<b>TÉCNICO</b>
3.1.	Falta de capacitación a los técnicos en materia de TTSV
3.2.	Falta de coordinación entre los organismos competentes del TTSV
3.3.	Falta de planificación del sistema de TTSV
4.	<b>POLÍTICO</b>
4.1.	Falta de propuestas en el GADM-R, para asumir las competencias del TTSV
4.2.	Falta de consenso entre los actores involucrados en el TTSV
4.3.	Débil compromiso político de autoridades para actualizar la normatividad del TTSV
5.	<b>ECONÓMICO</b>
5.1.	Falta de presupuesto para la planificación, regulación y control del sistema de TTSV
5.3.	Débil sistema de recaudación de impuestos del GADM-R

FUENTE: Investigación de Campo  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

### 1.3.2. Diagnostico Externo

#### 1.3.2.1. Oportunidades

Oportunidades son fenómenos que están ocurriendo o que podrán ocurrir en el futuro y que cooperan al logro de los objetivos de la Municipalidad de Riobamba para asumir las competencias relacionadas al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que le otorga la ley. Las oportunidades detectadas en el GADM-R, según un muestreo por cuotas aplicado a líderes de opinión de la ciudad, son las siguientes:

## CUADRO No.16

### OPORTUNIDADES

Nº	OPORTUNIDADES
1.	<b>ADMINISTRATIVO</b>
1.1.	Reorganización a nivel nacional y local del sistema de tránsito, transporte y seguridad vial
1.2.	Posibilidad de capacitación periódica y oportuna a personal de los GADM por parte del Estado.
1.3.	Existencia de experiencias de GADM de otras provincias que pueden ser aprovechadas
2.	<b>JURÍDICO</b>
2.1.	Existencia de leyes que favorecen la aplicación de competencias a los GADM en materia tránsito, transporte y seguridad vial para la planificación, regulación y control
3.	<b>TÉCNICO</b>
3.1.	Existencia de estudios técnicos sobre diversos temas del tránsito, transporte y seguridad vial
3.2.	Existencia en el país y América latina de experiencias y expertos en tránsito, transporte y seguridad vial
3.3.	Existencia de condiciones de acercamiento con los diferentes gremios del transporte para mejorar el servicio. Se debe firmar convenios para mantener y mejorar el servicio de transporte urbano e inter cantonal de la ciudad.
4.	<b>POLÍTICO</b>
4.1.	Ganar el apoyo de la ciudadanía como respuesta a un eficiente, eficaz y efectivo servicio de transportación interna y externa de los habitantes de la ciudad de Riobamba..
4.2.	Posibilidad de una decisión política a mediano o largo plazo, para la creación de un transporte urbano municipal

4.3.	Acercamiento con todas las autoridades del cantón involucradas en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial
4.4.	Aprovechar la Ley COOTAD para actualizar y equiparse con los sectores más desarrollados de la región en materia de transporte
4.5.	Renovar los sistemas tecnológicos y sus procesos en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. Además de contribuir al mejoramiento del ambiente aplicando las normativas existentes como la norma ISO 14000 y 26000
5.	<b>ECONÓMICO</b>
5.1.	Disponibilidad de recursos estatales e internacionales para asumir una adecuada competencia
5.2.	Disponer de ingresos y recursos propios, vía ordenanza. Es decir autonomía financiera.
5.3.	Monitorear el proceso económico de las operadoras de transporte con sostenibilidad y transparencia. Además de hacer cumplir las leyes y reglamentos ya establecidos en la parte económica financiera de la nueva organización.

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

### 1.3.2.2. Amenazas

Amenazas son fenómenos que están ocurriendo o que podrán ocurrir en el futuro, que dificultan el logro de los objetivos de la Municipalidad de Riobamba y que inclusive ponen en peligro su sobrevivencia para asumir las competencias relacionadas al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que le otorga la ley (COOTAD). Las amenazas detectadas en el GADM-R, según un muestreo por cuotas aplicado a líderes de opinión de la ciudad, son las siguientes:

## CUADRO No. 17

### AMENAZAS

Nº	AMENAZAS
1.	<b>ADMINISTRATIVO</b>
1.1.	Existencia de fenómenos de riesgo como las constantes erupciones, inundaciones y otros fenómenos que no se puedan controlar como la vetustez de las carreteras y vías de comunicación, la idiosincrasia de los habitantes y las posibles medidas de mitigación.
1.2.	Desatención por parte de organismos del estado a las propuestas en materia de tránsito, transporte y seguridad vial
2.	<b>JURÍDICO</b>
2.1.	Injerencia política y parcializada de grupos interesados frente a las reformas jurídicas en materia de tránsito, transporte y seguridad vial
3.	<b>TÉCNICO</b>
3.1.	Adquisición de equipos y tecnología de difícil reparación y mantenimiento
4.	<b>POLÍTICO</b>
4.1.	Injerencia de los dirigentes de la transportación en la toma de decisiones políticas
4.2.	Falta de consenso en las autoridades del ramo
4.3.	Actuación y presencia de intereses particulares de los organismos de tránsito
5.	<b>ECONÓMICO</b>
5.1.	Indisposición de organismos del Estado para financiar las propuestas en materia de reforma del sistema de tránsito, transporte y seguridad vial

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

### 1.3.3. Priorización de nudos críticos

Los “nudos críticos” son los problemas o debilidades detectadas, ordenados de forma jerárquica en base a criterios de dificultad, tiempo e impacto. De estos nudos críticos ordenados se derivan directamente los proyectos de solución. Para determinar las debilidades como nudos críticos priorizados se aplicará el siguiente procedimiento:

#### 1.3.3.1. Escala de Likert

Es una escala de valoración de dichos nudos críticos con cuatro opciones para cada criterio, conforme al siguiente cuadro.

**CUADRO No. 18**

#### **VALORACIÓN DE LA ESCALA DE LIKERT**

<b>OPCIONES</b>	<b>SIGLAS</b>	<b>VALORES</b>
Ninguna	N	1
Poca	P	2
Regular	R	3
Mucha	M	4

FUENTE: Aranda, Alcides (2007).  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

#### 1.3.3.1.1. Indicadores

Los indicadores que se aplicarán tienen el siguiente significado:

- **Dificultad.-** “Cuán difícil es solucionar el nudo crítico considerando ciertas variables como la factibilidad técnica y los costos” (ARANDA, 2007).

- **Tiempo.-** “Cuan largo es el tiempo que le llevaría al GADM-R solucionar el nudo crítico”.
- **Impacto.-** “Qué tan importante es el nudo crítico desde la óptica de los usuarios para que genere un efecto positivo en el GADM-R luego de asumir las competencias referidas”.

La relación es inversamente proporcional para los criterios de dificultad y tiempo. Es decir, “mientras más difícil resulta solucionar el nudo crítico o más largo es el tiempo que se emplee en solucionarlo, menor será el puntaje que se le asigne”. En cambio para el criterio impacto, “la relación es directamente proporcional, puesto que mientras más alto es el impacto, mayor será el puntaje asignado”.

#### **1.3.3.2. Priorización**

El nudo crítico con mayor puntaje estará en primer lugar y así sucesivamente” (Ibíd.).

#### **1.3.3.3. Transformación de nudos críticos en proyectos**

Una vez ordenados los nudos críticos como resultado de la aplicación de la escala y la matriz correspondiente, se los redacta como títulos de proyectos. Para obtener los nudos críticos y priorizarlos, se aplicó la siguiente matriz.

**CUADRO No. 19**

**MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE NUDOS CRÍTICOS**

Nº	INDICADORES	DIFICULTAD				TIEMPO				IMPACTO				PTOS
	OPCIONES	M	R	P	N	M	R	P	N	N	P	R	M	
1	Exceso de burocracia en el GADM-R				x				x				x	6
2	Deficiente gestión del personal		x				x						x	10
3	Deficientes equipos y tecnologías relacionadas al TTSV				x			x					x	7
4	Deficientes estadísticas del TTSV			x				x					x	7
5	Estructura organizacional obsoleta del GADM-R		x					x				x		8
6	Calles y carreteras del cantón en mal estado				x				x				x	6
7	Ausencia de programas de capacitación a los actores involucrados en materia de TTSV			x				x				x		7
8	Normativa obsoleta				x				x				x	6
9	Incumplimiento de ordenanzas				x				x				x	6
10	Falta de capacitación a los técnicos en materia de TTSV			x				x				x		7
11	Falta de coordinación entre los organismos			x			x						x	7

	competentes del TTSV																			
12	Falta de planificación del sistema de TTSV				x				x										x	6
13	Falta de propuestas en el GADM-R, para asumir las competencias del TTSV			x				x											x	9
14	Falta de consenso entre los actores involucrados en el TTSV				x				x										x	7
15	Débil compromiso político de autoridades para actualizar la normatividad del TTSV				x				x										x	7
16	Falta de presupuesto para la planificación, regulación y control del sistema de TTSV				x				x										x	7
17	Débil sistema de recaudación de impuestos del GADM-R			x					x										x	9
<b>TOTALES</b>																				

FUENTE: FODA.  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

Por lo tanto, los nudos críticos que el GADM-R debe afrontar para resolver adecuadamente las competencias que le exige el COOTAD en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; en orden de prioridad, son los siguientes:

- Implementación de un sistema de capacitación del personal en área de transporte y control vehicular.

- Falta de propuestas en el GADM-R, para asumir las competencias del TTSV; y débil sistema de recaudación de impuestos.
- Estructura organizacional obsoleta del GADM-R.
- Deficientes equipos y tecnologías relacionadas al TTSV; deficientes estadísticas sobre el TTSV; ausencia de programas de capacitación a los actores involucrados en materia de TTSV; falta de capacitación a los técnicos en materia de TTSV; falta de coordinación entre los organismos competentes del TTSV; falta de consenso entre los actores involucrados en el TTSV; débil compromiso político de autoridades para actualizar la normatividad del TTSV; y, falta de presupuesto para la planificación, regulación y control del sistema de TTSV.
- Exceso de burocracia en el GADM-R; Calles y carreteras del cantón en mal estado; Normativa obsoleta; Incumplimiento de ordenanzas; Falta de planificación del sistema de TTSV;

Como se puede deducir de la anterior jerarquización, estas grandes debilidades tienen una secuencia de menor a mayor complejidad, pues una vez resueltas las que están agrupadas en los cuatro primeros nudos críticos, permitirán resolver las del numeral cinco.

- Cabe destacar que estos nudos críticos pueden ser resueltos en forma de proyectos o programas que agrupen proyectos específicos para que el GADM-R pueda ir asumiendo con efectividad las competencias que el COOTAD le transfiere en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

#### 1.4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA SOBRE EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

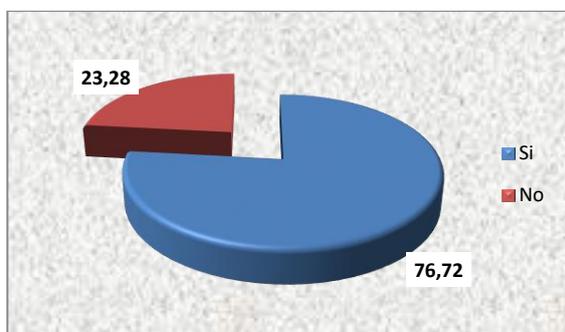
**Pregunta 1.-** ¿Sabía usted que la Municipalidad de Riobamba, según la Ley del COOTAD ya tiene las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 1**  
**CONOCIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Si	290	76,72%
No	88	23,28%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO No. 1**  
**CONOCIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

El 76, 72% de los consultados dicen que sí conocen que el GADM, según la Ley, del COOTAD ya tienen las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba. El 23, 28% opinan que no conocen.

El GADM-R debe implementar urgentemente tales competencias porque la mayoría de la población ya sabe que la ley se las ha transferido y es obligatoria.

**Pregunta 2.-** ¿Qué le parece a usted que el GADMR, asumirá la organización de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 2**

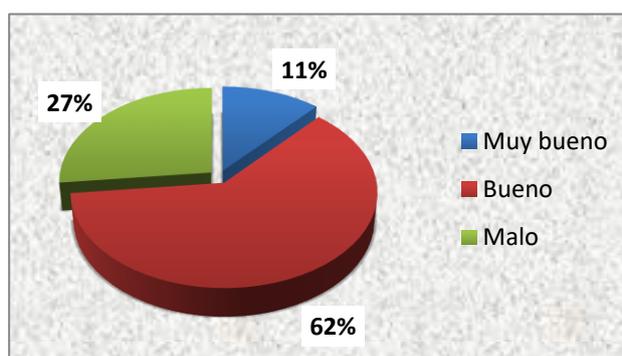
**ASUMIR LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Muy bueno	44	11,64%
Bueno	233	61,64%
Malo	101	26,72%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO No. 2**

**ASUMIR LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

El 61.64% de los encuestados manifiestan que es bueno. El 27% que es mal y el 11.64% muy bueno. La mayoría de la población de Riobamba; es decir el 61.64%, consideran entre bueno y muy bueno que el GMADR asuma tales competencia, ya que según la LOTASEV indica que se debe otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

**Pregunta 3.-** Según la ley, las Municipalidades tienen las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre, la seguridad vial, la construcción de terminales, transferencia de mercaderías y alimentos; y el trazado de las vías. ¿Cuánto cree que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal está preparado para implementar estas competencias en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 3**

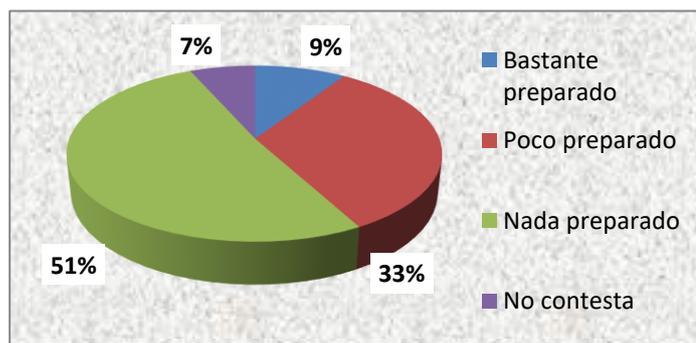
**ESTA PREPARADO EL GADM PARA ASUMIR LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Bastante preparado	35	9,26%
Poco preparado	124	32,80%
Nada preparado	194	51,32%
No contesta	25	6,61%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO No. 3**

**ESTA PREPARADO EL GADM PARA ASUMIR LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

El 51.32 % de los encuestados se pronuncian que nada preparado se encuentran el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Riobamba, 33% poco preparado el 9.26% bastante preparado y el 7 % no contesta. El GADM Cantón Riobamba al asumir las competencias tiene la obligación de capacitar a sus funcionarios inmersos en esta materia.

**Pregunta 4.-** ¿Cuáles de las siguientes debilidades impide que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal implemente con éxito las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre?

**TABLA No. 4**

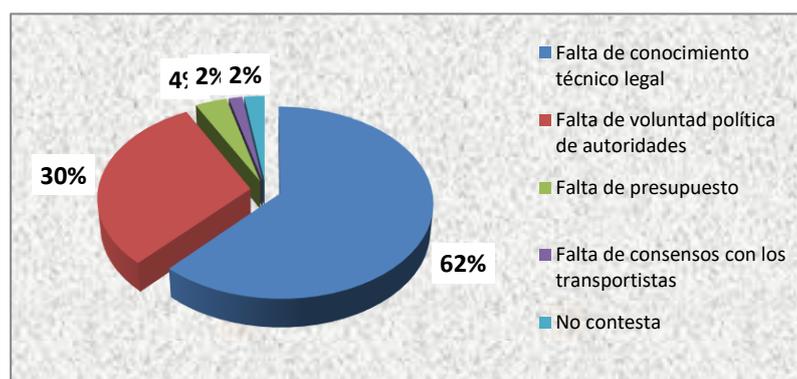
**DEBILIDADES DEL GADM PARA IMPLEMENTAR LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Falta de conocimiento técnico legal	234	61,90%
Falta de voluntad política de autoridades	115	30,42%
Falta de presupuesto	14	3,70%
Falta de consensos con los transportistas	6	1,59%
No contesta	9	2,38%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO Nº 4**

**DEBILIDADES DEL GADM PARA IMPLEMENTAR LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

Falta de conocimiento técnico legal se pronuncian los encuestados en un 62% y en cambio por falta de voluntad política el 30 %.El GADM DEL Cantón Riobamba debe capacitar sostenidamente a sus autoridades y personal que sea encargado de implementar las competencias señaladas.

**Pregunta 5.-** ¿Cuál es la principal fortaleza que tiene el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal para implementar las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 5**

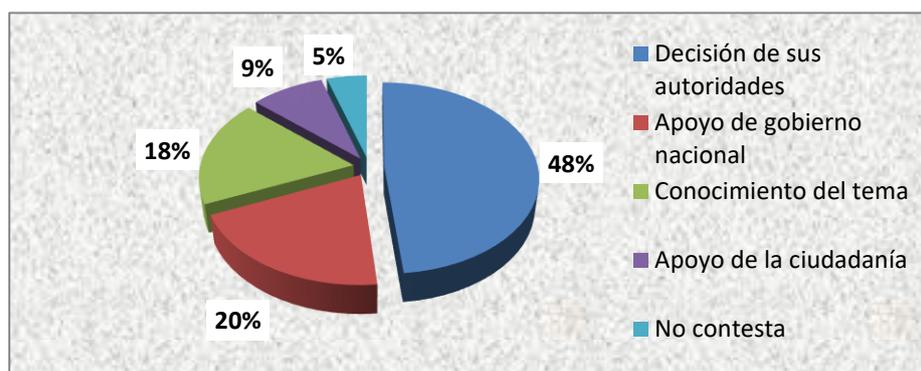
**FORTALEZAS DEL GADM PARA IMPLEMENTAR LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Decisión de sus autoridades	183	48,41%
Apoyo de Gobierno Nacional	76	20,11%
Conocimiento del tema	68	17,99%
Apoyo de la ciudadanía	33	8,73%
No contesta	18	4,76%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO Nº 5**

**FORTALEZAS DEL GADM PARA IMPLEMENTARLAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

El 48.41% de los encuestados creen que la decisión de sus autoridades es la mejor Fortaleza del GADM, 20.11% apoyo del Gobierno Nacional, el 17.99% conocimiento del tema y el 8.73% apoyo de la ciudadanía.

Teniendo el Apoyo de sus autoridades el GADM tiene la obligación de asumir las competencias en materia de dicha investigación.

**Pregunta 6.-** ¿Qué modelo de gestión, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal debe gerenciar las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 6**

**MODELO DE GESTIÓN DEL GADM**

<b>INDICADORES</b>	<b>F.A.</b>	<b>F.R.</b>
Mediante una Unidad Pública Municipal	309	81,75%
Mediante una empresa mixta	50	13,23%
Mediante delegación total de competencias a organismos de transportistas	11	2,91%
Mediante delegación parcial de competencias a organismos de transportistas	8	2,12%
Permitiendo que sigan los organismos de transportistas manejando las competencias	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

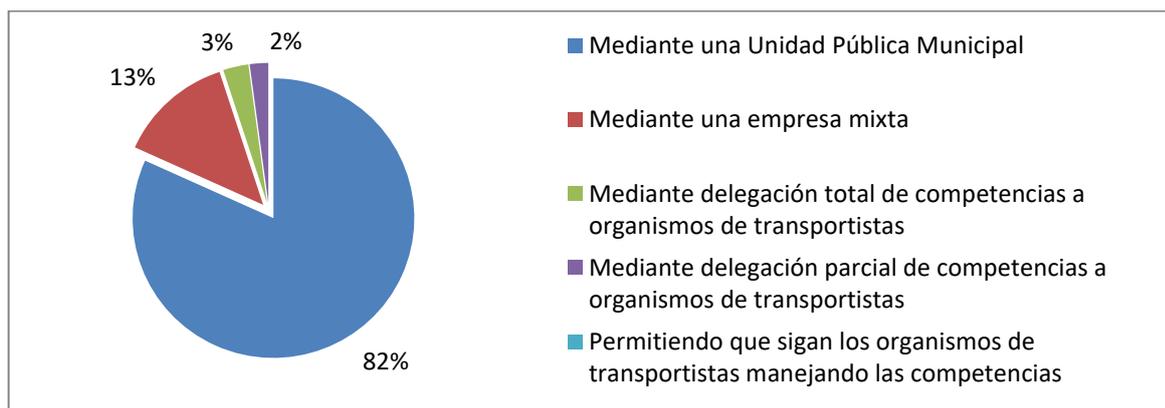
FUENTE: Investigación de Campo.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO Nº 6**

**MODELO DE GESTIÓN DEL GADM**



FUENTE: Investigación de Campo.

ELABORACIÓN: Jaime García

FECHA: 03-06-2011.

El 82% de los encuestados se pronuncian mediante una empresa pública municipal y 13% mediante una empresa mixta. Por lo tanto el GADM del cantón Riobamba debe gerencia por una empresa pública municipal

**Pregunta 7.-** Si el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal asume las competencias de planificar, regular y controlar el transporte público, el tránsito y la seguridad vial, ¿Cuánto cree que mejorarían estos servicios en el cantón Riobamba?

**TABLA No. 7**

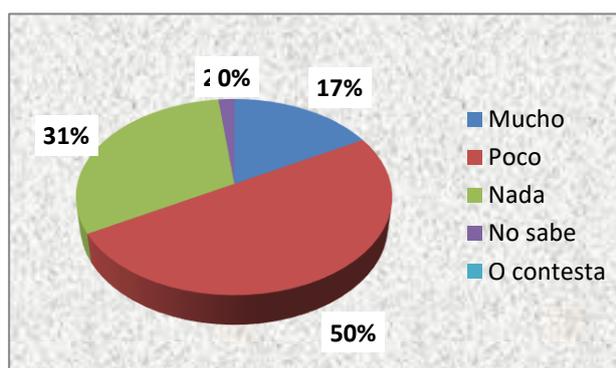
**MEJORAMIENTO DE SERVICIOS DEL GADM SI ASUME LAS COMPETENCIAS**

INDICADORES	F.A.	F.R.
Mucho	64	16,93%
Poco	189	50,00%
Nada	118	31,22%
No sabe	7	1,85%
No contesta	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>378</b>	<b>100%</b>

FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

**GRÁFICO Nº 7**

**MEJORAMIENTO DE SERVICIOS DEL GADM SI ASUME LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación de Campo.  
 ELABORACIÓN: Jaime García  
 FECHA: 03-06-2011.

El 50% manifiestan que poco se mejoraría los servicios, 31% nada y el 19% mucho. Al asumir dichas competencias el GADM de Riobamba tiene la obligación de implementar todos los mecanismos necesarios para dar un buen servicio.

## **CAPÍTULO II**

### **2. MARCO REFERENCIAL**

#### **2.1 MARCO TEÓRICO**

##### **2.1.1 Generalidades del tránsito y transporte terrestre**

###### **2.1.1.1 Concepto de tránsito**

“Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. Por ejemplo: “El tránsito de esta ciudad es infernal”, “Discúlpeme, llegué tarde porque hay problemas de tránsito”, “Los automovilistas deben tener en cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”.<sup>2</sup>

El tránsito es el movimiento de circulación que los peatones los pasajeros y los vehículos realizan cuando se trasladan por la vía pública. Todos tenemos derecho a circular, pero debemos recordar que el tránsito está reglamentado y cuando nos trasladamos por la vía pública a pie o en un vehículo debemos respetar las reglamentaciones que lo regulan. De manera que el tránsito es el movimiento que efectuamos por la vía pública y que es regulado por la leyes y reglamentos.

###### **2.1.1.2 Definición de tránsito**

Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. Por

---

<sup>2</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

ejemplo: “El tránsito de esta ciudad es infernal”, “Discúlpeme, llegué tarde porque hay problemas de tránsito”, “Los automovilistas deben tener en cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”.

Aceptada la definición de tránsito como el “movimiento de vehículos y/o personas que se desplazan sobre un camino o calle. Tránsito o tráfico”.

Otra definición afirma que es “la actividad de vehículos o personas que pasan por una calle, carretera, etc.”.

### **2.1.1.3 Tipos de tránsito**

Se establecen los siguientes tipos de tránsito<sup>3</sup>.

#### **Transporte terrestre**

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.

#### **Tipos de transporte terrestre**

Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una

---

<sup>3</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados).

- **Transporte por carretera<sup>4</sup>**

Es el más importante en la actualidad tanto para mercancías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados, (coches, camiones o autobuses). Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, pues no se restringe a seguir unas rutas fijas como el ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras. Como desventajas presentan el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias, o la congestión generada debido al aumento de los flujos.

El origen de esta red hay que buscarla en los antiguos caminos de herradura que fueron transformados desde finales del siglo XIX y durante todo el siglo XX en carreteras. Además se han ido construyendo nuevas vías que han ido facilitando el transporte y jerarquizando la red, así encontramos redes viarias compuestas por autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras de diferentes anchos y caminos asfaltados o ripiados. En los países desarrollados, la red es densa y altamente jerarquizada, constituyendo el principal objetivo de las autoridades el mantenimiento de las infraestructuras ya construidas y la transformación en autopistas de las vías de circulación más densas; mientras que en los países subdesarrollados, la red es bastante menos densa y presenta problemas de acondicionamiento, asfaltado, sinuosidad, etc.

- **Transporte por ferrocarril**

Su principal ventaja radica en su capacidad para transportar grandes volúmenes de mercancías, que se contrapone con su inflexibilidad, pues únicamente puede

---

<sup>4</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

alcanzar los lugares a los que lleguen las vías férreas. Su desarrollo se concentró en el siglo XIX en el seno de los países desarrollados, siendo soporte de la primera revolución industrial. La mayor parte de la red ferroviaria procede de esos momentos. Durante el siglo XX, le surgieron grandes competidores, como el avión para el transporte de viajeros de larga distancia o el transporte por carretera para la corta distancia y las mercancías. El ferrocarril se ha adaptado a las nuevas circunstancias desarrollando más velocidad, mayor confort y especialización en el tráfico de mercancías (contenedores, cisternas, vagones frigoríficos...). El futuro del ferrocarril está en las redes de Alta velocidad, que actualmente se están diseñando, como es el caso de la red europea.<sup>5</sup>

- **Transportes especiales**

Estas redes son exclusivas para transportar un único producto, como el petróleo a través de oleoductos, el gas a través de gaseoductos, la energía eléctrica a través de las redes de Alta tensión, o la información a través de la red telefónica.

#### **2.1.1.4 Factores relacionados con el tránsito en las ciudades**

El tránsito en las ciudades del Ecuador es un fenómeno social, económico, cultural, ambiental y político de grandes proporciones que afecta a la gran mayoría, por no decir a la totalidad de la población. Está ligado íntimamente al Estado, encargado de regularlo, a la empresa privada como una de las fuentes de prestación del servicio y consiguientemente a la sociedad en condición de usuarios. El tránsito no está limitado a la transportación urbana o provincial de pasajeros. También incluye la transportación de mercaderías, materia prima, semovientes y todo tipo de recursos necesarios para la vida social. Adicionalmente, el tránsito está ligado profundamente a la planificación urbana de las ciudades, el uso del suelo, la convivencia armoniosa con el ambiente y lo que en la actualidad se ha dado en llamar el ordenamiento territorial que implica el uso

---

<sup>5</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

adecuado, democrático y equitativo del espacio común; que es de todos, para garantizar una circulación de personas y cosas, de manera óptima.

A continuación, como una manera gráfica de mostrar algunos de los factores que inciden directamente en el tránsito, me permitiré seguir haciendo algunos comentarios, apoyado de algunos estudios correspondientes.

### **La congestión vehicular**

“La congestión de tránsito se ha transformado en un flagelo de particular severidad, que se manifiesta en los países industrializados como también en los que están en desarrollo” (Albert, Bull. Congestión de tránsito. El problema y cómo resolverlo. Ed. ONU/CEPAL/GTZ. (Santiago): 2003). Esta situación también se refleja en una ciudad “pequeña como Riobamba” con secuelas menos evidentes en las parroquias rurales. Este fenómeno, “Afecta tanto a automovilistas como a usuarios del transporte colectivo y acarrea pérdida de eficiencia económica y otros efectos negativos para la sociedad. Preocupante es que esta expresión de los tiempos actuales se haya ido acentuando, sin tener visos de alcanzar un cierto límite, transformándose en una pesadilla que amenaza la calidad de vida urbana”.<sup>6</sup>

### **Ineficacia del servicio de transporte urbano**

Como parte del fenómeno del tránsito urbano, el servicio de la transportación en el Ecuador es ineficiente, especialmente en las ciudades pequeñas. Algunos de sus efectos son: “incremento de los tiempos de viaje, especialmente en las horas pico”, unidades obsoletas que no cumplen con las normas INEM, contaminación ambiental, exceso de velocidad con el consiguiente riesgo para los pasajeros, maltrato físico y hasta verbal de parte de los conductores y controladores, irrespeto de las normas establecidas por los organismos de planificación y control del sistema, ambiente interno inadecuado, ningún control de la delincuencia y

---

<sup>6</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

otros más. Inclusive, la ciudadanía, en los últimos años, ha sido presa de un cobro excesivo de la tarifa del transporte urbano especialmente, debido a la falta del “vuelto” en centavos lo que ha dado lugar a un ignominioso redondeo.

### **Aumento del parque automotriz**

Como sostiene la fuente ya citada, “Las últimas décadas han visto un aumento explosivo de la cantidad de vehículos motorizados en los países en vías de desarrollo, fruto de diversos factores, como el aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de ingresos medios” y un mayor acceso al crédito; todo lo cual ha generado un crecimiento exagerado de vehículos públicos y privados, lo cual genera una conflictividad mayúscula, especialmente en las ciudades pequeñas como Riobamba.<sup>7</sup>

### **Contaminación ambiental**

Según la misma fuente, “los vehículos emiten también gases de efecto invernadero”, contribuyendo de forma negativa al agravamiento del calentamiento global que tantos desastres a nivel mundial está generando.

Paralelamente a esta contaminación, también existe una queja constante respecto a la contaminación por ruido que también es originada por los transportes urbanos (buses, busetas, taxis, camionetas, camiones, etc.) que prestan servicio público y desde luego por parte de los particulares.

### **Aumento de accidentes**

Según otra fuente consultada<sup>8</sup> “El año 2009, en nuestro país ocurrieron 21.528 accidentes de tránsito. El año 2009 en el Ecuador ocurrieron 21.528 accidentes,

---

<sup>7</sup>“Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

<sup>8</sup>ANETA. Estadísticas de accidentes de tránsito en el Ecuador [En línea] [Citado 15 Mayo 2011]. Disponible en: URL [http://www.aneta.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=106](http://www.aneta.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=106)

siendo la principal causa la impericia e imprudencia con 8.356 accidentes que equivale al 39%. El exceso de velocidad es la segunda causa de accidentes de tránsito con 4.615 accidentes que equivale al 21,5%. La combinación de alcohol y conducción es una mezcla fatal, el año 2009 fue causante de 2.141 accidentes que equivale al 10%. Durante el 2009 14.869 personas resultaron heridas en accidentes de tránsito, muchas de estas víctimas se podrían haber evitado con el uso del cinturón de seguridad.

En Ecuador durante el año 2009, fallecieron 2.088 personas en accidentes de tránsito, esto en promedio significa que cada día fallecieron 5,7 personas. El incumplimiento de las normas durante el año 2009 provocó el 86% de los siniestros”. En consecuencia, el tránsito, como fenómeno social, está fuertemente entrelazado con la seguridad vial, como es el propósito de la presente investigación demostrar, en procura de implementar las competencias respectivas en la GADMR.

### **Aumento de costos operacionales y del valor de los pasajes**

Debido a causas macroeconómicas que están en relación con todo el sistema socioeconómico nacional, la transportación de todo tipo ha sufrido constantemente el “...aumento del consumo de combustibles en el transporte y, en general, de los costos operacionales de los vehículos”. Esta subida de materia prima e insumos, generalmente es descargada en el valor de los pasajes, cuando se trata del transporte público, siendo el usuario final el más perjudicado.

### **Desorganización de la vialidad**

Si entendemos la vialidad como el conjunto de facilidades con que cuenta una sociedad para facilitar la libre circulación de personas, animales y cosas, en nuestro país todavía se adolece de una falta de planificación de dicha vialidad, en función del tránsito, la movilidad humana y el ordenamiento territorial. Como señala la fuente reiteradamente citada, “... la movilidad forma parte de la calidad

de vida, en tanto provea más amplias oportunidades de desarrollo, trabajo y esparcimiento”.

En consecuencia, “Dichas condiciones favorecen la posibilidad de emprender, laborar, moverse, recrearse, todo lo cual es considerado necesario para una mejor ventura personal”. Adicionalmente se debe prever “...una generosa ampliación de las calzadas para la circulación de automóviles”, todo lo cual “...puede confinar a los peatones a espacios notoriamente insuficientes, consumir áreas verdes en forma importante o provocar la segregación de zonas o barrios. Por el contrario, debe asegurarse el espacio público para caminar, trotar o simplemente encontrarse con otras personas, pues ello es inherente al agrado de vivir y también incide en una mejor salud para los sedentarios ciudadanos actuales.

Entonces, “...es menester desarrollar un concepto de la ciudad que se desea, en la que convivan armónicamente la eficiencia económica, la movilidad, un grado tolerable de congestión, un ambiente limpio y una mejor calidad de vida, todo ello, en condiciones sostenibles”. Por lo tanto, “...no es un problema que deba afrontarse tan sólo en forma técnica y autónoma, sino como parte de los esfuerzos por desarrollar ciudades para las personas” y no únicamente para los autos.

### **2.1.2 Seguridad vial**

“La seguridad (del latín securitas) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. El concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas”.

Además, el sitio consultado sostiene que, “La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria. La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, las luces de freno y de giro). La seguridad secundaria busca minimizar las consecuencias de

un accidente al momento en éste que ocurre (el airbag, el cinturón de seguridad). Por último, la seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el corte del suministro de combustible para evitar incendios)".

En cuanto a los factores relevantes que afectan la seguridad vial, el sitio en mención sugiere que "Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir, la comodidad que brindan los vehículos actuales (que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note) y el consumo de alcohol".

En cambio, "En el caso de los peatones, se recomienda que siempre crucen las calles en las esquinas y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad".

Finalmente, "La seguridad vial también está determinada por las señales de tránsito y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas. Estas señales actúan como guía en la vía pública y marcan ciertas conductas que se deben adoptar (como frenar o tener especial precaución)".

#### **FIGURA Nº 4**

#### **SÍMBOLO DE SEGURIDAD VIAL EN LA TRANSPORTACIÓN**



ELABORACIÓN: Jaime García  
FECHA: 03-06-2011.

### **2.1.3 Marco jurídico de las competencias en el transporte terrestre**

La Constitución del Ecuador, en el Capítulo Cuarto del Régimen de Competencias, Art. 264, numeral 6, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) tienen la competencia de “planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”. En el capítulo IV referido al ejercicio de las competencias constitucionales, art. 130, en relación al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, establece que a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) “les corresponde de forma exclusiva, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal”.

Además indica que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADS-M) “definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público de conformidad con la ley para lo cual podrá delegar total o parcialmente la gestión de los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código”. De acuerdo al Código de Organización y Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), las competencias que se han establecido para el tránsito y transporte en el Ecuador, constan en el siguiente artículo:

“Artículo 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. “Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial”.

#### **2.1.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)<sup>9</sup>**

Art. 20, “Las funciones y atribuciones del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son las siguientes: (se cita únicamente el numeral 13). Otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas, siempre que cumplan los requisitos previstos en la Constitución y la presente Ley. De otra parte, en el art. 44, se aclara que “otorgada la competencia a que se hace referencia en el numeral 13 del de la presente Ley, se transferirá automática y obligatoriamente por parte de las Comisiones Provinciales de Tránsito las siguientes atribuciones a las Municipalidades:<sup>10</sup>

- Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;
- Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
- Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras;
- Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito”.

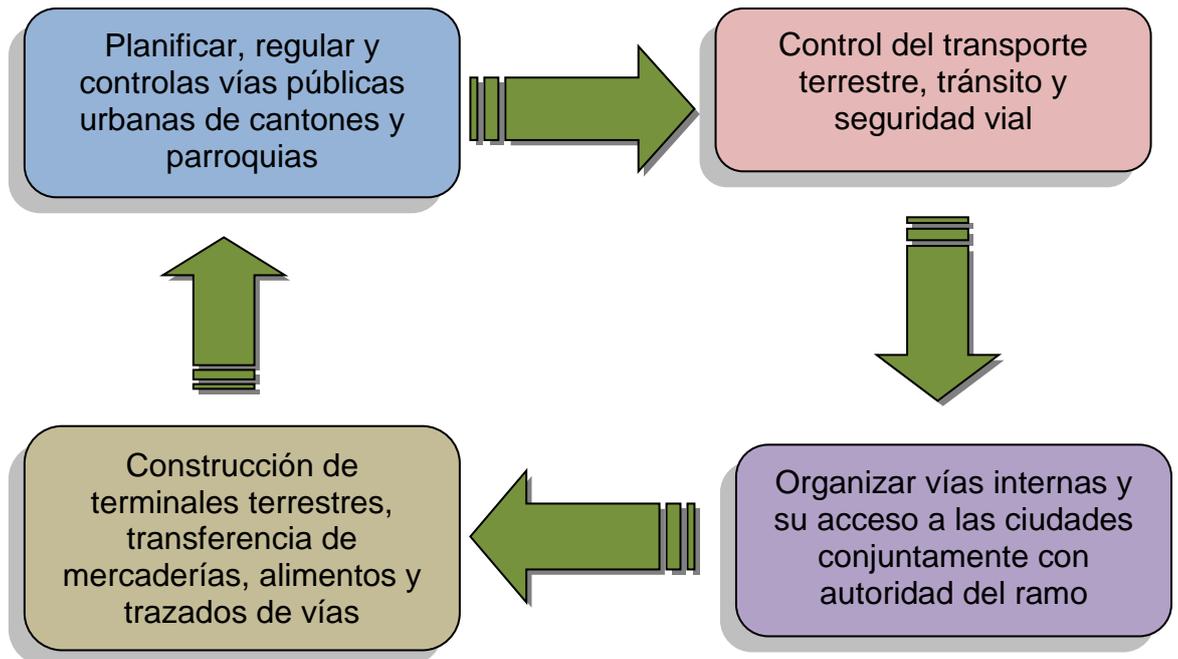
---

<sup>9</sup> “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

<sup>10</sup> “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTASEV)”

**FIGURA No. 5**

**ATRIBUCIONES A LAS MUNICIPALIDADES**



FUENTE: Investigación bibliográfica.  
ELABORACIÓN: Jaime García.

**2.1.5 COMPETENCIAS.**

“Por competencia entendemos la capacidad de poner en práctica de forma integrada aquellos conocimientos adquiridos, aptitudes y rasgos de personalidad que permiten resolver situaciones diversas. El concepto de competencia va más allá del “saber” y el “saber hacer” ya que incluye el “saber ser” y el “saber estar”.

El hecho de ser competente exige más que la simple adquisición de conocimientos y habilidades. Las competencias implican la capacidad de utilizar estos conocimientos y habilidades en contextos y situaciones diferentes. Esta

aplicación requiere comprensión, reflexión y discernimiento teniendo en cuenta la dimensión social de las acciones”<sup>11</sup>

Spencer y Spencer (1993) consideran que es: "una característica subyacente de un individuo, que está causalmente relacionada con un rendimiento efectivo o superior en una situación o trabajo, definido en términos de un criterio" (p. 9).

Rodríguez y Feliú (1996) las definen como "Conjuntos de conocimientos, habilidades, disposiciones y conductas que posee una persona, que le permiten la realización exitosa de una actividad".

Ansorena Cao (1996) plantea: "Una habilidad o atributo personal de la conducta de un sujeto, que puede definirse como característica de su comportamiento, y, bajo la cual, el comportamiento orientado a la tarea puede clasificarse de forma lógica y fiable." (p. 76).

Guión (citado en Spencer y Spencer) las define como "Características subyacentes de las personas que indican formas de comportarse o pensar, generalizables de una situación a otra, y que se mantienen durante un tiempo razonablemente largo".<sup>12</sup>

Woodruffe (1993) las plantea como "Una dimensión de conductas abiertas y manifiestas, que le permiten a una persona rendir eficientemente".

Finalmente, Boyatzis (Woodruffe, 1993) señala que son: "conjuntos de patrones de conducta, que la persona debe llevar a un cargo para rendir eficientemente en sus tareas y funciones".

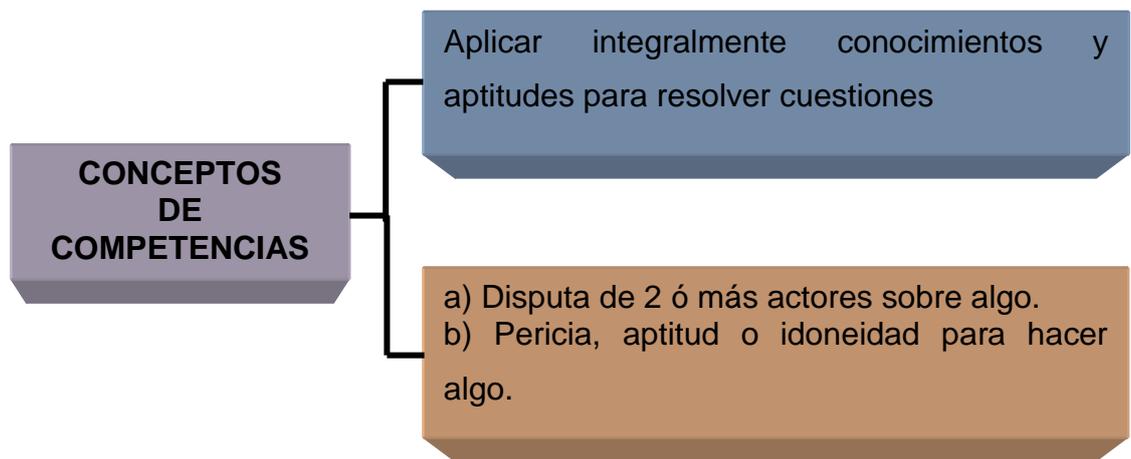
---

<sup>11</sup> <http://competentes.wordpress.com/2008/04/26/competencias-basicas-definición/>

<sup>12</sup> <http://competentes.wordpress.com/2008/04/26/competencias-basicas-definición/>

**FIGURA No. 6**

**CONCEPTOS DE COMPETENCIA**



FUENTE: Internet.  
ELABORACIÓN: Jaime García G.  
FECHA: 08-04-2011.

**2.1.6 Clases de competencias**

De acuerdo a Isel Valle León, existen dos tipos de competencias:<sup>13</sup>

**2.1.6.1 Genéricas**

Son aquellas que se refieren “a un conjunto o grupo de actividades”

**2.1.6.2 Específicas**

Están “destinadas a funciones o tareas específicas”. No obstante, ambas coexisten en un mismo puesto y persona. Por ejemplo, un subDirector comparte actividades propias de su nivel de Dirección con otro subDirector, y al mismo tiempo, desarrolla una serie de tareas específicas de su área de atención.

<sup>13</sup>ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.

Otra clasificación es propuesta por Cardona y Chinchilla (1999) quienes refieren dos tipos de competencias:

### **2.1.6.3 Técnicas o de puesto**

“Se refieren a aquellos atributos o rasgos distintivos que requiere un trabajador excepcional en un puesto determinado. Estas incluyen conocimientos, habilidades, o actitudes específicas, necesarias para desempeñar una tarea concreta.

### **2.1.6.4 Directivas o genéricas**

“Son aquellos comportamientos observables y habituales que posibilitan el éxito de una persona en su función directiva. Estas aunque se consideran genéricas, según los autores, y aunque una empresa pueda enfatizar más en una que en otra, pueden estudiarse de manera conjunta a partir del análisis de la función directiva.<sup>14</sup>

Las competencias directivas ó genéricas se clasifican a su vez en competencias estratégicas e intratégicas. Esta otra clasificación la realizan los autores, basándose en el modelo antropológico de empresa propuesto por Pérez López (1998), según el cual:

La función directiva consiste en diseñar estrategias que produzcan valor económico, desarrollando las capacidades de sus empleados y uniéndolas con la misión de la empresa. Una estrategia que obtenga valores económicos, empobreciendo las capacidades de sus empleados o disminuyendo su unidad con la empresa, no sería una estrategia válida, ya que entre otros casos, debilitaría la capacidad de la empresa para conseguir un valor económico futuro. Por lo tanto, la función directiva incluye, además de una dimensión estratégica, otra a la que se le denomina intratégica.

---

<sup>14</sup>ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.

### 2.1.6.5 Las competencias directivas estratégicas

Son aquellas necesarias para obtener buenos resultados económicos y entre estas los autores citan: la visión, la resolución de problemas, la gestión de recursos, la orientación al cliente y la red de relaciones efectivas.

### 2.1.6.6 Las competencias directivas intratégicas

Son aquellas necesarias para desarrollar a los empleados e incrementar su compromiso y confianza con la empresa, que según el referido modelo, se trata en esencia de la capacidad ejecutiva y de la capacidad de liderazgo, entre las cuales se mencionan, la comunicación, la empatía, la delegación, el "coaching" y el trabajo en equipos.

FIGURA No. 7

#### CLASES DE COMPETENCIAS



FUENTE: Internet.  
ELABORACIÓN: Jaime García G.  
FECHA: 08-04-2011.

### 2.1.7 Ámbitos de las competencias

Según la misma fuente consultada, las competencias se expresan de diferente forma de acuerdo al campo o ámbito, como se podrá notar a continuación.

- A.** En la biología, la competencia es un tipo de relación inter específica entre varios individuos de distintas especies, pero del mismo nivel trófico o de obtención de recursos.

Esta relación aparece cuando existe una demanda activa de un recurso común.

- B.** Para el derecho, la competencia es la atribución jurídica otorgada a ciertos órganos del Estado de una jurisdicción respecto de determinadas pretensiones procesales con preferencia a los demás órganos de su clase.

La competencia parte del principio de pluralidad de tribunales dentro de un territorio jurisdiccional.

- C.** En la economía, la competencia es una situación donde los agentes económicos son libres de ofrecer bienes y servicios en el mercado, y de elegir a quién comprar otros bienes y servicios.

La competencia implica la existencia de una pluralidad de oferentes y de demandantes.

- D.** Para la Pedagogía Conceptual, la COMPETENCIA en el proceso de enseñanza aprendizaje se la entiende desde la tridimensionalidad de la mente humana.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup>ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.

**FIGURA No. 8**

## **LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación bibliográfica.  
ELABORACIÓN: Jaime García.  
FECHA: 13-03-2011.

### **2.1.8 Características de las competencias**

Del análisis de estas definiciones puede concluirse que las Competencias tienen las siguientes características:

- Son características permanentes de la persona,
- Se ponen de manifiesto cuando se ejecuta una tarea o se realiza un trabajo.
- Están relacionadas con la ejecución exitosa en una actividad, sea laboral o de otra índole.
- Tienen una relación causal con el rendimiento laboral, es decir, no están solamente asociadas con el éxito, sino que se asume que realmente lo causan.
- Pueden ser generalizables a más de una actividad.
- Pueden ser generales o específicas<sup>16</sup>

<sup>16</sup>ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.

**FIGURA No. 9**

**CARACTERÍSTICAS DE LAS COMPETENCIAS**



FUENTE: Investigación bibliográfica.  
ELABORACIÓN: Jaime García.  
FECHA: 13-03-2011.

## **2.2 MARCO CONCEPTUAL.**

### **Accesibilidad**

Su obtención tiene un coste aceptable y es fácil de calcular e interpretar.<sup>17</sup>

### **Cabildo**

Ayuntamiento, corporación compuesta de un alcalde y varios concejales.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> "Indicadores de gestión para Entidades Públicas"

<sup>18</sup> Ídem.

## **Calidad**

Manera de ser de una persona o cosa. Carácter, genio, índole. Condición o requisito que se pone en un contrato.<sup>19</sup>

## **Competencias**

Capacidad de poner en práctica de forma integrada aquellos conocimientos adquiridos, aptitudes y rasgos de personalidad que permiten resolver situaciones diversas.<sup>20</sup>

## **Eficiencia**

El grado de eficiencia de una actuación viene dado por la relación existente entre los bienes y servicios consumidos y los bienes o servicios producidos; o en definitiva por los servicios prestados (outputs) en relación a los recursos empleados a tal efecto (inputs).

## **Eficacia**

La eficacia de una organización se mide por el grado de cumplimiento de los objetivos fijados en sus programas de actuación, o de los objetivos tácitamente incluidos en su misión. Es decir, comparando los resultados realmente obtenidos con los previstos, independientemente de los medios utilizados.<sup>21</sup>

## **Efectividad**

Mide el impacto final de la actuación de la organización sobre el total de la población afectada.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> STEPHEN P, Robbins: Comportamiento Organizacional.

<sup>20</sup> ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.

<sup>21</sup> Ídem

<sup>22</sup> STEPHEN P, Robbins: Comportamiento Organizacional.

## **Equidad**

Se mide sobre la base de la posibilidad de acceso a los servicios públicos de los grupos sociales menos favorecidos (regiones pobres, personas desvalidas, tercera edad, indigentes, etc.) en comparación con las mismas posibilidades de la media del país.

## **Excelencia**

Esta se remite a la calidad de los servicios, teniendo en cuenta la necesidad de su conocimiento por los usuarios, es decir, cómo percibe el usuario el servicio.

## **Información**

Acción y efecto de informar o informarse. Conjunto de noticias, informes o datos.

## **Investigación**

Estudiar o trabajar para hacer descubrimientos científicos.

## **Indicadores**

Unidades de medida que permitieran el seguimiento periódico de las variables que consideró claves, en términos del control de gestión de la entidad.<sup>23</sup>

## **Indicador de Gestión**

Se entiende como una medida cuantitativa que permite efectuar un diagnóstico sobre el comportamiento de una variable de gestión (simple o compuesta) y cuya

---

<sup>23</sup> Ídem

definición permite establecer metas de gestión, congruentes con objetivos de desempeño derivados del Plan Estratégico.<sup>24</sup>

### **Objetividad**

El cálculo a partir de las magnitudes observadas no es ambiguo. Esta cualidad ha de permitir que los indicadores puedan ser auditables por auditores externos que puedan evaluar su fiabilidad en caso de que sea preciso.<sup>25</sup>

### **Pertinencia**

El concepto que expresa el indicador es claro y se mantiene en el tiempo. El indicador es adecuado para lo que se quiere medir.

### **Plan de Acción**

Se entiende como el conjunto de programas, subprogramas y proyectos que debe ejecutar una entidad, en el contexto de su Plan Estratégico, dirigidos a lograr sus objetivos de corto, mediano y largo plazo de manera eficiente y eficaz.

### **Plan de Gestión**

Se entiende como una propuesta de desempeño elaborada por una entidad pública o privada.

### **Presupuesto**

Cómputo anticipado del coste de una obra y también de los gastos o de las rentas de un hospital, ayuntamiento u otro cuerpo y aún de los generales de un Estado o especiales de un departamento.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> BACA URBINA Gabriel: Evaluación de Proyectos.

<sup>25</sup> Indicadores de gestión para Entidades Públicas”

## **Proyecto**

Idea que se tiene de algo que se piensa hacer y de cómo hacerlo, solución a un problema interno o externo. Además trata de buscar la mejor opción de mejorar la situación actual con una situación futura, encaminando a cumplir con objetivo central.<sup>27</sup>

## **Seguridad Vial**

Prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas.

## **Servicios**

Organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público o de alguna entidad oficial o privada.

## **Transporte**

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra.

## **Usuarios**

Aplicase al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación y el sur o de servicio público puede o no puede tener un coste o beneficio para la sociedad.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Ídem.

<sup>27</sup> Indicadores de gestión para Entidades Públicas.

<sup>28</sup> Ídem.

## **CAPÍTULO III**

### **3. MARCO PROPOSITIVO**

#### **3.1. APLICACIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRE QUE ASUME EL GOBIERNO AUTÓNOMO DEL CANTÓN RIOBAMBA.**

##### **3.1.1 ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA**

Conforme al artículo 14 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, entre las Funciones Primordiales de la Municipalidad, determina que: “Podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, o por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito y transporte terrestre competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad”, en concordancia con lo que se establece en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución Política de la República del Ecuador; las ilustres municipalidades de los cantones del país, podrá asumir las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Así mismo el Art. 20 numeral 13 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, faculta al Directorio de la Agencia Nacional Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. En concordancia los Artículos No. 44 y 45 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, faculta a la Municipalidades asumir las competencias del transporte, en los cantones de más de ciento cincuenta mil habitantes, reconociendo que el Cantón Riobamba cuenta con 193.715 habitantes, según el último censo de población y vivienda.

Por lo señalado anteriormente es potestad del Ilustre Municipio de Riobamba asumir las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como

metrópoli así mismo la Ilustre Municipalidad de Riobamba debe constituir las instancias legales y administrativas, bajo el marco regulador de las normas y leyes vigentes, a fin de que pueda encontrarse en plena capacidad de gestión y operatividad, para planificar, organizar y regular el Tránsito, Transporte Terrestre y seguridad vial; en el territorio de su jurisdicción.

### **3.1.2 JUSTIFICACIÓN**

Esta propuesta se justifica en medida que la constitución de la república la ley Orgánica de Régimen Municipal y el Código de ordenamiento territorial faculta a los Gobiernos Autónomos descentralizados cantonales con más de ciento cincuenta mil habitantes a asumir las competencias transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Además, existe la voluntad política de las autoridades de emprender dicho proyecto afín de mejorar las condiciones de movilidad interna, del flujo de población peatonal y motorizada, así como del uso de las frecuencias y del entorno en relaciona seguridad preventiva y correctiva del tránsito y seguridad vial en la ciudad de Riobamba y sus parroquias.

### **3.1.3 OBJETIVOS**

#### **3.1.3.1 Objetivo general**

- Aplicar un sistema de planificación para incorporar las nuevas competencias en materia de tránsito y transporte terrestre y seguridad vial, para el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Riobamba y su jurisdicción.

#### **3.1.3.2 Objetivos específicos**

- Considerar las competencias municipales exclusivas en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que está fortalecida por el mandato

constitucional y recogida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Ley Orgánica de Régimen Municipal y Ordenanzas Municipales.

- Reiterar que el único organismo competente para el otorgamiento de informes, permisos y contratos de operaciones de todas las modalidades de transporte público y privado entre otras, la del servicio de taxi en modalidad convencional o ejecutivo es la Empresa Municipal de Tránsito (Municipio), sin que exista otra autoridad ni organismo distinto con atribución o facultad para autorizar la operación de las distintas modalidades de servicio de transporte público y privado.
- Otorgar la emisión de informes para la constitución de compañías, empresas o cooperativas cuyo objeto social sea la prestación de servicio de transporte y movilización de pasajeros en la modalidad Local, Interparroquiales e Intercantoniales. En las modalidades de servicio comercial: escolar e institucional, turismo, taxis, carga, mixto, y los demás que se prevean en el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: a) la emisión de informes para autorizar la reforma del objeto social de las cooperativas y compañías, cuyo objeto social sea la prestación de servicio comercial de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico b) Incrementos de unidades en las flotas vehiculares de las compañías, cooperativas o empresas que cuentan con permiso de operación.
- Proponer un sistema de planificación de gestión en materia de transporte , tránsito y seguridad vial, para los Riobambeños y Riobambeñas con el compromiso y responsabilidad del Concejo Cantonal para realizar todas las tareas conducentes para el pleno ejercicio de las competencias Municipales, entre ellas: la creación de la Unidad Pública de Tránsito y Transporte Terrestre y toda la normativa derivada que permita gestionar y brindar adecuadamente el servicio de transporte público en el Cantón Riobamba.

### **3.1.4 VENTAJAS**

- Se cuenta con las leyes y reglamentos pertinentes en materia jurídica para el fomento y creación de la empresa competente en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de la ciudad.
- Se puede aprovechar la infraestructura física de los bienes e inmuebles municipales existentes del cantón, para asumir las competencias de tránsito, transporte y ordenamiento vial.
- Se cuenta con el talento humano, en el ámbito estructural y funcional para la gestión y operatividad de las áreas administrativas, ejecutivas y operacionales.
- A la municipalidad le permitirá tener un sustento económico-financiero, social y productivo rentable, así como excedentes que alimentaran el presupuesto cantonal.

### **3.1.5 DESVENTAJAS**

- Contratación y sistema de capacitación con personal técnico especializado en el área con experiencia responsabilidad y trascendencia en materia de tránsito, transporte, movilización y seguridad vial.
- Levantamiento del estudio técnico del sistema de tránsito, tráfico y movilidad interna y externa de los servicios que presta y opera el sistema de transporte de la ciudad de Riobamba y sus sectores.
- Compra de equipos, vehículos, insumos y materiales, para el control I de las competencias asumidas en materia de tránsito y seguridad vial.

### **3.1.6 CREACIÓN Y NATURALEZA**

Se creará la Unidad Municipalidad de Tránsito y Transporte Terrestre de la Municipalidad de Riobamba, dependencia técnica de nivel operativo, cuyo titular es el Director y estará subordinada a la supervisión del I. Concejo Cantonal y del Alcalde. Su creación se deberá realizar vía ordenanza conforme manda la Ley de Régimen municipal.

Su domicilio será en la ciudad de Riobamba y su representante legal será el Director de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de la Municipalidad de Riobamba, esta dependencia tendrá autonomía administrativa y financiera, el Director será designado por parte del Ilustre consejo cantonal de Riobamba.

### **3.1.7 FINES**

La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre que se conocerá por sus siglas UMTTT, planificará, organizará y regulará el Tránsito y Transporte Terrestre inter-parroquial e inter-cantonal y urbano en todo el territorio que comprende la Jurisdicción del Cantón Riobamba, manteniendo coordinación directa con la Agencia Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y con la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Chimborazo para la correcta aplicación de las competencias asignadas, Leyes y reglamentos correlativos.

### **3.1.8 CONFORMACIÓN**

La conformación, estructura y funciones de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT, estarán determinadas en su respectivo Reglamento y el Orgánico Funcional, el mismo que será aprobado por el I. Concejo Cantonal, el mismo será realizado y revisado antes de la entrada en funcionamiento de la presente Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, cabe recalcar que

se realizara un concurso de merecimientos para llenar las vacantes de la UMTTT, las mismas que serán llenadas conforme al perfil profesional que deberá estar estipulado en el manual de funciones conforme obliga el Código orgánico de ordenamiento territorial, autonomía y descentralización (COOTAD).

### **3.1.9 PRESUPUESTO**

Al iniciar sus funciones la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre del Cantón Riobamba UMTTT, deberá contar con un presupuesto aprobado por el I. Concejo Cantonal mismo que será adecuado para la operación y funcionamiento de la Unidad anteriormente señalada.

El presupuesto tendrá la asignación de ingresos específicos que serán anualmente incluidos en el presupuesto municipal. Se puede indicar que el presupuesto será financiado por las asignaciones presupuestarias existentes y por los ingresos de auto regulación.

### **3.1.10 ATRIBUCIONES**

La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT, le competarán las siguientes atribuciones generales:

1. La planificación de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, y Tránsito debidamente insertos en el Plan de Desarrollo Cantonal, en el plan operativo Anual.
2. La organización de los servicios de Tránsito y Transporte Terrestre necesarios, de acuerdo a los requerimientos de las áreas urbanas y rurales del cantón.

3. Regular la organización de las actividades y servicios de Tránsito y Transporte Terrestre, en aplicación de las Leyes, Ordenanzas y Reglamentos correspondientes.

#### **3.1.11 COMPETENCIAS**

En materia de planificación de Tránsito en el cantón Riobamba compete a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT las siguientes competencias:

- Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte colectivo y particular de pasajeros o de carga y las prestaciones de la red de circulación. Esta actividad se refiere a la planificación de los servicios de transporte público y privado, necesarios para satisfacer las demandas de los habitantes urbanos y microregionales dentro del Cantón, en este caso se hace referencia al transporte terrestre. El transporte público y privado terrestre pueden ser de pasajeros o de bienes (carga), por lo cual se requiere de infraestructura adecuada para la prestación de estos servicios.
- Planificar el estacionamiento público o privado, sea éste edificado o no edificado.

#### **3.1.12 PRESTACIONES DE LA VIALIDAD**

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

1. Sistemas inteligentes para la administración del tránsito urbano e inter-parroquial e inter-cantonal.
2. Semaforización urbana centralizada.
3. Señalización vial, horizontal y vertical, urbana e inter-parroquial.
4. Seguridad vial urbana e interurbana.

5. Circulación y seguridad peatonal.
6. Implementación de ciclo vías.

### **3.1.13 PRESTACIONES DE ESTACIONAMIENTOS**

La planificación de las prestaciones de estacionamientos para los vehículos comprende los siguientes ámbitos:

1. Estacionamiento público o privado, edificado o no edificado, fuera de la vía.
2. Estacionamiento público libre y tarifado en la vía.
3. Estacionamiento especializado o de uso específico.
4. Estacionamiento para servicios de transporte colectivo y/o de Pasajeros.

#### **3.1.13.1 COMPETENCIA**

En materia de Planificación de Transporte en el cantón Riobamba compete a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT las siguientes competencias:

1. Planificar los servicios de transporte terrestre colectivo y particular de pasajeros o de carga, necesarios para satisfacer las demandas de la población en el sector urbano y rural del cantón Riobamba.
2. Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre colectivo de pasajeros y particular.

### **3.1.14 PLANIFICACIÓN DE LA RED DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO**

La planificación de la red de servicios de transporte colectivo urbano e inter-parroquial e Inter-cantonal y los servicios para transporte colectivo de pasajeros y den carga, se enmarcarán en los siguientes ámbitos:

#### **1. Transporte colectivo para pasajeros**

- Red de transporte Urbano e Inter-parroquial e Inter-cantonal de pasajeros.
- Transporte Escolar, de Taxis, de Turismo, Transporte Institucional y cualquier otro tipo de transporte masivo de pasajeros.
- Costos de producción para cada categoría, para determinar fletes, pasajes, etc.
- Equilibrio oferta-demanda de pasajeros.
- Equilibrio económico – tarifario.
- Infraestructura edificada y mobiliario urbano para el transporte de pasajeros.

#### **2. Transporte Colectivo para Carga**

- Transporte de carga liviana, de carga media y de carga pesada
- Transporte de sustancias (químicas, combustibles, explosivos, otras).
- Cualquier otro tipo de Transporte colectivo de carga.

### **3.1.15 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 enmarcara en los siguientes ámbitos.

1. Red Vial convencional y Red Vial especializada.

2. Red de ciclo vías y afines.

### **3.1.16 COMPETENCIA EN TRÁNSITO**

En materia de organización de tránsito en el cantón Riobamba, compete a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT:

1. Organizar y distribuir estratégicamente los sistemas inteligentes del tránsito y transporte.
2. Crear y optimizar progresivamente la red de Semaforización urbana centralizada.
3. Organizar y señalar la vialidad urbana e inter-parroquial, de forma Horizontal y vertical.

### **3.1.17 COMPETENCIA EN TRANSPORTE**

En materia de organización del Transporte en el cantón Riobamba compete a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT:

Generar políticas específicas para la organización y funcionamiento del transporte colectivo y particular.

### **3.1.18 ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO**

La Organización de los servicios de Transporte colectivo para pasajeros y carga, se enmarcara en los siguientes ámbitos:

1. Organizar y estandarizar el material rodante para el transporte urbano e inter-parroquial e Inter-cantonal de pasajeros.

2. Organizar itinerarios y horarios del servicio territorial de líneas urbanas e inter-parroquiales e inter-cantoniales.
3. Organizar y estandarizar el servicio de transporte escolar, así como el de transporte de taxis a nivel urbano e inter-parroquial e Inter-cantonal.
4. Organizar y especificar los tipos de servicio para el transporte de Turismo.
5. Organizar y especificar el Transporte de Carga liviana, media y pesada.

### **3.1.19 ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARTICULAR**

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

1. La organización y distribución de la red convencional y de la especializada.
2. La organización y distribución de la red de ciclo vías.

### **3.1.20 COMPETENCIA DOCUMENTAL**

En materia de organización y administración documental compete a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT:

1. Solicitar copia certificada de las resoluciones emitidas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, durante el año anterior a la transferencia de funciones.
2. Organizar la administración de los documentos operacionales para que se realicen las actividades y servicios de tránsito y transporte.

3. 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 Unidades y los servicios que deben prestar.
4. Contar con herramientas técnicas para la administración de la documentación operacional de las organizaciones y Unidades de transporte colectivo, bajo un sistema informatizado e integral.

### **3.1.21 DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS**

Los principales documentos a ser administrados son:

1. Constitución jurídica.
2. Resoluciones administrativas específicas.
3. Concesión del permiso de operación.
4. Renovación del permiso de operación.
5. Incremento de cupos.
6. Habilitaciones operacionales.
7. Cambios de Socios.
8. Cambios de Unidad.
9. Cambios de socio y unidad.
10. Concesión de rutas y frecuencias.
11. Reversión de rutas y frecuencias.

12. Metodología para la fijación de tarifas.
13. Calificación vehicular
14. Registro vehicular de servicio público
15. Registro vehicular de servicio privado
16. Certificaciones
17. Informes Técnicos
18. Informes Legales
19. Seguridad documental e informática
20. Otros que se consideren indispensables para el objeto.

### **3.1.22 ORGANIZACIÓN Y REGISTRO DEL PARQUE AUTOMOTOR**

La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre UMTTT igualmente será responsable por la organización y registro del parque automotor se servicio público y privado.

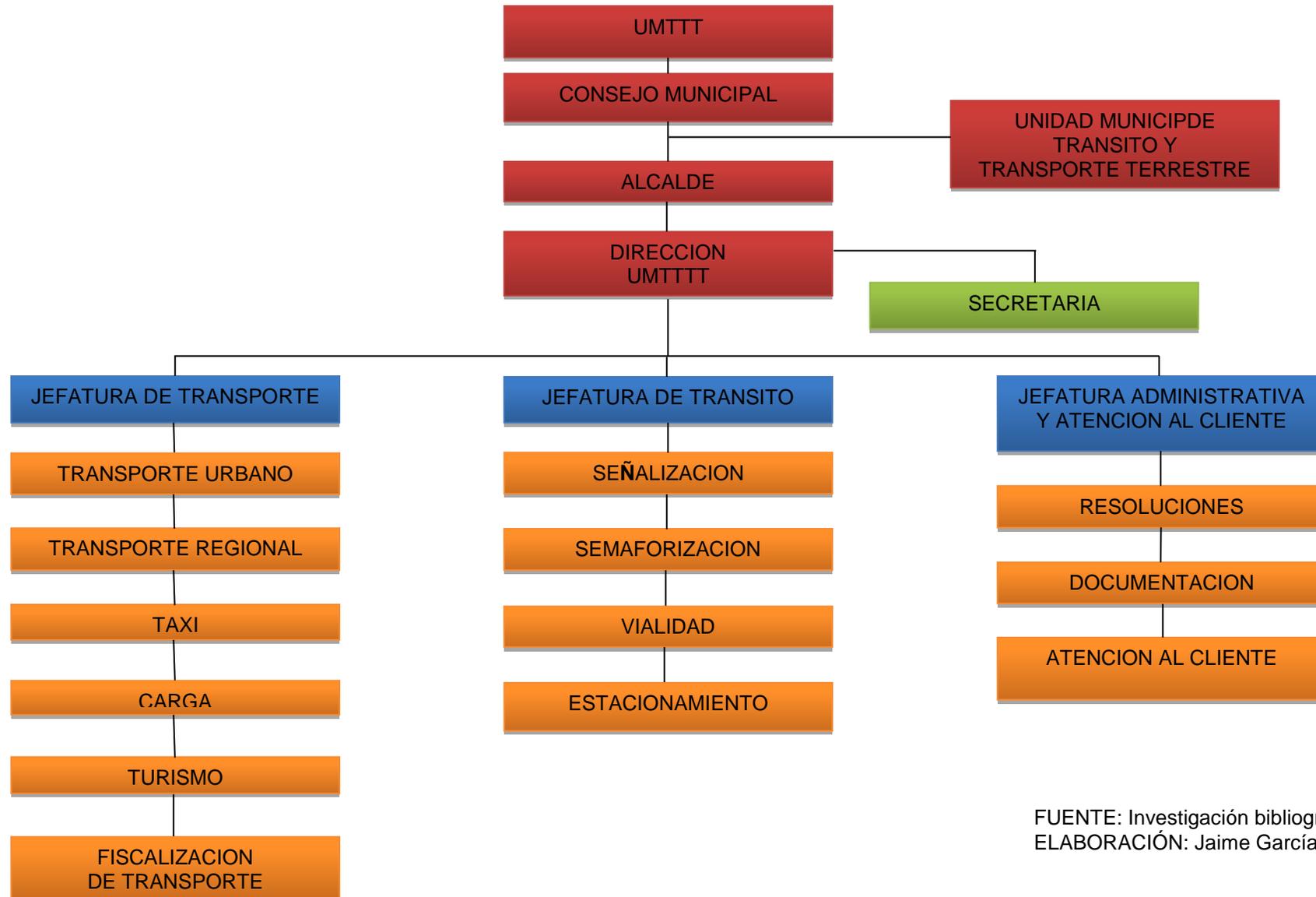
#### **3.1.22.1 COMPETENCIA**

En materia de Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Riobamba compete a la UMTTT.

1. Proponer
2. Aplicar
3. coordinar

### 3.1.23 ORGANIGRAMA DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE Y TRÁNSITO

FIGURA No. 10



FUENTE: Investigación bibliográfica.  
ELABORACIÓN: Jaime García.

### **3.1.24 ORGÁNICO FUNCIONAL**

De conformidad a la estructura propuesta se especifica el siguiente Orgánico Funcional:

#### **3.1.24.1 EL CONCEJO MUNICIPAL**

De conformidad a la Constitución y a la Ley de Régimen Municipal, es la autoridad máxima dentro del Cantón Riobamba y por lo tanto se regirá bajo las leyes, reglamentos y normas vigentes.

#### **3.1.24.2 EL ALCALDE**

De conformidad a la Ley de Régimen Municipal, el alcalde es el responsable por la administración del municipio, por lo tanto se regirá bajo las leyes, reglamentos y normas vigentes.

#### **3.1.24.3 LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE UMTTT**

De conformidad a la Constitución y a la Ley de Régimen Municipal, es una Comisión delegada del Concejo Municipal para supervigilar la administración de las actividades de transporte y tránsito, la ejecución de las resoluciones municipales y revisar las resoluciones de carácter administrativo.

Por lo tanto se regirá bajo la Ley de Régimen Municipal y el reglamento para el funcionamiento de las Comisiones.

La UMTTT se compone de los concejales asignados por el Concejo Municipal de conformidad al reglamento de las comisiones y la correspondiente asignación de dignidades. El secretario de la comisión es el Director de la UMTTT, quien participa en ella con voz informativa y presenta los casos y definiciones de

carácter técnico y legal para que sean resueltas por la UMTTT y si el caso amerita sean resueltas por el Alcalde o el Concejo Municipal dependiendo de la incidencia y competencia para dichas resoluciones.

Las reuniones de la UMTTT serán convocadas de acuerdo al reglamento de las comisiones cada sesión de la UMTTT será llevada con las correspondientes actas y grabaciones.

La UMTTT podrá recibir en sesión a cualquier solicitante, siempre que se haya programado en el orden del día correspondiente.

La UMTTT será la encargada de supervigilar el cumplimiento de las resoluciones y realizar el seguimiento respectivo, supervigilar las actividades administrativas de la UMTTT en la aplicación y ejecución de las resoluciones en coordinación con auditoría interna y encaminar resoluciones administrativas y legislativas para la Alcaldía y Concejo Municipal respectivamente.

El Director será nominado por el Alcalde y nombrado por el Concejo Municipal.

El Director tiene que ser profesional en arquitectura y urbanismo, ingeniería civil y vial con una mínima especialización en transporte (diplomado) y experiencia en la administración pública de servicios y tener conocimientos de inglés. El profesional escogido, de no tener especialización mínima, deberá tomar un curso de capacitación de forma obligatoria durante los primeros tres meses de su gestión.

El Director tiene como responsabilidades:

- Ejecutar la política municipal en las áreas de transporte y tránsito.
- Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos, normas y resoluciones que se determinen para las actividades administrativas y Operativas de la UMTTT.

- Administrar de forma técnica, económica y legal las actividades de transporte y tránsito.
- Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la UMTTT.
- Gerenciar los proyectos, planes y programas de transporte y tránsito, aprobados y designados por el Alcalde y el Concejo Municipal.
- Poner en consideración de la UMTTT, Alcalde y Concejo Municipal: políticas y planes para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de transporte y tránsito.
- Gerenciar la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de transporte y tránsito.
- Asesorar al Concejo Municipal, Alcalde y UMTTT, en los aspectos técnicos de transporte y tránsito con apoyo de otros profesionales relacionados de ser necesario.
- Velar por la capacitación permanente de los técnicos de la UMTTT.
- Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la UMTTT.
- Ser el responsable por la coordinación administrativa interna con otras
- Dependencias municipales y de la coordinación administrativa externa con otras entidades relacionadas con las actividades de transporte y tránsito que desarrolla la UMTTT.

#### **3.1.24.4 LA JEFATURA TÉCNICA DE TRANSPORTES**

El Jefe Técnico de Transporte será nombrado por el Director de la UMTTT.

El Jefe Técnico de Transporte tiene que ser profesional de arquitectura y urbanismo con conocimientos de planificación urbana y transporte y experiencia en la planificación urbana y regional, mejor aún si tiene experiencia en el área de transporte.

El Jefe Técnico de Transporte tiene como responsabilidades:

- Diseñar e implementar la planificación y programación de redes de transporte público urbano y regional.
- Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte.
- Administrar de forma técnica, económica y legal las actividades de transporte.
- Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Técnica de Transportes.
- Ejecutar los proyectos, planes y programas de transporte.
- Poner en consideración de la Dirección de la UMTTT: alternativas técnicas para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de transporte.
- Ejecutar la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de transporte.
- Asesorar a la Dirección de la UMTTT, en los aspectos de campo y técnicos de la operación de los sistemas de transporte, con apoyo de otros profesionales relacionados de ser necesario.
- Velar por la capacitación permanente de los técnicos asignados a la Jefatura Técnica de Transporte.
- Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la Jefatura Técnica de Transporte.
- Elaborar informes técnicos de transporte.
- Ser el responsable por la coordinación administrativa interna con otras Dependencias de la UMTTT y con otras dependencias municipales y de la Coordinación administrativa externa con otras entidades relacionadas con las actividades de transporte que desarrolla la UMTTT.

### **3.1.24.5 LA JEFATURA TÉCNICA DE TRÁNSITO**

El Jefe de Técnico de Tránsito será nombrado por el Director de la UMTTT.

El Jefe Técnico de Tránsito tiene que ser profesional de ingeniería civil y vial, con conocimientos de tránsito y vialidad y experiencia en la planificación vial urbana y regional, mejor aún si tiene experiencia en el área de tránsito.

El Jefe Técnico de Tránsito tiene como responsabilidades:

- Diseñar e implementar la señalización, semaforización y elementos de Seguridad vial para la red vial urbana y regional y la planificación y definición de los sistemas de estacionamiento.
- Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de tránsito.
- Administrar de forma técnica, económica y legal las actividades de tránsito.
- Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Técnica de Tránsito.
- Ejecutar los proyectos, planes y programas de tránsito.
- Poner en consideración de la Dirección de la UMTTT: alternativas técnicas para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de tránsito.
- Ejecutar la planificación, organización y regulación integrales de las
- Actividades y servicios de tránsito.
- Asesorar a la Dirección de la UMTTT, en los aspectos de campo y técnicos de la operación de los sistemas de tránsito, con apoyo de otros profesionales relacionados de ser necesario.
- Velar por la capacitación permanente de los técnicos asignados a la Jefatura Técnica de Tránsito.
- Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la Jefatura Técnica de Tránsito.
- Elaborar informes técnicos de tránsito.
- Ser el responsable por la coordinación administrativa interna con otras

- Dependencias de la UMTTT y con otras dependencias municipales y de la Coordinación Administrativa externa con otras entidades relacionadas con las actividades de tránsito que desarrolla la UMTTT.

### **3.1.24.6 LA JEFATURA ADMINISTRATIVA LEGAL Y DE ATENCIÓN AL CLIENTE**

El Jefe Administrativo Legal y de Atención al Cliente será nombrado por el Director de la UMTTT.

El Jefe Administrativo Legal y de Atención al Cliente tiene que ser profesional de administración o leyes, con conocimientos de administración de servicios o legislación pública y de prestación de servicios, y experiencia en la administración documental y aplicación de normas y procedimientos.

El Jefe Administrativo Legal y de Atención al Cliente tiene como responsabilidades:

- Diseñar e implementar los procesos y procedimientos administrativos y legales para el control de todos los registros de operadores y vehículos del sistema de transporte.
- Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas, legales y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte y tránsito.
- Administrar de forma técnica, económica y legal las actividades de emisión, relacionamiento histórico y renovaciones documentales de transporte y su correspondiente archivo.
- Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al Cliente.
- Ejecutar los proyectos, planes y programas de administración y seguridad documental.

- Poner en consideración de la Dirección de la UMTTT: alternativas legales y administrativas para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios documentales, legales y de atención al cliente.
- Ejecutar la planificación, organización y regulación de las actividades documentales, legales y de atención al cliente.
- Asesorar a la Dirección de la UMTTT, en los aspectos legales, administrativos, documentales, procesos y procedimientos para el funcionamiento del área documental y de atención al cliente.
- Velar por la capacitación permanente de los técnicos asignados a la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al Cliente.
- Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al Cliente.
- Elaborar informes técnico legales.
- Mantener actualizada la legislación inherente a las funciones de la UMTTT.
- Ser el responsable por la coordinación administrativa y legal interna con otras dependencias de la UMTTT y con otras dependencias municipales y de la coordinación administrativa y legal externa con otras entidades relacionadas con las actividades o causas que desarrolla y conlleva la UMTTT.

### **3.1.24.7 SECRETARÍA EJECUTIVA**

La Secretaria Ejecutiva será nombrada por el Director de la UMTTT.

La Secretaria Ejecutiva tiene que ser profesional de administración de empresas o ingeniería económica, con conocimientos de administración de servicios y economía aplicada a la prestación de servicios, y experiencia en la administración documental, microeconomía básica, aplicación de normas y procedimientos y conocimientos de inglés.

La Secretaria Ejecutiva tiene como responsabilidades:

- Implementar los procesos y procedimientos administrativos para el control de la documentación ejecutiva que ingresa y sale de la UMTTT.
- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones administrativas, para el control de los recursos y la gestión en las actividades que realiza la UMTTT.
- Administrar de forma técnica, económica y legal la documentación ejecutiva y su correspondiente archivo.
- Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados para el funcionamiento de la Secretaría Ejecutiva.
- Ejecutar los proyectos, planes y programas de administración y seguridad documental.
- Poner en consideración de la Dirección de la UMTTT: alternativas administrativas y de gestión para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios documentales internos de la UMTTT.
- Ejecutar la planificación, organización y regulación de las actividades documentales y de gestión.
- Llevar las actas de sesiones de la Comisión Municipal de Transporte y Tránsito y el correspondiente seguimiento bajo supervisión del Director de la UMTTT.
- Asesorar a la Dirección de la UMTTT, en los aspectos administrativos, documentales, procesos y procedimientos para el funcionamiento del área de documentación ejecutiva.
- Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la Secretaría Ejecutiva y los servicios que son necesarios para el funcionamiento de la UMTTT.
- Elaborar informes administrativos internos y el seguimiento de actividades y cronogramas especificados por la Dirección de la UMTTT.
- Ser responsable por la coordinación con comunicación social y medios.
- Mantener actualizada la reglamentación interna del municipio y de la UMTTT.
- Ser el responsable por la coordinación administrativa y de gestión interna con otras dependencias de la UMTTT y con otras dependencias municipales y de

la coordinación administrativa y de gestión externa con otras entidades relacionadas con las actividades que desarrolla la Dirección de la UMTTT.

Para desarrollar las funciones y actividades de las tres jefaturas operativas componentes de la UMTTT, se requiere personal técnico y administrativo que laboren grupos de trabajo multidisciplinarios y correctamente articulados.

### **3.1.24.8 TÉCNICO DE TRANSPORTE**

El (os) Técnico (s) de Transporte será seleccionado por el Director de la UMTTT.

El Técnico de Transporte tiene que ser profesional de arquitectura y urbanismo con conocimientos de planificación urbana y mínima experiencia en la planificación urbana y regional.

El Técnico de Transporte tiene como responsabilidades:

- Implementar la planificación y programación de redes de transporte público urbano y regional.
- Cumplir con las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte.
- Realizar de forma técnica, económica y legal las actividades de transporte.
- Cuidar y dar buen uso de los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Técnica de Transportes.
- Participar en la implementación de los proyectos, planes y programas de transporte.
- Poner en consideración de la Jefatura Técnica de Transportes y Dirección de la UMTTT: alternativas operacionales o de campo para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de transporte.

- Ejecutar las actividades y trabajos asignados, dentro de la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de transporte.
- Informar a la Jefatura Técnica de Transporte y Dirección de la UMTTT, de los aspectos de campo y técnicos de la operación y fiscalización de los sistemas de transporte.
- Elaborar informes de colecta de datos técnicos de transporte.

### **3.1.24.9 TÉCNICO DE TRÁNSITO**

El (os) Técnico (s) de Tránsito será seleccionado por el Director de la UMTTT.

El Jefe Técnico de Tránsito tiene que ser profesional de ingeniería civil y vial y experiencia mínima en vialidad.

El Jefe Técnico de Tránsito tiene como responsabilidades:

- Implementar la señalización, semaforización y elementos de seguridad vial para la red vial urbana y regional y la implementación de los sistemas de estacionamiento.
- Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de tránsito.
- Realizar de forma técnica, económica y legal las actividades de tránsito.
- Cuidar y dar buen uso de los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Técnica de Tránsito.
- Participar en la implementación de los proyectos, planes y programas de tránsito.
- Poner en consideración de la Jefatura Técnica de Tránsito y Dirección de la UMTTT: alternativas operacionales o de campo para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de tránsito.

- Ejecutar las actividades y trabajos asignados, dentro de la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de tránsito.
- Informar a la Jefatura Técnica de Tránsito y Dirección de la UMTTT, en los aspectos de campo y técnicos de la operación y fiscalización de los sistemas de tránsito.
- Elaborar informes de colecta de datos técnicos de tránsito.

### **3.1.24.10 TÉCNICO ADMINISTRATIVO**

El Técnico Administrativo será seleccionado por el Director de la UMTTT.

El Técnico Administrativo tiene que ser profesional tecnólogo o superior en administración o ingeniería comercial, no indispensable con conocimientos de administración y prestación de servicios, y experiencia no indispensable en la administración documental y atención al cliente.

El Técnico Administrativo tiene como responsabilidades:

- Implementar los procesos y procedimientos administrativos y legales para el control de todos los registros de operadores y vehículos del sistema de transporte.
- Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas, legales y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación deservicios de transporte y tránsito.
- Realizar de forma técnica, económica y legal las actividades de emisión, relacionamiento histórico y renovaciones documentales de transporte y su correspondiente archivo.
- Cuidar y dar buen uso de los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al Cliente.
- Implementar los proyectos, planes y programas de administración y seguridad documental.

- Poner en consideración de la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al cliente y Dirección de la UMTTT: alternativas operativas, legales y administrativas para mejorar la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios documentales, legales y de atención al cliente.
- Ejecutar las actividades y trabajos asignados, dentro de la planificación, organización y regulación de las actividades documentales, legales y de atención al cliente.
- Informar a la Jefatura Administrativa Legal y de Atención al Cliente y dirección de la UMTTT, de las situaciones operativas o de campo sobre aspectos legales, administrativos, documentales, procesos y procedimientos para mejorar el funcionamiento del área documental y de atención al cliente.
- Elaborar informes sobre los indicadores administrativos internos.

### **3.1.25 PROCESOS ADMINISTRATIVOS QUE DEBE REALIZAR LA UMTTT- RIOBAMBA PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN OPERACIONAL**

#### **3.1.25.1 GENERALIDADES**

La Municipalidad de Riobamba requiere contar con herramientas técnicas para la administración de la documentación operacional de las empresas de transporte público. Estas herramientas se refieren a la producción, emisión y entrega de los diferentes documentos de identificación y habilitación para realizar la prestación de los servicios de transporte.

Las herramientas tecnológicas deben automatizar, administrar, controlar y supervisar de forma eficiente e integral los siguientes aspectos técnicos administrativos:

- Emisión de permisos de operación a las empresas autorizadas de transporte público urbano e interparroquial.

- Emisión de habilitaciones operacionales para cada vehículo autorizado para realizar la prestación de servicios de transporte público.
- Registrar, constatar y controlar los vehículos de servicio público y mantener actualizado el catastro vehicular.
- Registrar, actualizar y permisionar las rutas de transporte público.
- Controlar las emisiones en los vehículos de transporte público.
- Control de multas, valores, tasas y tarifas de servicios.
- Expedir los documentos e identificaciones correspondientes a cada uno de los trámites administrativos y técnicos antes mencionados.

La UMTTT deberá realizar todas estas actividades administrativas bajo un sistema informatizado e integral con el objetivo de controlar la posibilidad de mal manejo documental, errores administrativos y factibilidad de fraude.

### **3.1.25.2 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA NECESARIO**

El sistema para la administración documental debe ser informatizado, es decir bajo el control de bases de datos con seguridad informática, de esta manera se pueden emitirlos documentos de forma controlada y registrada. Los documentos emitidos además deben poseer seguridad física del propio documento con el objetivo de no ser falsificados o duplicados de forma fraudulenta y que por otra parte proporcione a la Municipalidad el medio de poderlos controlar y auditar.

El sistema de documentación debe contemplar:

#### **SOFTWARE**

- Subsistema de emisión de permisos de operación a las empresas autorizadas de transporte público urbano e interparroquial.
- Subsistema de emisión de habilitaciones operacionales para cada vehículo autorizado para realizar la prestación de servicios de transporte público.

- Subsistema para registrar, constatar y controlar los vehículos de servicio público y mantener actualizado el catastro vehicular.
- Subsistema para registrar, actualizar y permisionar las rutas de transporte público.
- Subsistema para controlar las emisiones en los vehículos de transporte público.
- Subsistema para el control de multas, valores, tasas y tarifas de servicios.
- Subsistema para expedir los documentos e identificaciones correspondientes a cada uno de los trámites administrativos y técnicos antes mencionados.

## **HARDWARE**

- Computadoras con tarjetas de imagen y captura digital con seguridad informática.
- Impresoras convencionales e impresora térmica para impresión de seguridad.
- Cámara digital con zoom automático.

### **3.1.25.3 ELEMENTOS TÉCNICO ADMINISTRATIVOS**

- Diseños y artes con seguridad documental.
- Papel de seguridad con numeración secuencial preimpresa.
- Impresión térmica con seguridad, y
- Hologramas.

### **3.1.25.4 COMPONENTES Y MÓDULOS**

Subsistema de emisión de permisos de operación a las empresas autorizadas de transporte público urbano e interparroquial.

- Módulo de identificación de la empresa de transporte público
- Módulo de identificación de rutas o líneas autorizadas

- Módulo de identificación de la flota autorizada
- Módulo de actualización integral de datos
- Módulo de Registro de la autorización que habilita la impresión del documento de permiso actualizado de operación.
- Módulo de registro del pago de los valores correspondientes a especies, multas pendientes y otros.

Este subsistema tiene como objetivo autorizar el funcionamiento de una empresa de transporte para el servicio público, para lo cual deberá identificar la legitimidad legal de la empresa operadora, determinar las líneas o servicios que debe realizar, el territorio asignado y la flota requerida.

Dentro de la empresa constituida existen socios accionistas supervigilados por la Superintendencia de Compañías y se le asigna una específica cantidad de cupos operacionales para la ubicación de los correspondientes vehículos a ser autorizados.

Los socios y los vehículos son sujetos de cambio, por lo cual siempre deberá mantenerse actualizada la misión del correspondiente permiso y registrados los respectivos cambios de socios y cambios de unidades.

Finalmente el subsistema registrará el pago de los valores de este trámite administrativo y de las tarifas por operación de la empresa en el territorio y líneas asignadas, para actualizar las bases de datos y proceder a la emisión del correspondiente PERMISO DE OPERACIÓN.

Subsistema de emisión de habilitaciones operacionales para cada vehículo autorizado para realizar la prestación de servicios de transporte público.

- Módulo de identificación de la empresa de transporte público
- Módulo de identificación de la flota autorizada
- Módulo de identificación del vehículo autorizado

- Módulo de identificación de propiedad del vehículo autorizado
- Módulo de cambio de propietario
- Módulo de cambio de vehículo
- Módulo de Registro de la autorización que habilita la impresión del documento de habilitación operacional
- Módulo de registro del pago de los valores correspondientes a especies, multas pendientes y otros.

Este subsistema tiene como objetivo autorizar el funcionamiento de un vehículo para el servicio público, para lo cual deberá identificar la empresa operadora, la flota total autorizada y la pertenencia de cada vehículo dentro de la flota autorizada con todos los datos referentes a:

Tipo de servicio, tipo de vehículo, placa, tipo de placa, año de matrícula, certificado de circulación, factura, motor, chasis, carrocería, combustible, posición del motor, fecha de fabricación, tiempo de uso y modificaciones implementadas.

Propietario del vehículo, su cédula de identidad, nombres, apellidos, dirección, teléfono, país, ciudad, estatura, peso y tipo de sangre, cambios de propiedad y cambios de unidad efectuados dentro de este cupo de trabajo operacional.

Finalmente el subsistema registrará el pago de los valores de este trámite administrativo y de las tarifas por operación para actualizar las bases de datos y proceder a la emisión de la HABILITACIÓN OPERACIONAL.

Subsistema para registrar, constatar y controlar los vehículos deservicio público y mantener actualizado el catastro vehicular.

- Módulo de identificación del vehículo
- Módulo de dimensiones y características del vehículo
- Módulo de control y registro de especificaciones técnicas
- Módulo de constatación física

Este subsistema tiene como objetivo mantener un registro y control de cada uno de los vehículos de transporte público, además de hacer cumplir todas las normas y estándares constructivos para la operación y prestación de los servicios.

Para cumplir este objetivo se realiza la identificación del vehículo por su placa, tipo de placa, año de matrícula, certificado de circulación, factura, motor, chasis, carrocería, combustible, posición del motor, fecha de fabricación, tiempo de uso y modificaciones implementadas, para luego hacer la correspondiente constatación física de las características específicas como: distancia entre ejes, longitud total, altura total, voladizo delantero, voladizo posterior, ancho exterior, altura interior, altura 1ra grada, vidrios polarizados, cornetas, pitos, luces giratorias, parabrisas posterior, tol, tubo de escape, n° asientos, distancia entre asientos, puertas, salida de emergencia, torno, luz de estacionamiento y modificaciones implementadas.

El procedimiento también registra el estado del chasis, motor, llantas, carrocería, frenos, sistema eléctrico entre otros requerimientos.

Estos registros deben ser controlados automáticamente por el sistema para el cumplimiento de las normas técnicas y ordenanzas emitidas.

Este subsistema deberá emitir reportes y estadísticos de vehículos defectuosos, vehículos óptimos, total de vehículos aprobados, entre otros.

Subsistema para registrar, actualizar y permisionar las rutas de transporte público.

- Módulo de registro de información de empresas de transporte público
- Módulo de registro y actualización de rutas, líneas y ramales
- Módulo de control y registro de multas de operación

Este subsistema permite registrar la información relacionada a las rutas de transporte público, esta información está relacionada con las operadoras las

cuales son las encargadas de cumplir con los servicios autorizados en lo referente a recorridos o itinerarios, flota asignada, intervalos de servicio y frecuencias, horarios de funcionamiento y territorio asignado.

Todas las rutas y servicios deben estar en la correspondiente base de datos y digitalizadas en los mapas donde se puede visualizar de forma gráfica los recorridos e itinerarios.

Esta información es la base para la fiscalización o auditoria de los servicios, por lo cual se adiciona el módulo de cumplimiento y las correspondientes multas por deficiencias de la operación autorizada.

Subsistema para controlar las emisiones en los vehículos de transporte público.

- Módulo de control de emisión de gases tóxicos y opacidad en los vehículos
- Módulo de control y registro de multas de medio ambiente

Este subsistema lleva el registro de la emisión de gases contaminantes como Monóxido de Carbono en gramos/Km, Hidrocarburos en gramos/Km, Óxidos de Nitrógeno en gramos/Km, evaporativas en gramos/ensayo, y opacidad en partículas en gramos/Km o porcentaje.

Se debe controlar que estas emisiones no sobrepasen los valores estipulados en las normas de medio ambiente supervisando que:

- Los vehículos de uso intensivo (transporte urbano, transporte interparroquial, transporte escolar y taxis) deben ser revisados cada 6 meses.
- Los vehículos de uso regular deben ser revisados cada año.
- Los datos que serán registrados son: la identificación del vehículo(placa, tipo de placa, tipo de uso, tipo de combustible, entre otros) y su propietario (cédula, nombre, dirección, teléfono, entre otros)
- Determinar el tipo de combustible que usa el vehículo y si es nuevo o usado

- Determinar las condiciones de prueba dinámica (ciclos americanos y ciclos europeos)
- Detectar posibles fallas en los sistemas de escape de los vehículos o fugas de gas.

Este subsistema tiene un módulo que está destinado al control y registro de las diferentes multas emitidas por diferentes infracciones de medio ambiente.

Subsistema para el control de multas, valores, tasas y tarifas de servicios.

- Módulo de control y registro de multas varias
- Módulo de mantenimiento de valores, tasas y tarifas

Este subsistema tiene como objetivo la aplicación de valores, tasas, tarifas y multas que deberán ser pagadas por la gestión administrativa de la UMTTT y por las infracciones o sanciones operacionales y de medio ambiente.

Los valores, tasas, tarifas y multas deberán ser informatizados para la correcta aplicación, cobro y pago respectivos.

Subsistema para expedir los documentos e identificaciones correspondientes a cada uno de los trámites administrativos y técnicos antes mencionados.

- Módulo de emisión de documentos operacionales con seguridad
- Módulo de emisión de documentos de control administrativo
- Módulo de emisión de certificaciones
- Módulo de emisión de multas
- Módulo de mantenimiento de valores, tasas y tarifas

Este subsistema tiene como objetivo la emisión de los documentos operacionales con seguridad informática y física para evitar falsificaciones, para lo cual se

diseñarán: artes especiales, pre - impresión numérica secuencial, impresiones térmicas y hologramas de seguridad, para todos los documentos operacionales.

### **3.1.25.5 CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN**

Por las características del trabajo administrativo y de la importancia y valor de los documentos operacionales, el sistema de documentación deberá tener la seguridad informática de los datos, documentos y procesos, así como la seguridad física en los documentos emitidos.

A más de esto se requiere la seguridad de respaldos informáticos estrictos, controlados y depositados en cajas de seguridad.

Operativamente y administrativamente deberá planificarse el nivel de acceso a la información.

### **3.1.25.6 ROL DE LA APLICACIÓN**

- Disponer de información clara, útil y completa de los operadores y de los vehículos.
- Automatizar los procesos para la emisión de permisos, autorizaciones y certificaciones.
- Brindar facilidades a los administradores de la documentación en el manejo de la información mediante una interfaz sencilla y de respuesta inmediata.
- Generar informes confiables para el control y la toma de decisiones.
- Acceder a la información de una manera rápida y segura.
- Establecer una estructura de base de datos en una plataforma abierta para la integración de nuevos módulos y una configuración estable que asegure la confiabilidad de los mismos.
- Permitir la conectividad con otros sistemas de control financiero, administrativo y operacional.

- Emisión de documentos de seguridad fácilmente auditables durante la operación de las flotas.

### **3.1.25.7 LUGARES DE IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE DOCUMENTACIÓN**

El sistema integral deberá estar a cargo de la UMTTT, supervigilado por auditoría interna y respaldada tanto en la propia UMTTT como en la central de base de datos municipales, con la seguridad correspondiente.

Los resultados finales y resúmenes de consulta podrán publicarse vía web para facilidad de los usuarios de transporte público y de los propios operadores.

### **3.1.25.8 SUMINISTROS, MATERIALES Y EQUIPO**

La UMTTT deberá prever la confección detallada del sistema y los correspondientes suministros, materiales y equipamiento necesario para implementar el sistema informatizado e integrado de documentación previa la transferencia de la documentación existente en el Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestres de Chimborazo.

Finalmente deberá prever el presupuesto correspondiente para el continuo suministro, operación y mantenimiento del sistema, el mismo que se sustenta en la aplicación de valores por gestión administrativa y tarifas por emisión de la documentación operacional.

### **3.1.25.9 INTERFACES DEL SISTEMA INFORMÁTICO MUNICIPAL**

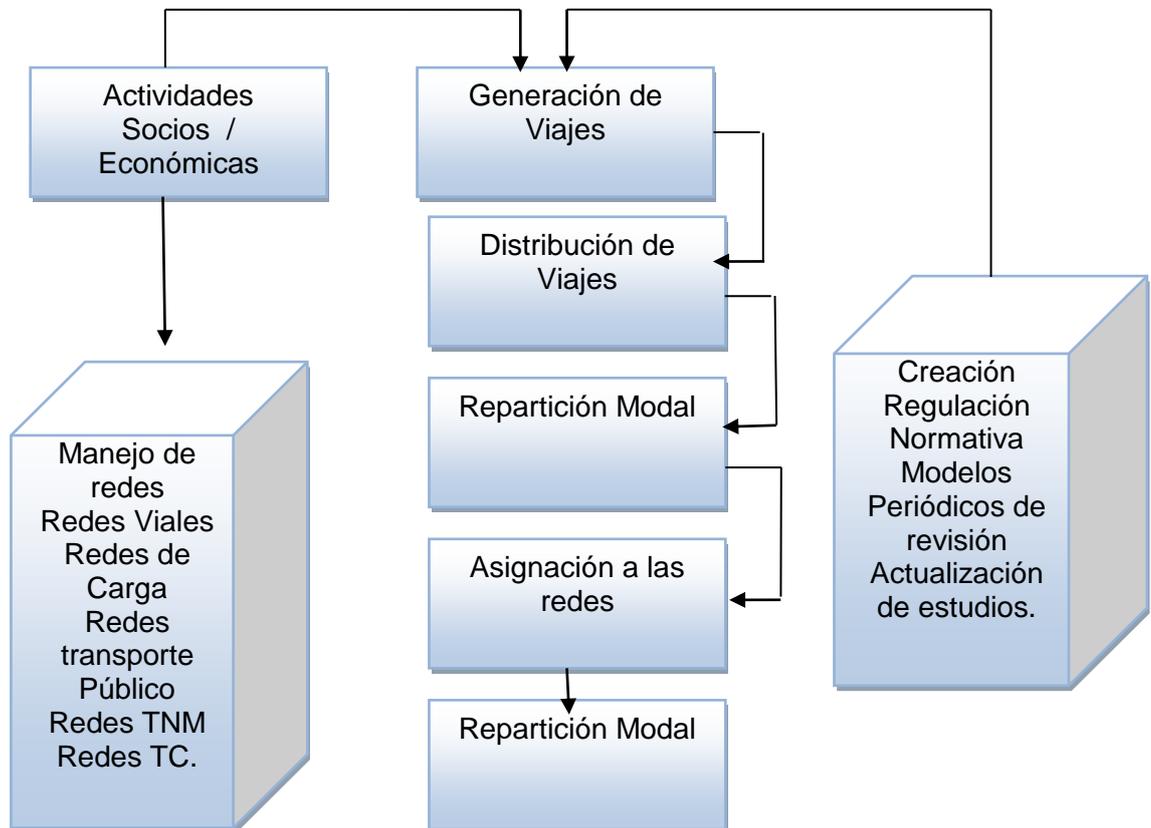
La UMTTT deberá estar enlazada con el sistema informático de la Municipalidad, para lo cual será necesario instalar las interfaces a la base de datos y además aplicaciones institucionales.

### 3.1.25.10 MANTENIMIENTO DEL SISTEMA

Se sugiere que el mantenimiento informático sea realizado por la Dirección de Sistemas y los suministradores informáticos certificados, quienes realizarán el mantenimiento preventivo y correctivo de software y hardware.

**FIGURA No. 11**

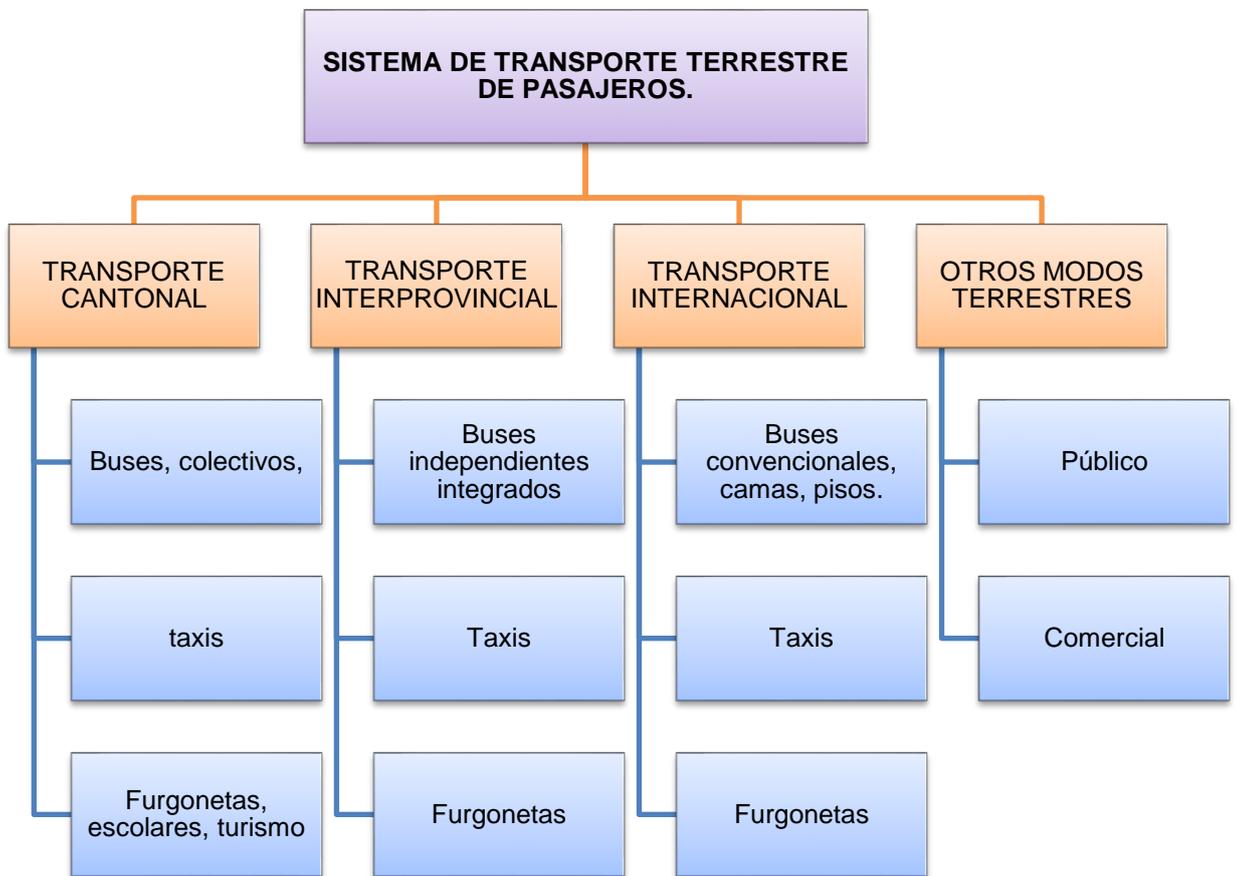
### MODELO DE PLANIFICACIÓN TRANSPORTE TERRESTRE



Fuente: Municipalidad del cantón Riobamba  
Elaborado por: Jaime García

**FIGURA No. 12**

**SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS**



Fuente: Municipalidad del cantón Riobamba  
Elaborado por: Jaime García

**FIGURA No. 13**

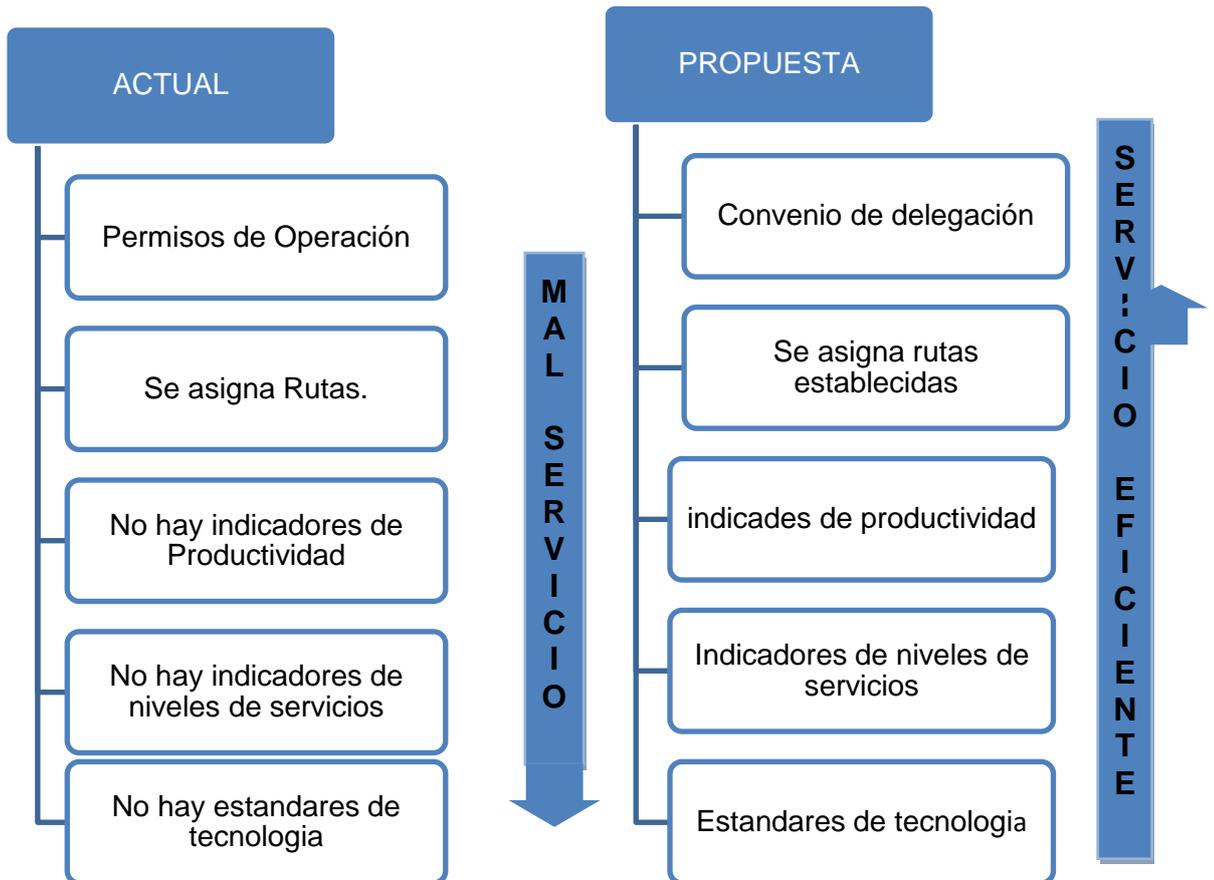
**ACCIONES A IMPLEMENTAR POR EL MUNICIPIO DE RIOBAMBA AL  
ASUMIR LAS COMPETENCIAS**



Fuente: Municipalidad del cantón Riobamba  
Elaborado por: Jaime García

FIGURA No. 14

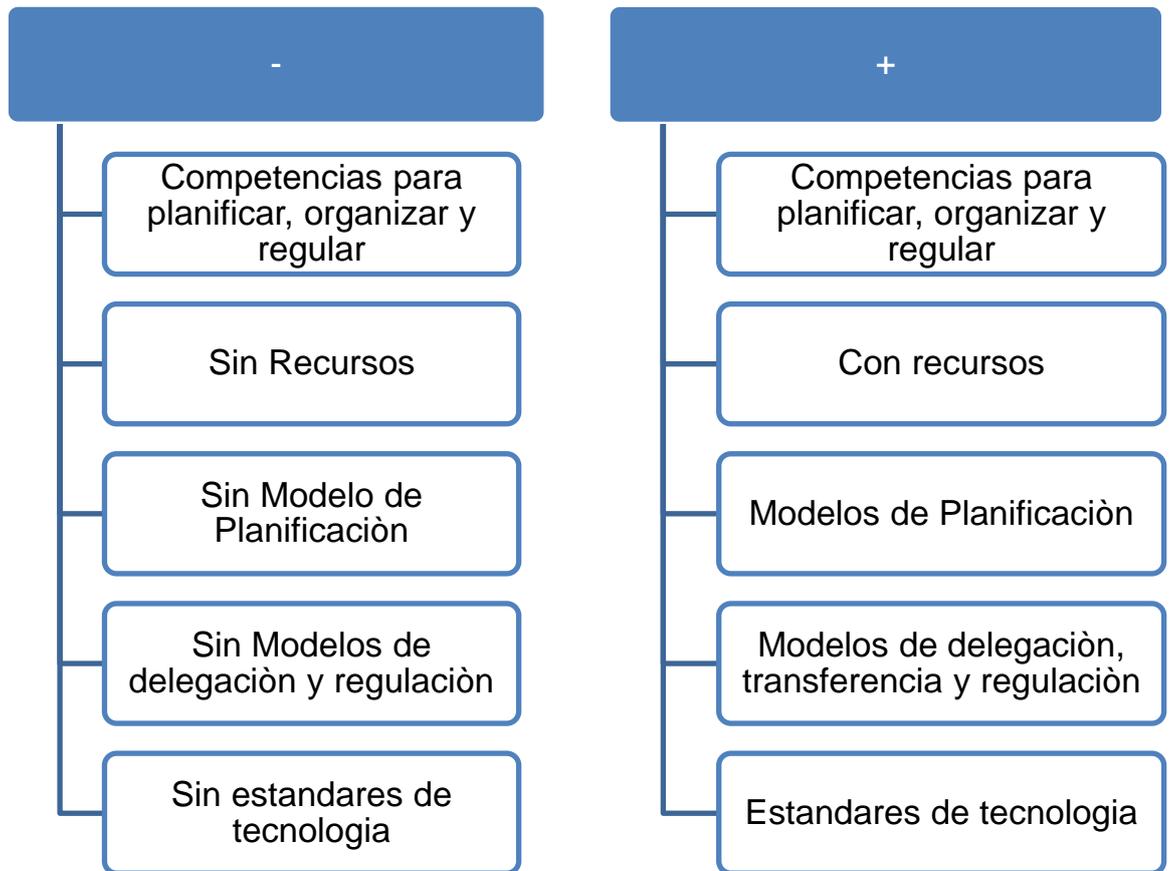
ACCIONES A IMPLEMENTAR POR EL MUNICIPIO DE RIOBAMBA AL ASUMIR LAS COMPETENCIAS, SITUACIÓN ACTUAL Y PROPUESTA



Fuente: Municipalidad del cantón Riobamba  
Elaborado por: Jaime García

**FIGURA No. 15**

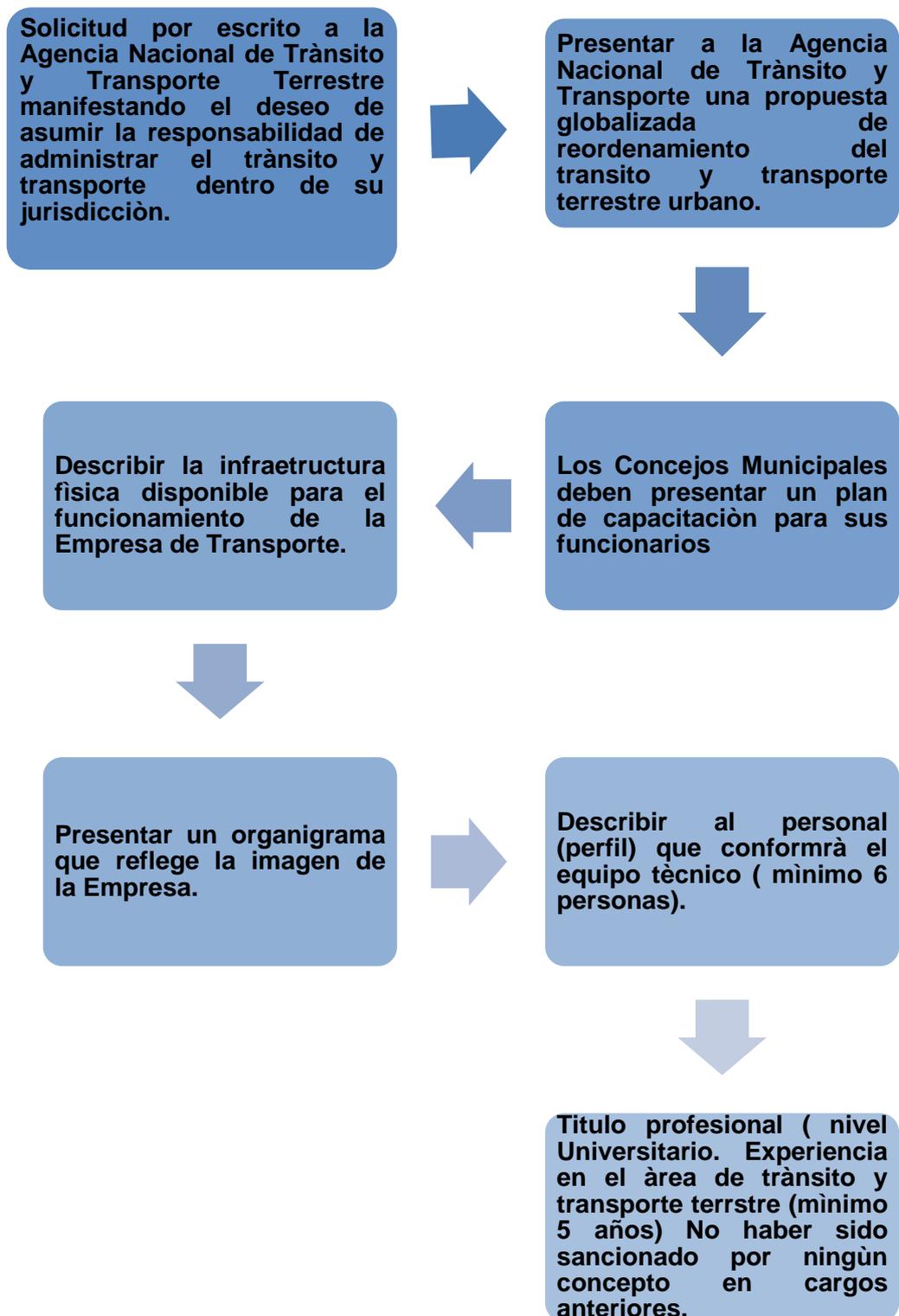
**TRANSFERENCIAS DE FUNCIONES AL MUNICIPIO Y/O GOBIERNOS  
LOCALES**



Fuente: Municipalidad del cantón Riobamba  
Elaborado por: Jaime García

**FIGURA No. 16**

**PROCEDIMIENTO QUE DEBE REALIZAR EL MUNICIPIO DE RIOBAMBA  
PARA ASUMIR LAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÀNSITO Y  
TRANSPORTE TERRESTRE**



## **BASE LEGAL A LA QUE DEBE REGIRSE EL MUNICIPIO DE RIOBAMBA PARA ASUMIR LAS COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

- La Constitución de la República del Ecuador Art. 264, numeral 6, Art. 273, Art. 269 numeral 2. (Ver anexo N° 1).
- El COOTAD, Art. 57 literal j). Art. 58 literal b). Art. 130 y Art. 154. (Ver anexo N° 2).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: reformado. Art. 4, 6, 19, 30.2, 30.3, 30.4, 30.5 y 36, Disposición General Décimo Cuarta, (art. 27. Del reglamento a la LOTTTSV. (Ver anexo N° 3).

## **CAPÍTULO IV**

### **4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **4.1 CONCLUSIONES**

- Hasta la actualidad, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) de Riobamba aún no ha podido asumir a plenitud las competencias, en materia de tránsito y seguridad vial del cantón Riobamba.
- En la ciudad de Riobamba no existe una planificación técnica y moderna del transporte público, a lo cual se suma una regulación deficiente por falta de ordenanzas, con lo cual el control también adolece de serias falencias, trayendo como consecuencia graves dificultades para una población que crece diariamente, junto al parque automotriz que en el caso de nuestra ciudad también ha crecido desmesuradamente. Todo lo cual ha creado un ambiente de caos, insatisfacción y mala calidad del servicio de transportación pública y de sus consiguientes mecanismos de regulación y control que ahora le competen a la municipalidad.
- No existen ordenanzas, ni reglamentos que permita la aplicación correcta de las competencias en materia de tránsito y transporte terrestre. en el cantón Riobamba.

## 4.2 RECOMENDACIONES

- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) de Riobamba debe poner énfasis en la problemática que enfrenta con relación al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, del cantón Riobamba, emprendiendo con proyectos que puedan dar solución, asumiendo con responsabilidad las competencias que deben ser manejadas bajo su cargo.
- Debe crearse La Unidad de Tránsito y Transporte Terrestre del Cantón Riobamba, con el fin de que esta Unidad se encargue de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba.
- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) de Riobamba debe implementar los siguientes proyectos de ordenanzas para asumir las competencias en materia de tránsito y transporte terrestre del cantón:
  1. Proyecto de Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre del cantón Riobamba.
  2. Reglamento Orgánico Funcional de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre y Tránsito del Cantón Riobamba.

## **RESUMEN**

La presente tesis es la "Aplicación de las nuevas competencias en materia de Transito y Trasporte Terrestre que asume el gobierno autónomo seccional del cantón Riobamba".

Para la elaboración de este estudio investigativo fue necesario la utilización de textos, leyes y códigos relacionados con el tema, así como técnicas e instrumentos de investigación, tales como encuestas, entrevistas, observación directa para recabar información de los involucrados.

Reconociendo el amparo de la ley suprema en materia de competencias y responsabilidades de los cantones en el ámbito de tránsito, Transporte Terrestre y seguridad Vial, propone el sistema de planificación para la creación, gestión y operatividad de la Unidad Municipal con jurisdicción en el entorno de influencia del cantón con autonomía Administrativa y Financiera en la estructura organizacional y funcional del Gobierno Autónomo del Cantón Riobamba. Con las normativas, responsabilidades y funciones de competentes en materia de control, normalización y sanción a los operadores y usuarios.

Esta investigación contribuirá para que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GADS-M) pueda asumir con plenitud las nuevas competencias.

Se recomienda se considere el estudio, análisis e interpretación de la presente Investigación y Propuesta; para la aplicación como una herramienta de Gestión y Operatividad en materia de Tránsito y Transporte Terrestre al Gobierno Autónomo Descentralizado Seccional del Cantón Riobamba en su competencia.

## **SUMMARY**

Application of the new competitions on Transit and Land Transport to assume the Autonomous Government of the Canton Ribamba.

This research study was conducted by using text, laws and codes related to the topic. As well, techniques and research tools such as surveys, interviews, direct observation to gather information from those involved.

Recognizing the protection of the Supreme Law in the competitions and responsibility of the cantons in the field of traffic, road transport and road safety, the planning system proposed for the creation, management and operation of the Municipal Unit with jurisdiction over environment canton influenced of administrative and financial autonomy in the organizational and functional structure of the Autonomous Government of the Canton Riobamba, with regulations, responsibilities and fuctions responsible for control, and punishment standars for operators and users.

As a result, this research will contribute to the Municipal Government Autonomous Desentarlized (GAD-M), to assume fully the new competitions-

Conclusion, it is advisable to consider the present study, analysis and interpretation of this research proposal, in order to be applied as a tool for management and operation in accordance whit the Code of Territorial Organization, Autonomy and Decentralization. (COOTAD).

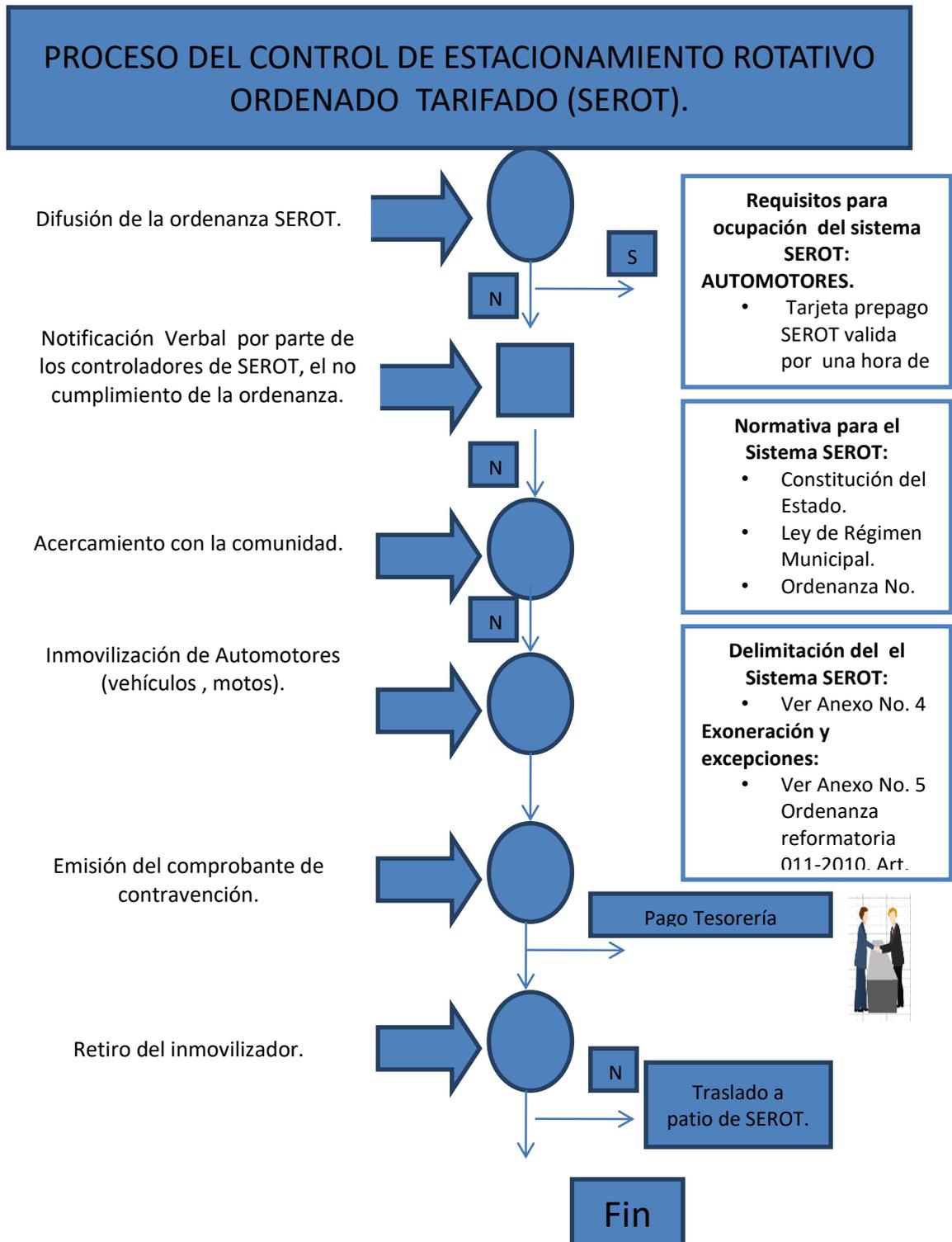
## BIBLIOGRAFÍA

- ALLES Martha Alicia: Gestión por competencias, 2da. ed. Editorial Granica, Lima 2005.
- BACA URBINA Gabriel: Evaluación de Proyectos. 4ta.ed.editorial Mc Graw Hill.México DF. 2001
- BERENSON Mark. Estadística para Administración. 2da ed. editorial Prentice Hall. México DF. 2000
- COHEN, Ernesto: La Gestión Pública. Manual de la División de Desarrollo Social de la CEPAL. Quito 2008.
- Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Campos, J., de Rus, G. y Nombela, G. Antoni Bosch. (2003). Economía del Transporte.
- DICCIONARIO Planeta, 4ta ed. Editorial Planeta, 2000
- INEC, Instituto de estadísticas y censos.
- Ley Orgánica de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (LOTASEV).
- LUDEÑA Aida: La formación por competencias, 2ed. Editorial Caplab, Lima 2004.
- Microsoft® Encarta® 2008. © 1993-2007 Microsoft
- TAMAYO Y TAMAYO Mario: El Proceso de la Investigación, 3ra. ed. Editorial Limusa Noriega editores 2002.
- [www.aneta.org.ec](http://www.aneta.org.ec) Estadísticas de accidentes de tránsito en el Ecuador 15 de mayo 2001.

**ANEXOS**

## ANEXO Nº 1

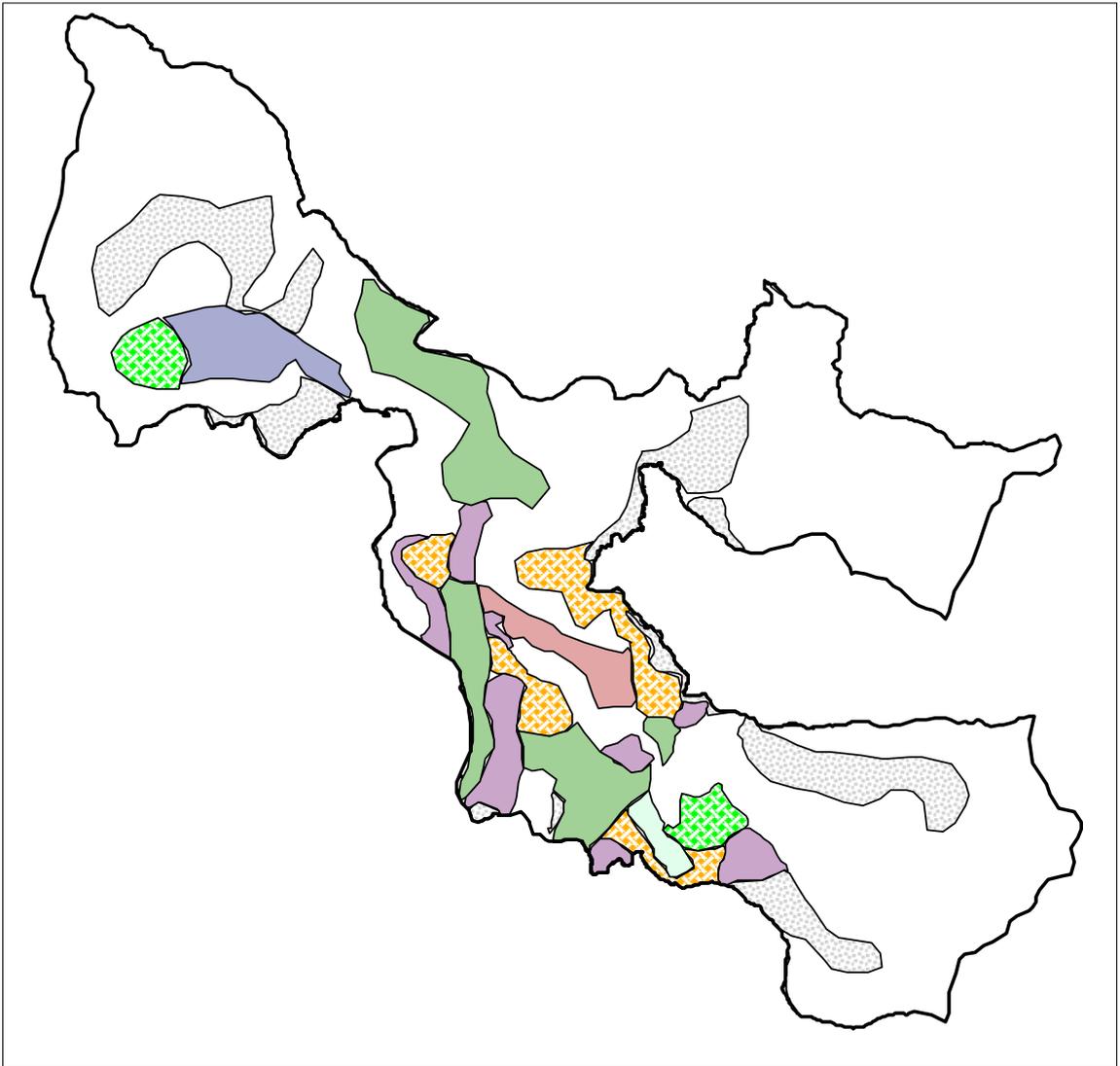
### PROCESO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO TARIFADO SEROT





**ANEXO Nº 3**

**MAPA GEOGRÁFICO CANTÓN RIOBAMBA**



## ANEXO Nº 4

### ENCUESTA SOBRE EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE



#### ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DE CHIMBORAZO FACULTAD DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS ESCUELA DE INGENIERIA EN GOBIERNOS SECCIONALES

1. ¿Sabía usted que la Municipalidad de Riobamba, según la Ley del COOTAD ya tiene las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

Si ( )

No ( )

2. ¿Qué le parece a usted que el GADMR, asumirá la organización de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?

Muy bueno ( )

Bueno ( )

Malo ( )

3. Según la ley, las Municipalidades tienen las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre, la seguridad vial, la construcción de terminales, transferencia de mercaderías y alimentos; y el trazado de las vías. ¿Cuánto cree que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal está preparado para implementar estas competencias en el cantón Riobamba?

- Bastante preparado ( )
- Poco preparado ( )
- Nada preparado ( )
- No contesta ( )

**4. ¿Cuáles de las siguientes debilidades impide que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal implemente con éxito las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre?**

- Falta de conocimiento técnico legal ( )
- Falta de voluntad política de autoridades ( )
- Falta de presupuesto ( )
- Falta de consensos con los transportistas ( )
- No contesta ( )

**5. ¿Cuál es la principal fortaleza que tiene el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal para implementar las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?**

- Decisión de sus autoridades ( )
- Apoyo de Gobierno Nacional ( )
- Conocimiento del tema ( )
- Apoyo de la ciudadanía ( )
- No contesta ( )

**6. ¿Qué modelo de gestión, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal debe gerenciar las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Riobamba?**

Mediante una Unidad Pública Municipal ( )

Mediante una empresa mixta ( )

Mediante delegación total de competencias a organismos de transportistas ( )

Mediante delegación parcial de competencias a organismos de transportistas ( )

Permitiendo que sigan los organismos de transportistas manejando las competencias ( )

**7. Si el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal asume las competencias de planificar, regular y controlar el transporte público, el tránsito y la seguridad vial, ¿Cuánto cree que mejorarían estos servicios en el cantón Riobamba?**

Mucho ( )

Poco ( )

Nada ( )

No sabe ( )

No contesta ( )

**Gracias por su colaboración**