



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO**  
**FACULTAD ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**  
**UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**“DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN PABLO IV, DURANTE EL PERIODO 2020”**

**Trabajo de titulación**

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar el grado académico de:

**INGENIERO EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**AUTOR:**

**VENANCIO ANDERSON RAMONES VÁZQUEZ**

Macas – Ecuador

2021



**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO**  
**FACULTAD ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**  
**UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**“DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LA  
PLANIFICACIÓN REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO,  
TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DEL  
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO EL CANTÓN  
PABLO IV, DURANTE EL PERIODO 2020”**

**Trabajo de titulación**

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar el grado académico de:

**INGENIERO EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

**AUTOR: VENANCIO ANDERSON RAMONES VÁZQUEZ**

**DIRECTOR: Dr. Roberto Fabián Sánchez Chávez**

Macas – Ecuador

2021

**©2021, Venancio Anderson Ramones Vázquez**

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho del Autor.

Yo, Venancio Anderson Ramones Vázquez declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente, están debidamente citados y referenciados.

Como autor, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación. El patrocinio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica del Chimborazo.

Riobamba, 24 de junio de 2021

VENANCIO Firmado digitalmente por  
ANDERSON ANDERSON  
RAMONES RAMONES VAZQUEZ  
VAZQUEZ Fecha: 2021.12.13  
10:00:26 -05'00'

---

Venancio Anderson Ramones Vázquez

C.I. 1400554182

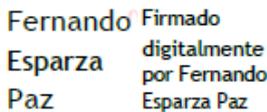
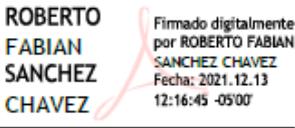
**ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO**

**FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESA**

**UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES**

El Tribunal de titulación certifica que: El trabajo de titulación: Tipo: Proyecto de investigación, **“DISEÑO DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO EL CANTÓN PABLO IV, DURANTE EL PERIODO 2020”** ha sido minuciosamente revisado por los Miembros de Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	<b>FIRMA</b>	<b>FECHA</b>
Ing. Franqui Fernando Esparza Paz <b>EL PRESIDENTE TRIBUNAL</b>	 Firmado digitalmente por Fernando Esparza Paz	2021/06/24
Dr. Roberto Fabián Sánchez Chávez <b>DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN</b>	 Firmado digitalmente por ROBERTO FABIAN SANCHEZ CHAVEZ Fecha: 2021.12.13 12:16:45 -05'00'	2021/06/24
Ing. Ruffo Neptalí Vila Ubidia <b>MIEMBRO DEL TRIBUNAL</b>	 Firmado electrónicamente por: <b>RUFFO NEPTALI</b>	2021/06/24

## **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional. A mi madre, por ser el pilar más importante y por demostrarme siempre su cariño y apoyo incondicional. A mí esposa y a mis hijos quienes han sido mi motor para seguir adelante cada día. A mis hermanas quienes nunca me dejaron renunciar a pesar de la adversidad.

**Venancio**

## **AGRADECIMIENTO**

Al finalizar un trabajo tan arduo y lleno de dificultades como la realización de una tesis es inevitable que me asalten sentimientos infinitos de gratitud hacia todas aquellas personas e instituciones que hicieron posible la realización de este trabajo de titulación, por ello es un honor expresar en este espacio mi más sincero agradecimiento.

Debo agradecer de manera especial al Dr. Roberto Sánchez Chávez por aceptarme para realizar este trabajo bajo su dirección. Su apoyo y confianza en mis capacidades ha sido un aporte invaluable. Le agradezco también el haberme facilitado los medios suficientes para llevar a cabo todas las actividades propuestas.

Quiero expresar también mi más sincero agradecimiento al personal profesional de la Escuela Superior Politécnica del Chimborazo, por su dedicación, compromiso y conocimientos impartidos a lo largo de mis estudios universitarios, siendo la base principal para mi formación personal y profesional.

Al Gobierno Municipal del cantón Pablo VI, por brindarme la oportunidad para la realización de este proyecto.

Y por último el agradecimiento más profundo y sentido va para mi familia, sin su apoyo y colaboración habría sido imposible llevar a cabo esta dura tarea. ¡Por ellos y para ellos!

**Venancio**

## TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS .....	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS .....	xiii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT .....	xvi
INTRODUCCIÓN.....	1

## CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.	<b>Marco teórico referencial .....</b>	<b>2</b>
1.1	<b>Planteamiento del problema.....</b>	<b>2</b>
1.1.1	<i>Formulación del problema.....</i>	<i>3</i>
1.1.2	<i>Delimitación del problema .....</i>	<i>3</i>
1.2	<b>Justificación.....</b>	<b>3</b>
1.3	<b>Objetivos.....</b>	<b>5</b>
1.3.1	<i>Objetivo general .....</i>	<i>5</i>
1.3.2	<i>Objetivos específicos.....</i>	<i>5</i>
1.4	<b>Antecedentes investigativos .....</b>	<b>5</b>
1.5	<b>Marco teórico .....</b>	<b>6</b>
1.5.1	<i>Modelo de gestión.....</i>	<i>6</i>
1.5.2	<i>Importancia de un modelo de gestión .....</i>	<i>7</i>
1.5.3	<i>Ventajas y beneficios de un modelo de gestión .....</i>	<i>7</i>
1.5.4	<i>Tipos de modelos de gestión .....</i>	<i>7</i>
1.5.4.1	<i>Modelo Mintzberg.....</i>	<i>8</i>
1.5.4.2	<i>Modelo Zeitgeist .....</i>	<i>8</i>
1.5.4.3	<i>Modelo Lean .....</i>	<i>9</i>
1.5.4.4	<i>Modelo de gestión por procesos.....</i>	<i>9</i>
1.5.5	<i>Fases del modelo de gestión .....</i>	<i>11</i>
1.5.5.1	<i>Fase 1: Diagnóstico de la organización.....</i>	<i>11</i>
1.5.5.2	<i>Fase 2: Planteamiento de la nueva misión, visión objetivos y estrategias a seguir .</i>	<i>12</i>
1.5.5.3	<i>Fase 3: Definición y descripción de los procesos de la organización.....</i>	<i>13</i>

1.5.5.4	<i>Fase 4: Planteamiento de los diferentes requerimientos de la organización</i> .....	13
1.5.5.5	<i>Fase 5: Implementación del modelo</i> .....	13
1.6	<b>El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI</b> .....	13
1.6.1	<i>Atribuciones, deberes y responsabilidades del GAD del cantón Pablo VI con relación al tránsito y seguridad vial</i> .....	14
1.6.2	<i>Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial</i> .....	16
1.6.3	<i>La Planificación Regulación y Control del Tránsito, Terrestre y Seguridad Vial GADM de Pablo VI</i> .....	16
1.6.4	<i>Ley de tránsito sobre la transferencia de competencias a los GADs</i> .....	17
1.7	<b>Transporte</b> .....	19
1.7.1	<i>Funciones del transporte</i> .....	19
1.7.2	<i>Clases de transporte</i> .....	20
1.7.2.1	<i>Por el objeto transportado</i> .....	20
1.7.2.2	<i>Por el ámbito territorial</i> .....	20
1.7.2.3	<i>Por el modo de transporte</i> .....	21
1.7.2.4	<i>Por su naturaleza</i> .....	21

## **CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO**

2.	<b>Marco metodológico</b> .....	22
2.1	<b>Modalidad de la investigación</b> .....	22
2.2	<b>Tipo de investigación</b> .....	22
2.3	<b>Población y muestra</b> .....	23
2.4	<b>Métodos, técnicas e instrumentos</b> .....	24
2.4.1	<b>Métodos</b> .....	24
2.4.2	<b>Técnicas</b> .....	25
2.4.3	<b>Instrumentos</b> .....	25

## **CAPÍTULO III: RESULTADOS, DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS**

3.	<b>Resultados, discusión de los resultados</b> .....	26
3.1	<b>Resultados encuesta aplicada a los directores departamentales del GADM de Pablo VI</b> .....	26
3.2	<b>Resultados encuestas aplicadas a los conductores de vehículos del cantón Pablo VI</b> .....	34
3.3	<b>Resultados entrevista al Alcalde del GADM de Pablo VI</b> .....	39
3.4	<b>Comprobación de la idea a defender</b> .....	40

3.5	<b>Diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Pablo VI, durante el periodo 2020.....</b>	41
3.5.1	<i>Localización</i> .....	41
3.5.2	<i>Introducción</i> .....	42
3.5.3	<i>Antecedentes de GADM de Pablo VI</i> .....	43
3.5.4	<i>Base legal</i> .....	43
3.5.5	<b>Fase 1: Diagnóstico de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....</b>	44
3.5.6	<b>Fase 2: Planteamiento de la nueva misión, visión objetivos y estrategias a seguir.....</b>	46
3.5.6.1	<i>Misión Propuesta</i> .....	46
3.5.6.2	<i>Visión Propuesta</i> .....	46
3.5.6.3	<i>Objetivos</i> .....	46
3.5.7	<b>Fase 3: Definición y descripción de los procesos de la Dirección</b> .....	47
3.5.7.1	<i>Estructura organizacional propuesta para la Dirección de gestión y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</i> .....	47
3.5.8	<b>Fase 4: Planteamiento de los diferentes requerimientos de la Dirección</b> .....	48
3.5.9	<b>Fase 5: Implementación del modelo</b> .....	50
3.5.9.1	<i>Estrategia 1: Diseño del manual orgánico funcional para la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</i> .....	50
3.5.9.2	<i>Estrategia 2: Propuesta para el proceso de revisión vehicular</i> .....	58
3.5.9.3	<i>Estrategia 3: Cobro de tasas por emisión de títulos habilitantes.....</i>	61
3.5.9.4	<i>Estrategia 4: Control para la seguridad vial.....</i>	68
3.5.9.5	<i>Estrategia 5: De financiamiento para el desarrollo de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el GADM del cantón Pablo VI ....</i>	76
3.5.9.6	<i>Estrategia 6: Capacitación a los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</i> .....	77
3.5.10	<b>Presupuesto general del modelo de gestión por procesos</b> .....	79
3.5.11	<b>Procedimiento para realizar el trámite en línea:</b> .....	79
	<b>CONCLUSIONES</b> .....	80
	<b>RECOMENDACIONES</b> .....	81
	<b>GLOSARIO</b>	
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	
	<b>ANEXOS</b>	

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1-3:</b> Competencias GADM Pablo VI, tránsito y seguridad vial. ....	26
<b>Tabla 2-3:</b> El GADM Pablo VI opere dentro de circunscripción territorial .....	27
<b>Tabla 3-3:</b> Diseño de una base de datos para el sistema de transporte terrestre .....	28
<b>Tabla 4-3:</b> Ejecución de un plan de movilidad .....	29
<b>Tabla 5-3:</b> Proyectos para seguridad y educación vial.....	30
<b>Tabla 6-3:</b> Informes técnicos sobre operaciones transporte terrestre .....	31
<b>Tabla 7-3:</b> Generación de ingresos a la entidad.....	32
<b>Tabla 8-3:</b> Modelo de gestión en tránsito y seguridad vial .....	33
<b>Tabla 9-3:</b> El GADM Pablo VI fijará tarifas .....	34
<b>Tabla 10-3:</b> El GADM Pablo VI realice revisión y control técnico vehicular .....	35
<b>Tabla 11-3:</b> El GADM Pablo VI realice campañas masivas en tránsito y seguridad vial.....	36
<b>Tabla 12-3:</b> Eficiente prestación servicios .....	37
<b>Tabla 13-3:</b> Municipalidad encargada de implementar el sistema de señalización .....	38
<b>Tabla 14-3:</b> FODA Dirección GCTTTSV .....	44

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1-3:</b> Competencias GADM Pablo VI, tránsito y seguridad vial. ....	26
<b>Gráfico 2-3:</b> El GADM Pablo VI opere dentro de circunscripción territorial.....	27
<b>Gráfico 3-3:</b> Diseño de una base de datos para el sistema de transporte terrestre.....	28
<b>Gráfico 4-3:</b> Ejecución de un plan de movilidad.....	29
<b>Gráfico 5-3:</b> Proyectos para seguridad y educación vial .....	30
<b>Gráfico 6-3:</b> Informes técnicos sobre operaciones transporte terrestre.....	31
<b>Gráfico 7-3:</b> Generación de ingresos a la entidad .....	32
<b>Gráfico 8-3:</b> Modelo de gestión en tránsito y seguridad vial.....	33
<b>Gráfico 9-3:</b> El GADM Pablo VI fijará tarifas.....	34
<b>Gráfico 10-3:</b> El GADM Pablo VI realice revisión y control técnico vehicular .....	35
<b>Gráfico 11-3:</b> El GADM Pablo VI realice campañas masivas en tránsito y seguridad vial.....	36
<b>Gráfico 12-3:</b> Eficiente prestación servicios .....	37
<b>Gráfico 13-3:</b> Municipalidad encargada de implementar el sistema de señalización .....	38

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1-1:</b> Mapa de procesos .....	11
<b>Figura 1-3:</b> Localización GADM del cantón Pablo VI .....	41
<b>Figura 2-3:</b> Organigrama propuesto para la unidad técnica .....	47
<b>Figura 3-3:</b> Flujograma proceso de contratación de nuevo personal .....	58
<b>Figura 4-3:</b> Flujograma del proceso de revisión vehicular .....	60
<b>Figura 5-3:</b> Flujograma del proceso de emisión de títulos habilitantes .....	67
<b>Figura 6-3:</b> Diseño de ticket para estacionamiento vehicular zona regulada.....	77

## **ÍNDICE DE ANEXOS**

**ANEXO A:** DE LOS VEHÍCULOS PERMITIDOS SEGÚN LA CLASE Y ÁMBITO DEL  
TRANSPORTE TERRESTRE

**ANEXO B:** DEL CONTRATO DE OPERACIÓN

## RESUMEN

El diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, durante el periodo 2020, tiene por finalidad la elaboración de un documento técnico como una herramienta guía para el desarrollo eficiente de los procesos vinculados a las competencias transferidas a la institución. El procesamiento de la información se lo realizó mediante el uso de los métodos cuantitativo/cualitativo, por cuanto se indagó acerca de los procesos que se ejecutan en la Dirección de Gestión y Control del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, sirviendo como referente para conocer que las competencias asignadas no poseen elementos que contribuyan al desempeño eficiente de los procesos, por lo cual la gestión institucional presenta confusión debido a la inexistencia de un manual de funciones que oriente la secuencia de las actividades a realizar, al haber diagnosticado la situación actual de la Dirección se observó que esta área no emplea procesos que aporten a la buena organización de la seguridad vial y el control oportuno de la movilización del parque automotor en el cantón Pablo VI. Los resultados llevan a la conclusión de que se requiere el empleo de lineamientos acordes a la realidad de la localidad y el cumplimiento a las disposiciones y normas de tránsito trasferidas al GADM, se recomienda considerar el modelo de gestión por procesos diseñado para el gobierno descentralizado del cantón, como un aporte para mejorar la eficiencia en servicio a los usuarios.

**Palabras claves:** <CIENCIA ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS>, <MODELO DE GESTIÓN>, <COMPETENCIAS TRANSFERIDAS>, <TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL>, <PROCESOS>, <EFICIENCIA>, <SERVICIOS> <CANTÓN (PABLO VI)>



07/07/2021

1322-DBRA-UTP-2021

## **ABSTRACT**

The design of a management model for the planning, regulation and control of traffic, land transport and road safety of the Decentralized Autonomous Government of the Pablo VI Canton, period 2020, aims at the elaboration of a technical document as a guiding tool for the efficient development of the related processes to the competences transferred to the institution. The information processed using quantitative and qualitative methods, since we inquired about the processes running toward Management and Control of Transit, Land Transportation and Road Safety, serving as a reference to know that the assigned competences do not have elements that contribute to the efficient performance of the processes, Therefore, the disordered institutional management because of the lack of a functions manual that guides the sequence of activities to be carried out. After the current directorate situation diagnostic, we observed that this area does not use processes that contribute to the wonderful organization of road safety and the timely control of the mobilization of the vehicle fleet in the Pablo VI canton. The results lead to the conclusion that the use of guidelines according to the reality of the locality and compliance with the provisions and traffic regulations transferred to the GADM; We recommend it to consider the process management model designed for the decentralized government of the canton, as a contribution to improve efficiency in service to users.

**Keywords:** <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCE>, <MANAGEMENT MODEL>, <TRANSFERABLE COMPETENCIES>, <TRANSPORT TRANSIT AND ROAD SAFETY>, <PROCESSES>, <SERVICES>, <CANTON (PAUL VI)>

## **INTRODUCCIÓN**

El presente trabajo acerca del diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, que garantice la prestación de servicios eficientes para el cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Ley se ha desarrollado en tres capítulos de los cuales se resumen su contenido:

En el primer capítulo se presenta la descripción de problema que conduce al desarrollo de la investigación, su justificación y los objetivos que persigue, además de sustentar las bases teóricas que permiten la asociación de temas al caso de estudio, siendo estos amplios en su contenido y dando cumplimiento a las normas de referencia de autores.

En el segundo capítulo se describe el marco metodológico con el cual se trabajó para obtener información confiable y relevante que posteriormente aporó en el diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI.

Un tercer capítulo en el cual se presentaron los resultados y se discutieron los mismos, ha permitido la aplicación de estrategias que se han considerado como parte del mejoramiento de la gestión administrativa, la prestación de servicios eficientes, la garantía de una buena seguridad vial y la movilización vehicular apropiada en el cantón, como parte de las competencias que por decreto constitucional se otorgaron a los gobiernos autónomos descentralizados de todo el país. En este sentido se elaboró el modelo de gestión adoptando una metodología por procesos, para que estos aporten de mejor manera al cumplimiento de los objetivos de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para finalizar se emiten conclusiones y recomendaciones en base a los objetivos planteados, verificando que se llegaron a cumplir todos, por lo que la investigación es viable en su aplicación sobre el tema sugerido.

## **CAPÍTULO I:**

### **1. Marco teórico referencial**

#### **1.1 Planteamiento del problema**

La Constitución de 2008 establece un nuevo modelo de descentralización caracterizado por la asignación obligatoria de competencias a los GADs; es decir estos asumen lo que la Constitución de la República las leyes y disposiciones en este caso emitidas por el Consejo Nacional de Competencias otorgando a la institución municipal competencias claras, exclusivas, concurrentes, privativas, adicionales y residuales para los diferentes niveles de gobierno.

La descentralización se conceptualiza como: “la obligatoriedad, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados”; la planificación, regulación y control de tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial es una de las competencias de los gobiernos municipales que de manera obligatoria y progresiva el Gobierno Municipal de Pablo VI, se encuentra ejerciendo en la actualidad.

A la fecha el ejercicio de esta competencia presenta serias dificultades en su aplicabilidad; debido a que la mayoría de municipalidades no cuenta con los suficientes recursos financieros y tecnológicos y sobre todo no se evidencia una hoja de ruta técnica que oriente de manera efectiva el ejercicio de esta competencia y que se controle a través del departamento de talento humano.

Al haber asumido estas competencias el GAD de Pablo VI, no se ha preocupado en implementar un efectivo y eficiente sistema de seguridad vial y sobre todo la presentación de un servicio óptimo, de alta calidad y trato a los ciudadanos dentro de parámetros de urbanidad y respeto, desafortunadamente estas acciones no se han podido evidenciar debido a la falta de orientación y capacitación a los empleados que conforman el equipo de tránsito.

Por otra parte, los mecanismos que se debe considerar en la regulación y control administrativo institucional no presenta el debido respaldo sobre la transparencia jurídica social, situación que genera incertidumbre en el modo en que se ejecutan y supervisan las actividades asignadas a los agentes civiles de tránsito.

En este sentido no se viene aplicando a cabalidad el ordenamiento jurídico que respalda las capacidades del área de tránsito para evitar equivocaciones tanto en el proceso de asumir competencias en el ejercicio de regular el tránsito.

La normativa legal de la municipalidad está limitada a su aplicabilidad exclusivamente al ámbito jurídico y no se aplica a lo administrativo, por lo que restringe la efectividad del ejercicio de la competencia para la planificación, regulación y control de tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Pablo VI; causando consecuentemente problemática de movilidad y socio ambientales al interior del cantón.

Es evidente y se suma la necesidad que el Gobierno Municipal del cantón Pablo VI cuente con un modelo de gestión por procesos para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.

### ***1.1.1 Formulación del problema***

¿De qué manera un modelo de gestión para la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, contribuye a la prestación de servicios óptimos a través de lineamientos direccionados en alcanzar una eficiente movilidad vehicular?

### ***1.1.2 Delimitación del problema***

La investigación acerca del diseño de un modelo de gestión para la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, se desarrollará dentro de los siguientes parámetros:

Campo de acción: Gestión por procesos

Delimitación espacial: Gobierno Autónomo Descentralizado cantón Pablo VI

## **1.2 Justificación**

El diseño de un Modelo de Gestión para el ejercicio de la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial; se constituirá en una herramienta de planificación y gestión que permita orientar de manera eficiente y eficaz la ejecución de todos los procesos vinculados a la competencia delegada al gobierno municipal, en estricto apego a lo establecido en el artículo 55 literal f, del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización; consecuentemente coadyuva a la efectividad de la gestión municipal.

Esta herramienta busca formular y construir orientaciones para cada una de las actividades y acciones necesarias, para la ejecución de los diferentes procesos involucrados en las competencias asignadas a la institución de gobierno

Mediante la implementación del modelo se fundamentará los procesos y procedimientos administrativos que exige la regulación y control, con la finalidad de armonizar el ordenamiento jurídico con el cual se mejore y garantice la calidad en la prestación de servicios.

### **Justificación teórica**

La investigación se justifica desde el aspecto teórico por cuanto se utilizó una base bibliográfica especializada en relación al diseño de un modelo de gestión además de considerar otros temas como la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, llegando a puntualizar cada uno de estos aspectos para crear referencias que aporten al estudio.

### **Justificación metodológica**

En lo que respecta al aspecto metodológico, fue necesario considerar métodos, técnicas e instrumentos acordes a la investigación con los cuales se llegó a obtener información relevante para diseñar la normativa que regirá el control de tránsito en el transporte terrestre para brindar la debida seguridad vial a la población del cantón Pablo VI.

### **Justificación práctica**

Dentro de este aspecto se desarrollaron los conocimientos adquiridos durante la carrera de Gestión de Gobiernos Seccionales, por lo que el diseño de un modelo de gestión ha sido un factor que aporta al GAD del cantón Pablo VI, para alcanzar un eficiente control de tránsito.

### **Justificación académica**

La investigación se justifica desde un aspecto académico al dar cumplimiento a los requerimientos emitidos por la institución educativa, que establece la ejecución de un trabajo investigativo previo a la obtención del título de tercer nivel en la especialidad de Ingeniería en Gestión de Gobiernos Seccionales.

## **1.3 Objetivos**

### ***1.3.1 Objetivo general***

Diseñar un un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, que garantice la prestación de servicios eficientes para el cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Ley.

### ***1.3.2 Objetivos específicos***

- Diagnosticar la situación actual el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal en relación a los procesos existentes y vinculados a la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, para que garanticen servicios públicos de calidad en el que el rol de las personas sea activo y permanente, fortaleciendo la institucionalidad y la participación ciudadana.
- Construir un marco metodológico como herramienta de sustento para estructurar un modelo de gestión mediante el uso de métodos, técnicas y nuevos instrumentos.
- Elaborar el documento técnico de modelo de gestión; como una herramienta guía para la ejecución eficiente de todos y cada uno de los procesos vinculados al ejercicio de la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el cantón Pablo VI.

## **1.4 Antecedentes investigativos**

Posterior a la revisión de investigaciones relacionadas con un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial, se llegó a determinar lo siguientes aportes:

Según (Villegas, 2019) en su Propuesta de un modelo de gestión para la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón Guano, provincia de Chimborazo, manifiesta que:

“Es fundamental para la administración pública contar con una estructura organizacional fortalecida, la misma que permita que los objetivos institucionales se los llegue a cumplir combinando la eficiencia y la calidad del servicio que se oferte.” (p.1)

En base al análisis del trabajo de campo se propone un modelo de gestión para los diversos procesos que efectúan los funcionarios, mediante el cual mejorará la agilidad en los trámites que desarrollan los usuarios en las instalaciones de la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Guano. (p.133)

Desde el punto de vista de (Cando, 2018) en su trabajo Modelo de gestión para el ejercicio de las competencias de transporte, tránsito y seguridad vial según los lineamientos de la ANT. Caso GADM Riobamba, expresa lo siguiente:

“El presente modelo de gestión maneja una estructura por procesos, en donde se sugieren un diseño su gestión, en el Talento Humano se propone realizar que los miembros de dicha organización aptos para la ejecución de sus funciones, además se planteó para la prestación del servicio la manera en que como desarrollara las actividades diarias” (p.1)

Se pudo concluir que existe una incertidumbre si existe indicadores de gestión, no están en la capacidad de asumir la competencia del control operativo y que no hay cumplido lo indicado en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente para el año que se realizó esta investigación. (p.119)

Para (Gualli, 2019) expresa que en su trabajo investigativo acerca de Modelo de gestión por procesos para la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GADM del cantón Carlos Julio Arosemena Tola, provincia de Napo:

“Con la transferencia de competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados del país en materia de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad vial, se priorizó en la descentralización, con el objetivo de lograr una mejor administración, enfocada en la calidad del servicio para el usuario” (p.1)

Producto del análisis se llegó a la conclusión de que la institución no posee una estructura propia, además no se realiza ningún tipo de compensación e incentivos lo que ha generado que los colaboradores se encuentren poco motivado e indispuestos en brindar un servicio de calidad. (p.144)

## **1.5 Marco teórico**

### ***1.5.1 Modelo de gestión***

Para (Euskalit., 2018) un modelo de gestión es aquel que genera los mejores resultados posibles de una manera sostenida y equilibrada para toda la organización, es aquel que va más allá del simple cumplimiento de las obligaciones y de la propia razón de ser o actividad principal de la organización.

Dentro del mismo contexto para la ISOTools, (2015) es necesario que las entidades implementen sistemas de gestión en su organización e incorporen metodologías, técnicas y herramientas eficaces, que les ayude a alcanzar los objetivos propuestos.

### ***1.5.2 Importancia de un modelo de gestión***

Ser excelente es el objetivo de muchas organizaciones, para alcanzar esta condición es necesario alinearse a múltiples factores entre los que se encuentra un adecuado modelo de gestión, si se habla de gestión desde la perspectiva de los clientes se estaría refiriendo a satisfacer las expectativas del consumidor y si se centra en las características técnicas sobre el adecuado uso se podría decir que debe cumplir con las especificaciones o conformidad de requisitos. Deusto, (2016)

### ***1.5.3 Ventajas y beneficios de un modelo de gestión***

Desde la apreciación de Deusto, et al., (2016) expresa que:

Un apropiado modelo de gestión ayuda a mejorar la posición competitiva a nivel interno como externo, para ello se deberá considerar lo siguiente:

- **Mejorar la organización de la empresa:** al sistematizar operaciones suelen producirse innovaciones que ayudan a hacer más eficientes los procesos, no solo en hacer diferentes las cosas, sino también a optimizar los recursos e identificar procesos que se encuentran restando valor.
- **Permite controlar el desempeño de los procesos y de la organización en sí misma.** El modelo de gestión ayuda a cumplir de manera adecuada la normativa relacionada con los servicios y productos.
- **Mejora la capacidad de los trabajadores de la empresa.** Al tener mayor información de los procesos, estos los conocen mejor y pueden abordar su ejecución de manera ágil, por otra parte, el mantener un buen flujo de información aporta a incrementar la motivación y compromiso con la empresa.
- Los modelos de gestión tienen muy en cuenta los requisitos y las expectativas del cliente por lo que su implementación incide positivamente en su satisfacción.

### ***1.5.4 Tipos de modelos de gestión***

Aun cuando no existe un modelo de gestión ideal, que se acople a todas las organizaciones, es importante que estos se adecuen a las necesidades y cumplimiento de las expectativas:

#### 1.5.4.1 Modelo Mintzberg

Desde la apreciación de Barajas, (2016) el modelo Mintzberg sirve para describir las estructuras y organización de las empresas que pretende ser una guía para comprender, clasificar y diseñar la estructura de una organización.

La base del pensamiento de Mintzberg gira en torno a dos premisas claves: la primera de ellas corresponde a la división del trabajo y, la segunda, en la coordinación de estas tareas para alcanzar los objetivos definidos, sean cuales sean. Según su perspectiva, cuando se procede a definir la organización de una empresa debe realizarse una selección de los elementos que la conformarán de tal forma que exista una armonía, una consistencia, una coherencia entre la organización consigo misma y en relación con su entorno.

El autor señala cinco elementos pertenecientes a la estructura de una organización que, es importante señalar, no necesariamente estarán presentes de la misma manera en tu empresa.

1. **Cumbre estratégica:** representa lo más alto de la jerarquía de la organización, y está formada por el director y las autoridades más significativas, así como todo aquel personal que les presta apoyo directo. A ellos les corresponde una visión global de la empresa, la definición de los objetivos de la organización, la relación institucional y con el entorno de la organización, etc.
2. **Línea media:** formada por los gerentes, supervisores y responsables cuya posición en la empresa se encuentra entre la más alta dirección y el núcleo operativo. Su papel es el de asignar las tareas a aquellos cuyo papel es la ejecución de las mismas con el objeto de alcanzar los objetivos definidos por sus superiores.
3. **Estructura técnica o tecnoestructura:** su papel es el de estandarizar los procesos de trabajo, diseñando su planteamiento formal y su control. El departamento de recursos humanos, por ejemplo, forma parte de esta estructura técnica.
4. **Núcleo de operaciones:** formado por el grueso de la organización, consiste en el conjunto de operarios que realizan las tareas de producción o de provisión de servicios, por lo que sus funciones, en última instancia, son las que mantienen viva a la organización.
5. **Personal de apoyo:** compuesto por todo el personal y unidades que ofrecen servicios y que realizan funciones para con la organización sin pertenecer a su estructura operacional. Un ejemplo de ello puede ser el servicio de cafetería, el personal de seguridad, etc.

Así pues, cada organización se estructura siguiendo distintas configuraciones planteadas por Mintzberg. Según el mismo autor, no existen organizaciones cuya estructura se corresponda completamente con una configuración. Por el contrario, las organizaciones tienden a estructurarse, buscando la armonía interna y en relación con su entorno. (pp.5-6)

#### 1.5.4.2 Modelo Zeitgeist

Para Socorro, (2016) indica que el modelo Zeitgeist proviene de:

La palabra Zeitgeist significa “espíritu joven” y aunque no es exclusiva, fue escogida porque se ajusta más a la nueva era gerencial, es el resultado de la necesidad misma del ser humano por alcanzar sus metas, de la práctica en su más simple expresión de lo que hoy llaman las alianzas estratégicas.

La propuesta versa sobre un modelo muy sencillo: las organizaciones que asuman el Zeigeist Gerencial se orientarán a un esquema circular compuesto por especialistas de las diferentes áreas, por tanto, la circunferencia estará dividida en cinco sectores, correspondientes a Administración, Finanzas, Mercadeo, Producción y Ventas. La alta gerencia hoy en día concebida como de mayor rango pasa a ser un participante activo, por tanto, es de esperarse que los demás cargos sufran igual transformación, dejando de ser importante la denominación de los puestos de trabajo y su nivel dentro de la estructura. (p.9)

#### *1.5.4.3 Modelo Lean*

La apreciación de (Castro, 2019) con relación al modelo lean es que:

Es una metodología de gestión de proyectos que facilita herramientas para adoptar un nuevo enfoque integral, además consiste en innovar los procesos y mejorar la gestión de las operaciones para generar tanto valor como beneficios.

Esta filosofía se ha convertido en un clave para asegurar la supervivencia empresarial, se ahí su popularidad, este modelo ayuda a lograr la claridad, la velocidad y la alineación con las expectativas del cliente, en otras palabras, esta filosofía busca eliminar todo aquello que no genera valor, para centrarse en lo que es fundamental en el momento presente.

#### *1.5.4.4 Modelo de gestión por procesos*

Para Mallar, (2015)

El modelo de Gestión por procesos, se orienta a desarrollar la misión de la organización, mediante la satisfacción de las expectativas de sus stakeholders –clientes, proveedores, accionistas, empleados, sociedad, y a qué hace la empresa para satisfacerlos, en lugar de centrarse en aspectos estructurales como cuál es su cadena de mandos y la función de cada departamento. Pero este cambio de enfoque no es consecuencia de una mera idea, sino que refleja los resultados de la experiencia de las organizaciones que se han orientado en esta dirección.

### **Mapa de procesos**

Un mapa de procesos es un diagrama de flujo de los principales procesos dentro de una organización. A través de este tipo de diagramas podemos percatarnos de tareas o procesos

que a menudo pasan desapercibidos y que, sin embargo, afectan de manera positiva o negativa el resultado final. Se utiliza el mapa de proceso como una herramienta de comunicación, para mostrar la secuencia de las interacciones de los elementos que intervienen en el proceso, ya sean tareas paralelas o secuenciales. Bañuelos, (2018)

Los objetivos de los mapas de procesos:

- Conocer de forma muy detallada y profunda el funcionamiento de los procesos y actividades en los que la empresa está involucrada.
- Identificar posibles mejoras o correcciones.
- Administrar los recursos y actividades de la empresa.
- Identificar los roles claves de la compañía.
- Definir las responsabilidades y funciones de cada empleado.
- Identificar la necesidades actuales y futuras de los clientes.
- Mejorar el flujo de información entre los diferentes procesos y/o departamentos.

Mestres, (2019)

Para establecer una gestión basada en procesos en la organización se tienen que identificar todos los procesos que se incluirían en cada uno de los tres grandes bloques: estratégicos, operativos y de soporte. A partir de aquí, se elabora el mapa de procesos que ayudará a identificar las interrelaciones de cada uno de ellos. Mestres, et al., (2019)

Desde la apreciación de Briones, Cubillos, Pacheco, & Otros, (2003) los procesos de una organización se pueden agrupar en tres tipos, como se representa en el gráfico:

### **Procesos clave.**

Son los procesos que tienen contacto directo con el cliente (los procesos operativos necesarios para la realización del producto/servicio, a partir de los cuales el cliente percibirá y valorará la calidad: comercialización, planificación del servicio, prestación del servicio, entrega, facturación)

### **Procesos estratégicos.**

Son los procesos responsables de analizar las necesidades y condicionantes de la sociedad, del mercado y de los accionistas, para asegurar la respuesta a las mencionadas necesidades y condicionantes estratégicos (procesos de gestión responsabilidad de la Dirección: marketing, recursos humanos, gestión de la calidad)

## Procesos de soporte.

Son los procesos responsables de proveer a la organización de todos los recursos necesarios en cuanto a personas, maquinaria y materia prima, para poder generar el valor añadido deseado por los clientes (contabilidad, compras, nóminas, sistemas de información)



**Figura 1:** Mapa de procesos

**Fuente:** Briones, Cubillos, Pacheco, & Otros, et al., (2003)

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020

### 1.5.5 Fases del modelo de gestión

Según manifiesta Aguilar, (2016), un modelo de gestión debe considerar las siguientes fases:

#### 1.5.5.1 Fase 1: Diagnóstico de la organización

En esta primera fase se realiza un análisis detallado de la misión, visión y objetivos de la organización. El objetivo de esta fase es identificar cuáles son las líneas de acción que se deben

seguir para alcanzar los objetivos de la institución. Del análisis de las debilidades y el funcionamiento interno de la organización, de las oportunidades que presenta el entorno, de las fortalezas ante el entorno y de las amenazas del entorno, se genera la matriz FODA.

Desde la apreciación de Glagovsky, (2011) el término FODA es una sigla conformada por las primeras letras de las palabras Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas. De entre estas cuatro variables, tanto fortalezas como debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio, las oportunidades y las amenazas son externas, por lo que en general resulta muy difícil poder modificarlas.

- **Fortalezas:** son las capacidades especiales con que cuenta la empresa, y por los que cuenta con una posición privilegiada frente a la competencia. Recursos que se controlan, capacidades y habilidades que se poseen, actividades que se desarrollan positivamente, etc.
- **Oportunidades:** son aquellos factores que resultan positivos, favorables, explotables, que se deben descubrir en el entorno en el que actúa la empresa, y que permiten obtener ventajas competitivas.
- **Debilidades:** son aquellos factores que provocan una posición desfavorable frente a la competencia. recursos de los que se carece, habilidades que no se poseen, actividades que no se desarrollan positivamente, etc.
- **Amenazas:** son aquellas situaciones que provienen del entorno y que pueden llegar a atentar incluso contra la permanencia de la organización.

#### *1.5.5.2 Fase 2: Planteamiento de la nueva misión, visión objetivos y estrategias a seguir*

El análisis detallado de la matriz planteada en la fase anterior permite un mejor entendimiento de la situación actual de la organización. Con este estudio se plantean los nuevos objetivos, misión, visión, lineamientos que debe seguir la organización, para lograr cumplir con las metas para la cual fue creada.

En esta fase se adopta un esquema más funcional en el cual la Dirección se encarga de velar por el cumplimiento de las políticas y lineamientos de la organización, tomando en consideración el uso de servicios operativos por parte de la entidad y finalmente los servicios de apoyo que se encargarán de dar el soporte necesario a los otros bloques. El trabajo realizado por los tres bloques funcionales se realiza en conjunto para lograr el correcto funcionamiento de la institución y los objetivos planteados. Aguilar, et al., (2016)

#### *1.5.5.3 Fase 3: Definición y descripción de los procesos de la organización*

En esta fase se describen los diversos procesos que han de realizarse en la organización para garantizar el correcto funcionamiento y alcanzar los objetivos para la cual fue creada.

Para cada uno de los procesos se describen las características más relevantes como el nombre del proceso, los insumos a utilizar, las actividades que se realizarán, el rol de la institución y los subprocesos asociados, en esta fase se determinan los roles que adoptará la institución. Aguilar, et al., (2016)

#### *1.5.5.4 Fase 4: Planteamiento de los diferentes requerimientos de la organización*

Es necesario definir de forma clara y precisa todo lo relacionado con las normas y procedimientos que se han de realizar, de manera que no quede ningún vacío en el diseño de la organización. Al establecer y hacer cumplir de forma clara y precisa las normas y procedimientos a seguir por la institución, se garantizará un buen desempeño del funcionamiento de la misma. Aguilar, et al., (2016)

#### *1.5.5.5 Fase 5: Implementación del modelo*

Para Aguilar, et al., (2016) una vez realizado el diseño del Modelo de Gestión es necesario implantarlo en la organización, en esta fase, deben establecerse las nuevas políticas y nuevos lineamientos establecidos en la Fase 2. Adicionalmente, debe realizarse la selección de las personas que desempeñarán las funciones en la organización según los perfiles establecidos para cada uno de los cargos.

Finalmente, en esta fase es necesario un cronograma de las diferentes actividades para implantar el modelo. El cronograma debe considerar reuniones de grupo, presentación del modelo, preparación de los aspectos legales, etc. (pp. 294-296)

### **1.6 El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI**

La definición desde el punto de vista del Observatorio Regional de Planificación, para el desarrollo de América Latina (2009)

“Los Gobierno Autónomos Descentralizados (GAD), son las instituciones que conforman la organización territorial del Estado Ecuatoriano y están regulados por la Constitución de la

República del Ecuador (Art.238-241) y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD)

Los GAD son instituciones descentralizadas que gozan de autonomía política administrativa y financiera, y están regidos por los principios de solidaridad subsidiariedad, equidad, interterritorial y participación ciudadana” (p.1)

### ***1.6.1 Atribuciones, deberes y responsabilidades del GAD del cantón Pablo VI con relación al tránsito y seguridad vial***

Según el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Pablo Sexto, (2018)

Son atribuciones, deberes y responsabilidades las determinadas en el Art. 57 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y las demás que correspondan de conformidad con la legislación nacional vigente.

Esta unidad se encuentra dentro de los procesos agregadores de valor específicamente en el Art. 19.- Gestión de Planificación Territorial e Institucional siendo el responsable de esta unidad el Director (a) de Planificación Territorial e Institucional.

Entre las atribuciones y responsabilidades se encuentran:

1. Cumplir y hacer cumplir la constitución de la República, leyes, ordenanzas y más normativas vigentes.
2. Planificar, evaluar y controlar el desarrollo territorial del Cantón.
3. Ejercer el control sobre el uso del suelo en el Cantón
4. Evaluar periódicamente metas y objetivos y presentar el logro de los resultados, de cada una de las direcciones y el plan institucional, y proveer de información al nivel de conducción financiero para la toma de decisiones.
5. Dirigir y ejecutar diseños y cálculo de volumen de obra.
6. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo a la ley.
7. Establecer el régimen del uso del suelo urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales.
8. Dirigir y ejecutar estudios y diagnósticos relacionados con aspectos, sociales, demográficos, de vivienda, suelo equipamientos.
9. Dirigir y ejecutar planes y programas de: Regularización de la ocupación informal del suelo, regularización de vivienda informal, mejoramiento barrial integral, mitigación, y reubicación de familias asentadas en zonas de riesgos
10. Establecer y definir los lineamientos estratégicos de largo, mediano y corto plazo, para el plan de desarrollo y ordenamiento territorial.
11. Coordinar con SENPLADES y otros organismos del estado para monitorear y evaluar el avance de los planes y proyectos programados en la planificación institucional y la planificación estratégica cantonal.
12. Gestionar la Cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

13. Ejercer el control de avalúos y catastros urbanos y rurales en el cantón.
14. Establecer políticas para mantener actualizados catastros urbano, rurales, de patentes y otros tributos municipales.
15. Elaborar y diseñar proyectos arquitectónicos y urbanísticos, encaminados a un mejoramiento general del entorno de la ciudad y también proyectos dirigidos a una regeneración urbana.
16. Planificar, organizar y regular el sistema de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad vial en el Cantón.
17. Administrar contratos
18. Formular, aprobar ejecutar y evaluar los planes, programas y proyectos destinados a la preservación, mantenimiento y difusión del patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón.
19. Planificar el servicio de transporte municipal en términos del parque automotor tarifas, cobertura del servicio, infraestructura, etc.
20. Planificar la señalización de estacionamientos para el sector público y privado.
21. Planificar, diseñar, implementar y mantener el Sistema de señalización en las vías públicas.
22. Regular y controlar las construcciones en la circunscripción cantonal, con especial atención a las normas de control y prevención de riesgos y desastres.
23. Juzgar a contraventores e infractores de las ordenanzas municipales a través de la Comisaria Municipal.
24. Coordinar, la gestión, supervisión y ejecución de las actividades de la Policía Municipal.
25. Realizar levantamientos topográficos.
26. Establecer los lineamientos y procedimientos para la gestión de información referente al ámbito y cumplimiento de sus competencias.
27. Coordinar y articular la gestión institucional con otros organismos de control del cantón a través de la Comisaria Municipal.
28. Cumplir con las demás funciones que le encomiende la Alcaldesa o el Alcalde, de acuerdo a la naturaleza de sus funciones y que estén dentro del marco legal.

### **Productos**

1. Base de datos del sistema de transporte del Cantón.
2. Ejecución del plan de movilidad
3. Estudio y diseño de rutas
4. Informe de revisión vehicular
5. Medición de niveles satisfacción de los usuarios de transporte
6. Resoluciones de títulos habilitantes para operadores de transporte
7. Custodia de especies fiscales
8. Proyectos de seguridad y educación vial.
9. Permisos y contratos de operaciones
10. Informes, técnicos, legales, certificaciones
11. Registro vehicular de servicios público y privado
12. Estudios de necesidades
13. Revisión y matriculación vehicular
14. Reportes de recaudación de tasas de matriculación (pp.18-21)

### ***1.6.2 Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial***

Conforme lo establece la Asamblea Nacional Constituyente, (2018) en la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

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

**Art. 2.-** La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. (p.2)

### ***1.6.3 La Planificación Regulación y Control del Tránsito, Terrestre y Seguridad Vial GADM de Pablo VI***

Según lo expresado por el Consejo Nacional de Competencia, (2014)

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

Art. 6.- Modelo de gestión C.- corresponde a este modelo de gestión el gobierno autónomo descentralizado del cantón Pablo VI, quienes tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrá asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos de forma individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

Art. 14.- Facultades comunes a todos los modelos de gestión. - en los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo el principio de unidad nacional. (pp. 6-14)

#### ***1.6.4 Ley de tránsito sobre la transferencia de competencias a los GADs***

Según lo establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, (2014) con relación al tema da a conocer los siguientes artículos:

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

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

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

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

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

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

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;}
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;
- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos. (pp.6-8)

#### ***1.6.5 Funciones de la Dirección de gestión y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial***

Entre las funciones de mayor relevancia que ejecuta la mencionada Dirección se encuentra:

- Aprobar y otorgar títulos habilitantes de transporte terrestre.

- Realizar el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, en observancia de las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento, las resoluciones emitidas por el organismo competente, las disposiciones administrativas; y, Ordenanzas que emita el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Pablo VI y demás normas aplicables.
- Asumir y ejecutar las competencias que progresivamente le sean atribuidas al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Riobamba.
- Elaborar planes, programas y proyectos en relación al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Cando, (2018)

## **1.7 Transporte**

Según Cerasa, (s/f) el término transportar proviene del latín “trans” (al otro lado) y “portare” (llevar), por lo que en sentido literal es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

El transporte consiste en el desplazamiento de personas o bienes en el espacio físico, facilita la movilidad, dota de accesibilidad a los territorios y tiene una importancia significativa en el desarrollo económico y social del país.

El transporte así definido forma parte o se adapta a las necesidades de la actividad turística o de los procesos productivos turísticos, de ocio y recreo etc., por lo que no está sometido a reiteración de itinerario, horario y calendario que es una característica de los transportes regulares y por ello en ningún caso podrán sustituir al transporte público regular de viajeros. (p.1)

### ***1.7.1 Funciones del transporte***

- Permitir la conexión de los sectores turísticos productivos entre sí y con los centros de ocio y recreo o de consumo.
- Satisfacer las necesidades de desplazamiento de clientes y de material especializado para las actividades de ocio y recreo para llevarlas a cabo.
- Favorecer y ayudar a la cohesión económica y social, permitiendo configurar un territorio más equilibrado y sostenible para la actividad turística.
- Dotar y asegurar la accesibilidad al territorio y a distintos enclaves geográficos, permitiendo comunicaciones ágiles para las distintas actividades con finalidad turística, de ocio y recreo.

- Contribuir a la integración del Estado y las regiones, de los países entre sí y a la integración comunitaria a través de la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales y europeas e internacionales.
- Facilitar la integración social y la movilidad laboral.
- Mejorar la calidad de los servicios turísticos y de la vida de las personas.
- Ser parte de la estrategia y defensa nacional.
- Participar esencialmente en la actividad turística y productiva dentro de los países, que ocupa una elevada población laboral, que participa en las magnitudes macroeconómicas y en altos volúmenes de inversiones y que contribuye de forma considerable al aumento del Producto Interior Bruto.
- Facilitar el libre movimiento de personas y bienes a través de la Unión Europea, mediante un adecuado Mercado Único<sup>1</sup>.
- Impulsar el desarrollo de las actividades turísticas y de otras actividades productivas.
- Es una actividad turística y económica que genera riqueza y puestos de trabajo. Cerasa, et.al., (s/f, p.2)

### *1.7.2 Clases de transporte*

El transporte mantiene una clasificación dependiendo de varios factores como los menciona Cerasa, et al., (s/f)

#### *1.7.2.1 Por el objeto transportado*

- **De viajeros:** si el servicio que se ofrece o el objeto que se transporta son personas y sus equipajes, destacando el transporte individual que realizan las personas en sus propios vehículos (bicicletas, automóviles, trenes, barcos, etc.) o el transporte colectivo que se realiza para un colectivo o grupo de personas de forma regular, con itinerarios y horarios fijos como es el caso del transporte regular o si no es así se trataría de transporte discrecional.
- **De mercancías:** si lo que se transporta son objetos o mercancías sean de la clase que sean. (p.3)

#### *1.7.2.2 Por el ámbito territorial*

- **Internacionales:** cuando se prestan en un país extranjero.

- **Nacionales:** cuando se realizan dentro del mismo país, pudiendo ser interurbanos, cuando se prestan entre provincias, capitales o regiones diferentes; urbanos metropolitanos, los que se realizan dentro de una zona urbana. (p.3)

#### *1.7.2.3 Por el modo de transporte*

Según sea el transporte utilizado: transporte terrestre, por carretera, transporte aéreo, transporte acuático. (p.4)

#### *1.7.2.4 Por su naturaleza*

- **De servicio público:** realizado por cuenta ajena y por un precio.
- **Privado:** realizado por cuenta propia por necesidades o finalidades particulares o individuales. (p.4)

### **1.8 Idea a defender**

A través de un modelo de gestión para la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, se contribuirá a la prestación de servicios óptimos con lineamientos direccionados en alcanzar una eficiente movilidad vehicular.

## **CAPÍTULO II:**

### **2 Marco metodológico**

#### **2.1 Modalidad de la investigación**

El método de investigación cualitativo/cuantitativo es la recogida de información basada en la observación de comportamientos naturales, discursos, respuestas abiertas para la posterior interpretación de significados. (Canine, Teresa., s/f)

El desarrollo de la investigación tuvo un enfoque cualitativo/cuantitativo, por cuanto se requirió de la aplicación de encuestas y entrevistas, las mismas que estuvieron dirigidas a los empleados del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI, y otras a la población de la localidad con la finalidad de conocer su punto de vista sobre el tema de investigación.

#### **2.2 Tipo de investigación**

- **Descriptivo**

Su preocupación primordial radica en describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento. De esta forma se pueden obtener las notas que caracterizan a la realidad estudiada. Ramos, (2018)

Con el uso de una investigación descriptiva se logró analizar la responsabilidad que el GAD del cantón Pablo VI, debe asumir para que la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial alcance niveles de desempeño eficientes y brinde un adecuado servicio a la población de la localidad

- **Explicativo**

Consiste en aquellos trabajos que se centran en determinar los orígenes o las causas de un determinado conjunto de fenómenos, donde el objetivo es conocer por qué suceden ciertos hechos a través de la delimitación de las relaciones causales existentes o, al menos, de las condiciones en que ellas se producen. Ramos, et al., (2018)

Se determinó la normativa en cuanto a la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial, con la cual se diseñó el modelo de gestión para el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI.

### 2.3 Población y muestra

- **Población**

La población es un conjunto de todos los elementos que estamos estudiando, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones, se puede definir además como el conjunto total de individuos o medidas que posee algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado Murria., (2015)

El número de vehículos registrados en la Dirección de Tránsito del cantón Pablo VI en la actualidad es de 219 en los que constan transporte particular, de carga pesada, de transporte de pasajeros (buses, taxis, camionetas).

- **Muestra**

Debido a que la población es significativa se procedió al cálculo de la muestra, utilizando la fórmula para distribuciones normales, con la cual se determinó la muestra, para la aplicación de las correspondientes encuestas.

Fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{e^2 * (N-1) + Z^2 * P * Q}$$

Dónde:

Z: coeficiente para determinar el nivel de confianza 95% con un valor de  $Z = 1,96$ .

P: porcentaje de la población objeto de estudio.

Q: porcentaje de la población que no reúne las características de interés para el estudio.

$Q = 1-P$

Cuando no se conocen estas proporciones se asume el supuesto de máxima variabilidad estadística  $P=Q=50\%$ .

E: error con que se trabaja 0.5%,

N: tamaño de la muestra

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 219}{0,05^2 \times (219 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{210.3276}{1.5054}$$

$$n = 139.7$$

De acuerdo a los resultados alcanzados en el cálculo de la muestra se estima un número de 140 encuestas, las mismas que fueron aplicadas a los conductores de los vehículos que circulan en el cantón Pablo VI, además fue necesario la aplicación de encuestas a los responsables de las siete direcciones departamentales, con la finalidad de conocer su apreciación respecto al diseño de un modelo de gestión para que la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial, cumpla con su finalidad.

## **2.4 Métodos, técnicas e instrumentos**

### **2.4.1 Métodos**

- **Inductivo**

Se analizan solo casos particulares, cuyos resultados son tomados para extraer conclusiones de carácter general. A partir de las observaciones sistemáticas de la realidad se descubre la generalización de un hecho y una teoría. Se emplea la observación y la experimentación para llegar a las generalidades de hechos que se repiten una y otra vez. Doupovec, (2010)

Este método concuerda con el estudio, por cuanto se analizó como el diseño de un modelo de gestión ayudó en la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial, en el cantón Pablo VI y a partir de ello se alcanzó una mejora del tránsito vehicular.

- **Deductivo**

A través de observaciones realizadas de un caso particular se plantea un problema. Éste lleva a un proceso de inducción que remite el problema a una teoría para formular una hipótesis, que a través de un razonamiento deductivo intenta validar la hipótesis empíricamente. Doupovec, et al., (2010)

Partiendo de los problemas que originaron la congestión vehicular y las constantes irregularidades a las normas de tránsito en la población del cantón Pablo VI, se logró implementar un modelo de gestión para alcanzar un nivel apropiado sobre la seguridad vial.

## **2.4.2 Técnicas**

### **○ Técnica del grupo de enfoque**

Mediante el uso de esta técnica se mantuvo una comunicación entre el investigador y el participante, para el caso puntual la entrevista estuvo dirigida al Alcalde del GAD del cantón Pablo VI.

### **○ Encuestas**

Se desarrollaron dos tipos de encuestas una dirigida a la población que habita en el cantón y la otra a los directores de los siete departamentos que posee la institución municipal, las encuestas fueron estructuradas con preguntas cerradas, permitiendo procesar la información de manera concreta sin que esta puede ser interpretada de manera incorrecta.

## **2.4.3 Instrumentos**

### **Guía de entrevista**

Está permitió desarrollar una secuencia de preguntas previamente establecidas y relacionadas con el estudio investigativo fue aplicada al Ing. Lenin Verdugo Alcalde del GAD del cantó Pablo Sexto.

### **Cuestionario**

El uso de un cuestionario diseñado con pregunta cerradas aportó a la obtención de información concreta y relevante sobre la planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI.

## CAPÍTULO III

### 3. Resultados, discusión de los resultados

#### 3.1 Resultados encuesta aplicada a los directores departamentales del GADM de Pablo VI

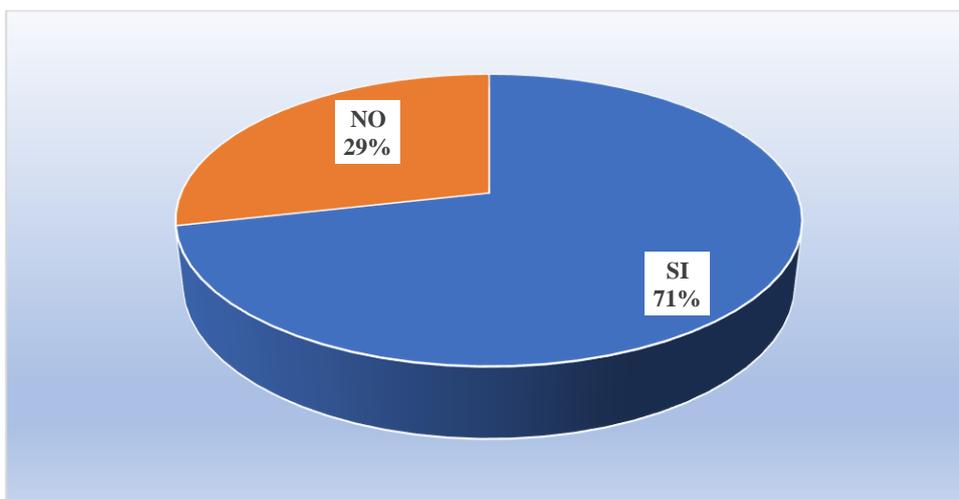
1. ¿Tiene conocimiento sobre las competencias del GADM de Pablo VI con relación a la planificar, regulación y control de las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

**Tabla 1-3:** Competencias GADM Pablo VI, tránsito y seguridad vial.

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	5	71%
NO	2	29%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 1-3:** Competencias GADM Pablo VI, tránsito y seguridad vial.

Fuente: Tabla 1-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

#### Interpretación

El 71% de los encuestados tiene conocimiento acerca de las competencias que el GADM de Pablo VI en cuanto a la planificar, regulación y control de las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, mientras que el 29 desconoce sobre el particular.

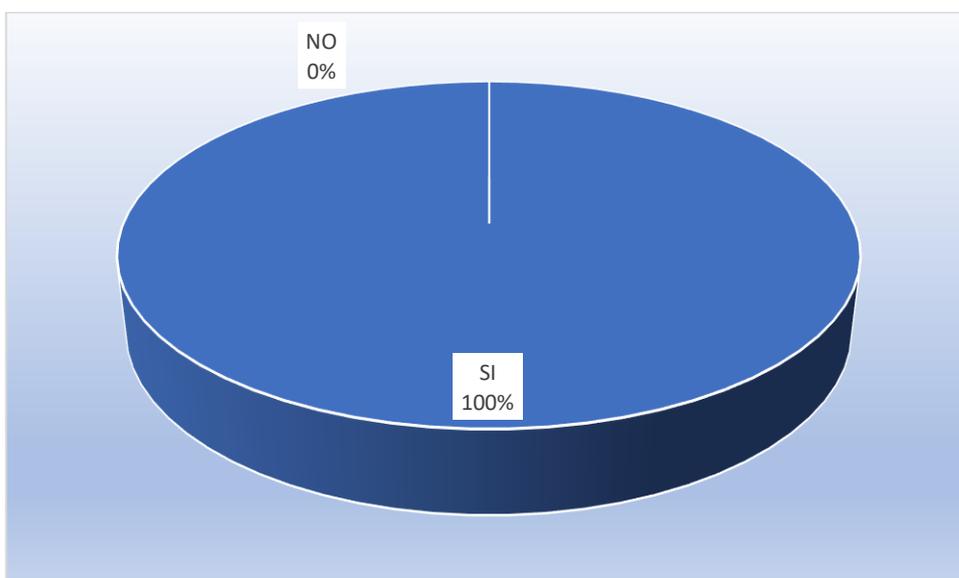
2. ¿Está usted de acuerdo en que el GADM de Pablo VI, regule y suscriba los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de su circunscripción territorial?

**Tabla 2-3:** El GADM Pablo VI opere dentro de circunscripción territorial

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	7	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 2-3:** El GADM Pablo VI opere dentro de circunscripción territorial

**Fuente:** Tabla 2-3

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.

### Interpretación

El 100% de los Directores departamentales de la municipalidad de Pablo VI, están de acuerdo en que se regule y suscriba los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, por cuanto la entidad tiene competencia dentro de la circunscripción territorial.

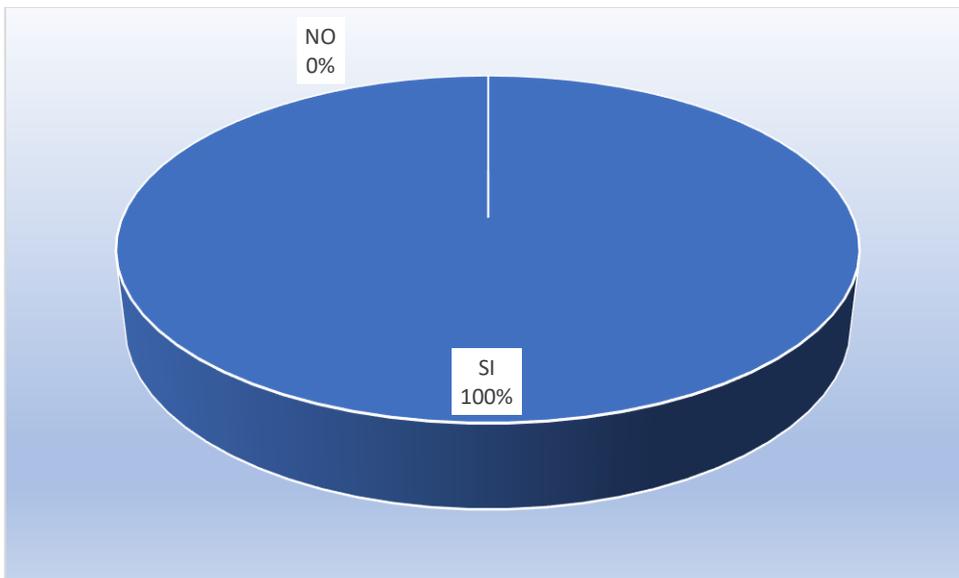
**3. ¿Creen conveniente que la entidad municipal diseñe una base de datos exclusivo para el sistema de transporte terrestre en el cantón?**

**Tabla 3-3:** Diseño de una base de datos para el sistema de transporte terrestre

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	7	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 3-3:** Diseño de una base de datos para el sistema de transporte terrestre

Fuente: Tabla 3-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

El 100% de las respuestas proporcionadas por los encuestados fueron afirmativas, por lo que están de acuerdo en que se diseñe un base de datos exclusivo para el transporte terrestre ya que esta es una competencia de la institución municipal y debe ejecutarse conforme lo establece la ley.

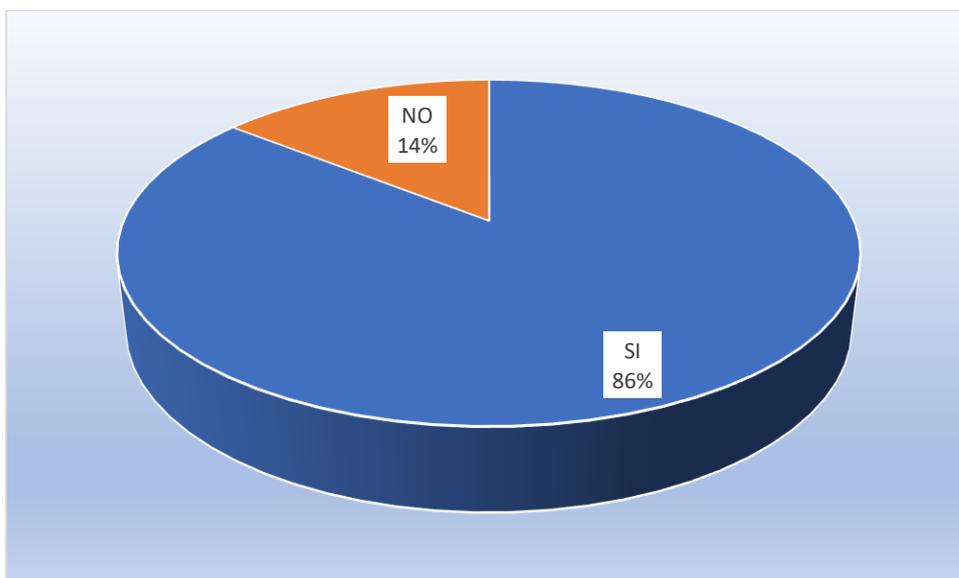
**4. ¿Está de acuerdo en que se ejecute un plan de movilidad para determinar un diseño de rutas?**

**Tabla 4-3:** Ejecución de un plan de movilidad

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	6	86%
NO	1	14%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 4-3:** Ejecución de un plan de movilidad

Fuente: Tabla 4-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

Para el 86% de los encuestados es primordial la ejecución de plan de movilidad con el cual se determine las rutas, por cuanto estos lineamientos ayudaran a mantener un control oportuno, mientras que para el 14% restante el plan no es necesario.

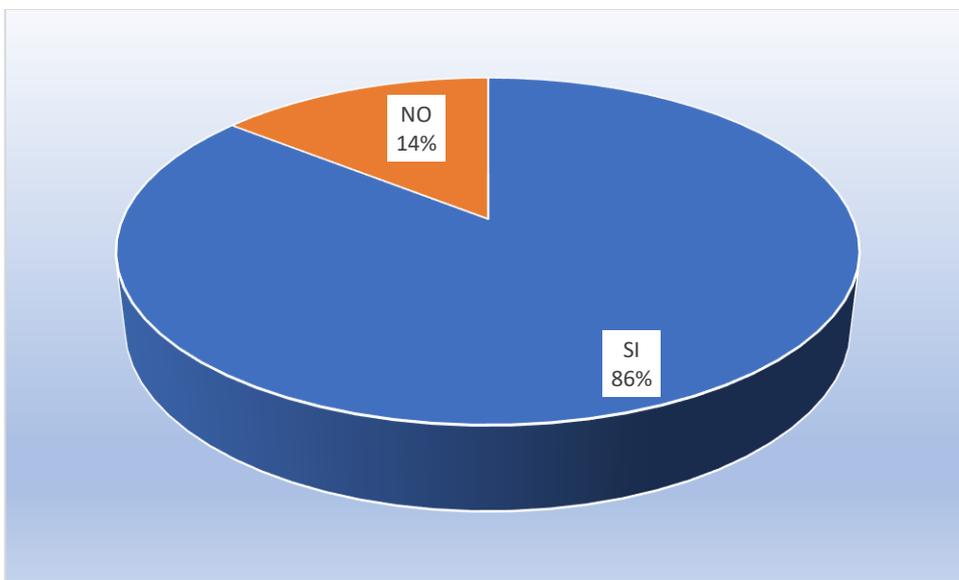
**5. ¿Cree necesario que se presenten proyectos para mantener la seguridad y educación vial?**

**Tabla 5-3:** Proyectos para seguridad y educación vial

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	6	86%
NO	1	14%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 5-3:** Proyectos para seguridad y educación vial

Fuente: Tabla 5-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

**Interpretación**

Un 86% de los directores del municipio están de acuerdo en que se presenten proyectos para mantener la seguridad vial, ya que en estos se establecerán los parámetros para que las actividades cumplan de manera eficiente su objetivo, pero el 14 de los directores no apoya esta moción.

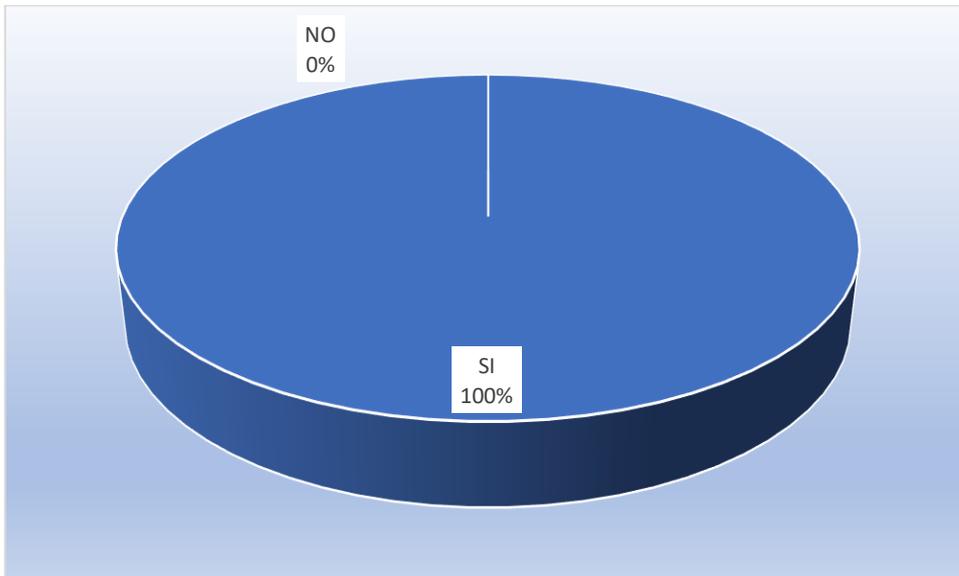
**6. ¿Cree necesario que se presenten de manera permanente informes técnicos sobre las operaciones realizadas en el control al transporte terrestre?**

**Tabla 6-3:** Informes técnicos sobre operaciones transporte terrestre

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	7	57%
NO	0	43%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 6-3:** Informes técnicos sobre operaciones transporte terrestre

Fuente: Tabla 6-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

El 100% de los funcionarios opina estar de acuerdo en emitir informes de manera permanente para conocer cómo se desarrollan las actividades y operaciones dentro del control al transporte terrestre.

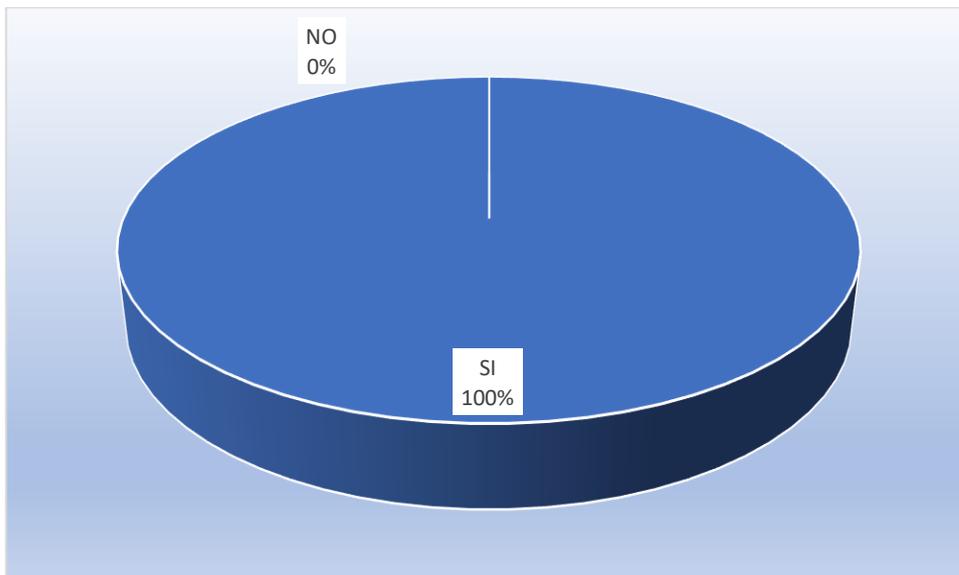
## 7. ¿Con estas competencias se podrán generar ingresos para la entidad?

**Tabla 7-3:** Generación de ingresos a la entidad

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	7	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 7-3:** Generación de ingresos a la entidad

**Fuente:** Tabla 7-3

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.

### Interpretación

El 100% de las respuestas son coincidentes en cuanto a que al asumir las competencias de control del tránsito terrestre se generarán recursos económicos para la entidad municipal.

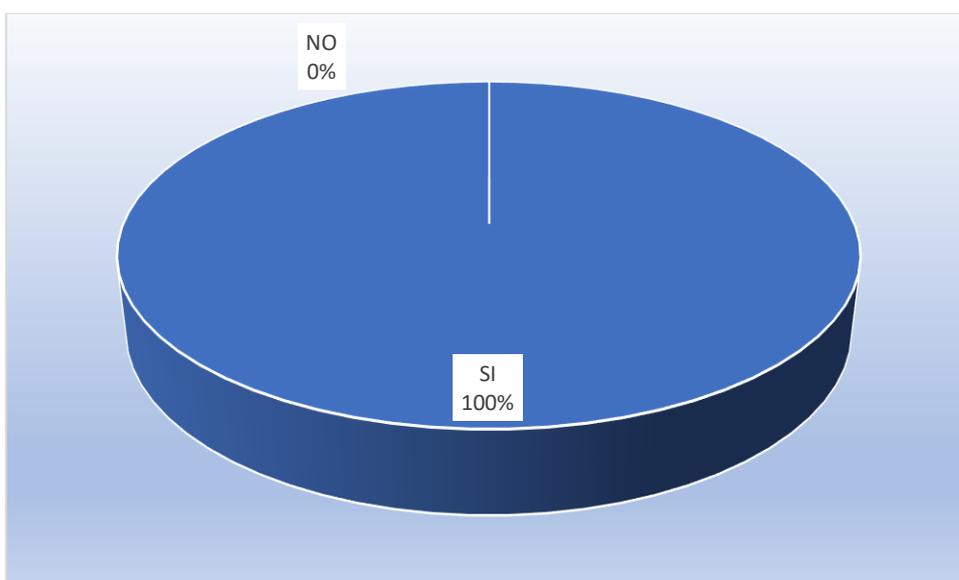
**8. ¿Cree conveniente el diseño de un modelo de gestión para la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

**Tabla 8-3:** Modelo de gestión en tránsito y seguridad vial

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	7	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta directores departamentales GADM Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 8-3:** Modelo de gestión en tránsito y seguridad vial

Fuente: Tabla 8-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

Las respuestas proporcionadas en relación a la pregunta formulada fueron al 100% positivas, lo que demuestra que están de acuerdo en que se diseñe de un modelo de gestión para la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el GADM de Pablo VI.

### 3.2 Resultados encuestas aplicadas a los conductores de vehículos del cantón Pablo VI

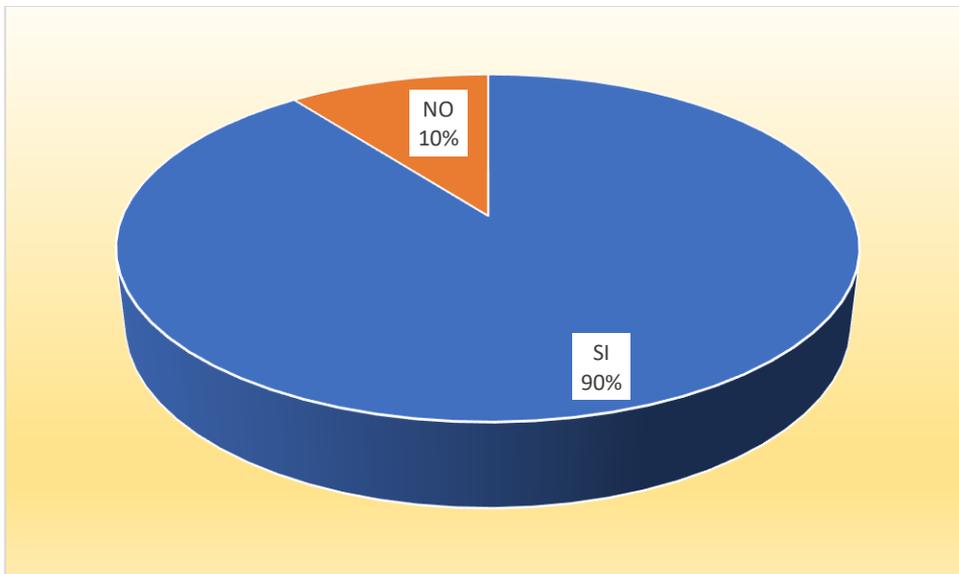
#### 1. ¿Cree usted que sea conveniente que el GADM de Pablo VI, regule la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre?

**Tabla 9-3:** El GADM Pablo VI fijará tarifas

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	126	90%
NO	14	10%
<b>TOTAL</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta habitantes de Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 9-3:** El GADM Pablo VI fijará tarifas

Fuente: Tabla 9-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

#### Interpretación

Para el 90% de la población encuestado en el cantón Pablo VI es conveniente que la institución municipal regulé la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en tanto que, para el 10% restante está en desacuerdo sobre el particular.

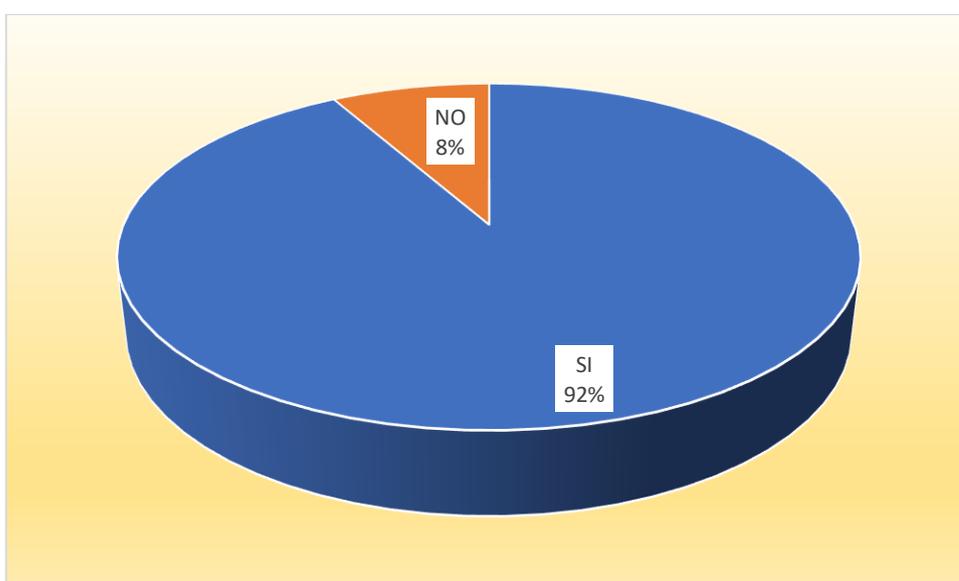
**2. ¿Está usted de acuerdo en que el GADM de Pablo VI, realice la revisión y control técnico vehicular, del parque automotor de la localidad?**

**Tabla 10-3:** El GADM Pablo VI realice revisión y control técnico vehicular

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	129	92%
NO	11	8%
<b>TOTAL</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta habitantes de Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 10-3:** El GADM Pablo VI realice revisión y control técnico vehicular

Fuente: Tabla 10-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

El 92% de los encuestado en el cantón Pablo VI, están de acuerdo que sea la institución municipal quien realice la revisión y control técnico vehicular del parque automotor, sin embargo, el 8% expresó no estar de acuerdo con este planteamiento.

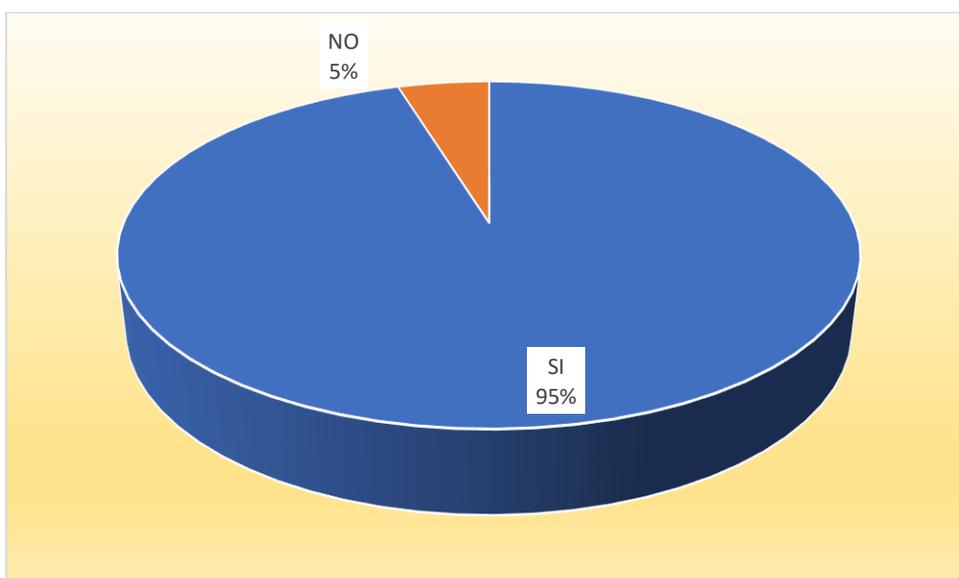
**3. ¿Está de acuerdo en que el GADM de Pablo Sexto realice campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón?**

**Tabla 11-3:** El GADM Pablo VI realice campañas masivas en tránsito y seguridad vial

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	133	95%
NO	7	5%
<b>TOTAL</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta habitantes de Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 11-3:** El GADM Pablo VI realice campañas masivas en tránsito y seguridad vial

Fuente: Tabla 11-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

Un 95% de las respuestas obtenidas en esta pregunta confirma su acuerdo de que el GADM de Pablo VI realice campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón, para disminuir el porcentaje de accidentes, mientras que el 5% informó estar en desacuerdo con esta iniciativa.

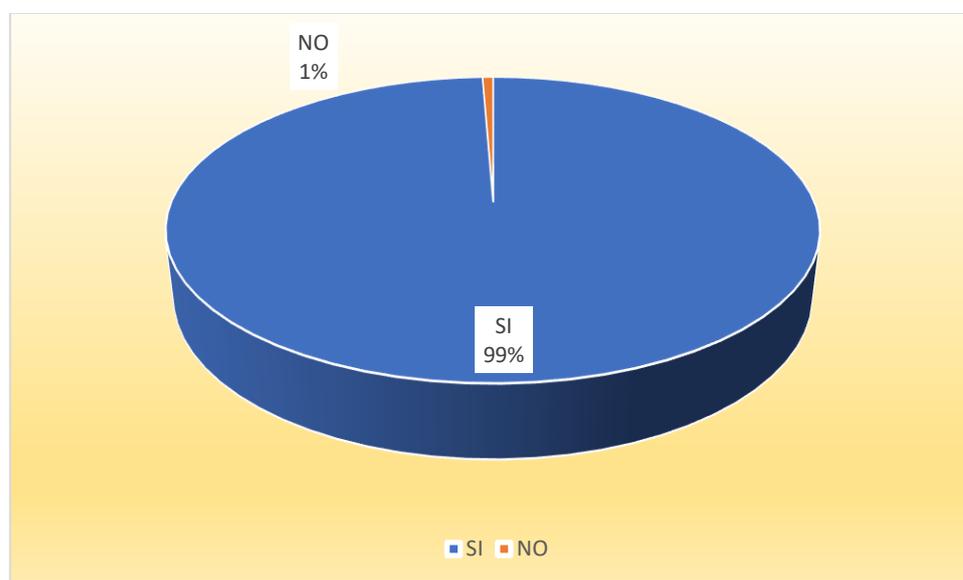
**4. ¿Para mantener una eficiente prestación de servicios cree conveniente que se realice una medición de los niveles de satisfacción de los usuarios en relación a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

**Tabla 12-3:** Eficiente prestación servicios

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	139	99%
NO	1	1%
<b>TOTAL</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta habitantes de Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 12-3:** Eficiente prestación servicios

Fuente: Tabla 12-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

**Interpretación**

El 99% de las respuestas obtenidas indican que la población encuestada está de acuerdo en que se indague acerca de los niveles de satisfacción que alcanzan los usuarios en relación a los servicios que presta el GADM acerca de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para el 1% el tema no posee importancia.

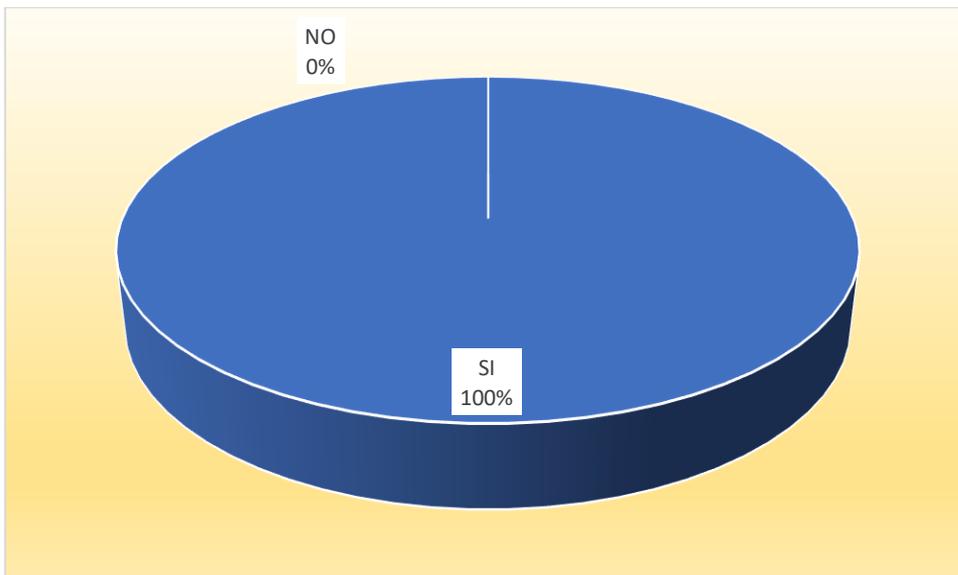
**5. ¿Está de acuerdo en que la institución municipal sea la encargada de implementar el sistema de señalización conforme a las necesidades de los usuarios?**

**Tabla 13-3:** Municipalidad encargada de implementar el sistema de señalización

Alternativas	Respuestas	Porcentajes
SI	140	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>140</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta habitantes de Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.



**Gráfico 13-3:** Municipalidad encargada de implementar el sistema de señalización

Fuente: Tabla 13-3

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **Interpretación**

El 100% expresó su acuerdo en que sea la institución municipal la encargada de implementar el sistema de señalización conforme a las necesidades de los usuarios en el cantón.

### **3.3 Resultados entrevista al Alcalde del GADM de Pablo VI**

**Entrevistado:** Ing. Lenin Verdugo

**Cargo:** Alcalde del GADM de Pablo VI

**1. ¿Está usted claro con relación a las competencias, deberes y atribuciones que debe ejecutar como representante del cantón Pablo VI?**

Sí, tengo muy claras mis responsabilidades y atribuciones, por lo que debo trabajar arduamente para alcanzar el desarrollo sustentable del cantón, en ese sentido las competencias y deberes deben ser cumplidas de manera estricta.

**2. ¿Considera que la gestión atribuida a la institución municipal en lo referente a planificar, regulación y control de las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, alcance resultados satisfactorios?**

Bueno, como todo al inicio presenta resistencia, tomará unos días hasta que se ambienten, pero la población comprenderá que estas medidas ayudarán a mantener un control apropiado sobre las operaciones del transporte terrestre y empezará a colaborar para que los resultados sean satisfactorios, sobre todo que estas competencias se encuentran establecidas por ley y deben ser ejecutadas a cabalidad.

**3. ¿Considera necesaria la contratación de nuevo personal para apoyar estas actividades?**

Desde luego, tendrá que ser personal capacitado en esta área, para que brinde su apoyo y se puedan desarrollar las actividades conforme a los objetivos planteados.

**4. ¿La institución cuenta con el presupuesto necesario para ejecutar estas actividades?**

El desarrollo de estas competencias ya estaba considerado, al estar oficialmente instituidas como parte de las atribuciones que se les otorga al GADM de Pablo VI, las partidas presupuestarias se encuentran respaldadas dentro del presupuesto institucional.

**5. ¿Al momento cuentan con un modelo para desarrollar cada uno de los procesos que requiere la planificación, regulación y control de las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

Aun no se ha diseñado, pero espero este modelo de gestión se lo desarrolle lo antes posible

### **3.4 Comprobación de la idea a defender**

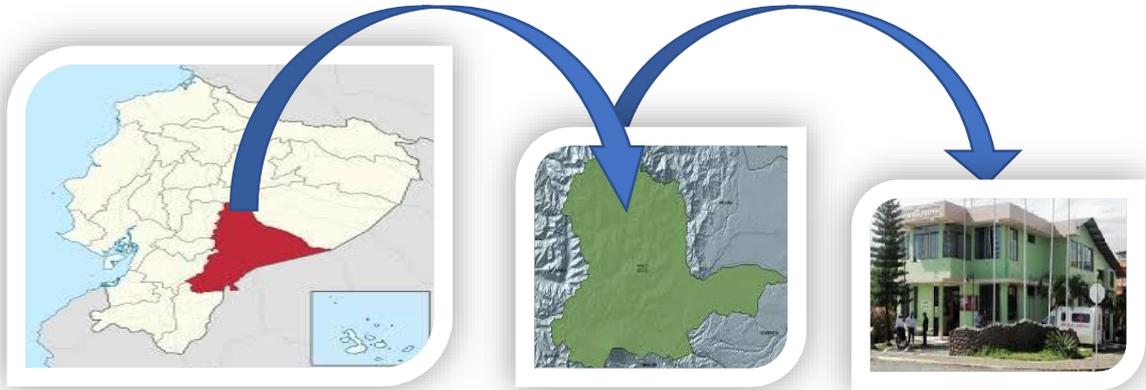
De acuerdo a las respuestas obtenidas a los directores departamentales del GAD; de Pablo VI, y a los habitantes de la localidad se ha logrado comprobar que el diseño del modelo de gestión para la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI, contribuirá a la prestación de servicios óptimos con lineamientos direccionados en alcanzar una eficiente movilidad vehicular, así lo demuestra las respuestas de la mayoría de los funcionarios encuestados manifiesta estar de acuerdo en que la institución municipal sea quien regule y suscriba los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, por otra parte, indica que en su mayoría los encuestados estar de acuerdo que sea el GADM de Pablo VI quien operen dentro de su circunscripción territorial, de igual manera que sea la municipalidad quien diseñe una base de datos exclusivo para el sistema de transporte terrestre en el cantón, finalmente la mayoría de los directores considera que con estas competencias se puede generar ingresos a la institución municipal.

Desde el punto de vista de la población creen en un alto porcentaje del 90% que es conveniente que sea el GADM de Pablo VI quien regule las tarifas por servicios en el transporte terrestre, un 92% está de acuerdo en que la municipalidad realice la revisión y control técnico vehicular, de igual manera desarrolle campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón así opina el 95% de los encuestados y el 99% coincide en que se debe realizar una medición de los niveles de satisfacción de los usuarios en relación a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón.

Por las razones expresadas producto de la aplicación de encuestas es viable el diseño de un modelo de gestión gestión para la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado el cantón Pablo VI.

### 3.5 Diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Pablo VI, durante el periodo 2020

#### 3.5.1 Localización



**Figura 1-3:** Localización GADM del cantón Pablo VI

Fuente: Google map, (2020)

Pablo VI, es uno de los cantones que conforman la provincia de Morona Santiago, ubicado en la región Amazónica del Ecuador, esta población posee al momento una población de 1,823 habitantes conforme lo menciona el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón.

El cantón Pablo VI, tiene una extensión de 1371 km<sup>2</sup>, limita al Norte con la provincia de Chimborazo, cantón Palora; al Sur con los cantones de Huamboya y Morona; al este con Huamboya y Palora y al Oeste con la provincia de Chimborazo.

### **3.5.2 Introducción**

El diseño de un modelo de gestión para la planificación regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Pablo VI, en su contenido da a conocer los lineamientos con los cuales la institución desarrollará una gestión por procesos considerando las atribuciones establecidas en la Ley de tránsito en la que se transfieren las competencias a los gobiernos autónomos descentralizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para regular y controlar dicho sistema.

Considerando la atribución de cumplir y hacer cumplir los planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito en relación al control del uso de la vía pública y de los corredores viales tanto en áreas urbanas como rurales dentro de la jurisdicción del cantón Pablo VI, se presente los correspondientes procesos según lo manifiesta la Agencia Nacional de Tránsito, et al., (2014) para autorizar e implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, con la finalidad de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido emanados por los medios de transporte terrestre, además de supervisar la gestión operativa y técnica con la cual se podrá sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que no tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales, según lo expresado en los literales j y k, del artículo 30.5 de las competencias de los GADs,

Dentro de este contexto el modelo de gestión por procesos suministrará las herramientas y metodología adecuada para alcanzar los objetivos perseguidos por la institución dentro de esta competencia, mediante los pronunciamientos a las responsabilidades en cada uno de los procesos se dará a conocer las funciones que deberán cumplirse. A través de la planificación y control oportuno de los procesos, se podrá incrementar la capacidad de la entidad municipal y su rendimiento, ante este escenario el GADM de Pablo VI identificará las acciones que conlleven a mantener una administración óptima sobre los procesos de planificación, regulación y control del tránsito, terrestre y seguridad vial y la implementación de medidas correctivas de ser necesarias.

La eficiencia en la gestión implica un trabajo de articulación de algunos meses con las entidades de Gobierno Central previo a lo establecido en el art. 154 el COOTAD en el que se expresa la necesidad de disponer de información preliminar para conocer con certeza la dinámica del sector de la competencia y quienes intervienen dentro del proceso.

### ***3.5.3 Antecedentes de GADM de Pablo VI***

El Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI, es una institución perteneciente al sector público, que posee autonomía administrativa y financiera para ejercer las competencias asignadas por parte del Estado. De acuerdo a lo expresado por el Consejo Nacional de Competencias se le ha otorgado atribuciones a la institución para realizar la planificación, regulación y control de la movilidad en la circunscripción, siempre en respeto y cumplimiento del principio de unidad nacional. Las entidades participantes dentro de este proceso de transferencia de competencias son: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (SEMPLADES), Ministerio de Finanzas (MF), la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME) y los delegados de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

### ***3.5.4 Base legal***

Según lo establecido en la Constitución de la República, (2008) el nuevo modelo de descentralización tiene por objetivo alcanzar el desarrollo territorial equitativo, solidario y sustentable, en tal virtud se asignan competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados, entre ellas las de tránsito y transporte terrestre, así lo sustenta el art. 264.

A través del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) en el año 2010 se presenta el marco jurídico para implementar el proceso de descentralización, es así que en el año 2011 y a partir de la instalación el Consejo Nacional de Competencias se aprueba el plan de trabajo en el cual se incluye la planificación, regulación y control de tránsito de transporte y seguridad vial, conforme lo establecen los artículos 55 y 130 del COOTAD.

Por otra parte, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2011) se establecen los principios generales para la competencia, retomando lo manifestado en el art. 2 se puntualiza el derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, dentro de este contexto la ley hace referencia a la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de las personas y bienes respecto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, recuperación del espacio público en beneficio de peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

En el mismo sentido la LOTTTSV instaure aspectos para cada nivel de gobierno dentro del marco de sus competencias y de acuerdo a lo expreso en el art. 13 referenciados en los Capítulos I, II y IV de la Ley en mención.

A través de la SEMPLADES se coordina las actividades con el sector público los procesos de descentralización en función del Plan Nacional de Desarrollo según lo expresado en el art. 26 numeral 12.

### 3.5.5 Fase 1: Diagnóstico de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Se realizó un diagnóstico a la Dirección a través de la identificación de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que al momento se presenta.

**Tabla 14-3:** FODA Dirección GCTTTSV

Aspectos internos	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	F1: Sistema informático de alta tecnología	D1: Deficiente atención a los usuarios
	F2: Tiempos de respuestas a los pedidos	D2: Escaso conocimiento acerca de los procesos establecidos en la municipalidad por parte de los servidores
	F3: Asignación de competencias exclusivas	D3: Insuficiente espacio físico
	F4: Fortalecimiento institución	D4: Demora en los trámites
	F5: Recursos disponibles para el desarrollo del proyecto	D5: Desorganización documental
	F6: Gestión descentralizada	D6: Inconsistencias en la documentación legal
	F7: Apropiaada comunicación institucional	
	F8: Personal comprometido con sus funciones	
Aspectos externos		
OPORTUNIDADES	ESTRATEGIAS FO	ESTRATEGIAS DO
O1: Implementar procesos acordes al modelo de gestión asumido por la institución	F1-O1: Aprovechar el Sistema informático de alta tecnología para implementar procesos acodes al modelo de gestión	D2-O3: Escaso conocimiento acerca de los procesos establecidos en la municipalidad por parte de los servidores no permite brindar servicios de calidad
O2: No existen otras empresas competidoras	F2-O3: Aprovechar los tiempos de respuesta a los pedidos para ofrecer calidad en los servicios	D5;7-O5: Desorganización documental y la inconsistencia en la documentación legal no permite brindara una apropiada atención a las demandas de la población en temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

O3: Calidad en los servicios brindados	F7-O5: Apropiaada atención institucional permite atender las demandas de la población en temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	D4-O5: Demora en los trámites no permite brindar atención a las demandas de la población en temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
O4: Mejoramiento de las herramientas tecnológicas para uso exclusivo de esta competencia	F3-O2: Asignación de competencias exclusivas a la institución no permite la existencia de empresas competidoras	
O5: Atención a las demandas de la población en temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	F5-O1: Recursos disponibles para el desarrollo del proyecto permiten implementar procesos acordes al modelo de gestión asumido por la institución	
<b>AMENAZAS</b>	<b>ESTRATEGIAS FA</b>	<b>ESTRATEGIAS DA</b>
A1: Inapropiada atención del servicio de transporte	F3-A5: Asignación de competencias exclusivas puede presentar inconvenientes debido a la reducción en la asignación presupuestaria	D1-A6: Deficiente atención a los usuarios puede darse debido al colapso de los sistemas informáticos
A2: Falta de cumplimiento por parte de los usuarios en la ejecución de trámites	F2-A3: Aprovechar los tiempos de respuesta a los pedidos para ofrecer calidad en los servicios puede verse afectado debido a la desinformación por parte de los usuarios en el proceso de matriculación vehicular.	D2-A3: Escaso conocimiento acerca de los procesos establecidos en la municipalidad por parte de los servidores, provoca la desinformación por a los usuario en cuanto a proceso de matriculación vehicular
A3: Desinformación por parte de los usuario en cuanto a proceso de matriculación vehicular	F4- A7: Fortalecimiento institución puede afectarse debido a la incidencia de actores políticos en proceso técnicos.	D3-A5: El insuficiente espacio físico se debe a la reducción en las asignaciones presupuestarias
A4: Inseguridad laboral	F8-A4: Personal comprometido con sus funciones ocasiona servicios deficientes debido a la inseguridad laboral	D5: Desorganización documental se da debido al colapso de sistemas informáticos
A5: Reducción en las asignaciones presupuestarias	F6-A6: Gestión descentralizada puede ocasionar el colapso de sistemas informáticos	
A6: Colapso de sistemas informáticos		
A7: Incidencia de actores políticos en procesos técnicos		
A8: Efectos climáticos		

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### **3.5.6 Fase 2: Planteamiento de la nueva misión, visión objetivos y estrategias a seguir**

En vista de que la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no posee misión, visión ni objetivos se plantea los siguientes:

#### *3.5.6.1 Misión Propuesta*

Garantizar seguridad vial y un efectivo control del tránsito vehicular a la población del cantón Pablo VI, en cumplimiento a las competencias asignadas al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, para alcanzar la satisfacción de los usuarios internos y externos en cuanto a la movilidad, contribuyendo a la dinamización de la economía local.

#### *3.5.6.2 Visión Propuesta*

Ser un referente en la gestión administrativa, el control y la planificación del sistema de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, garantizando el movimiento apropiado del parque automotor, a través de los estrictos controles implementados por la institución, con la finalidad de proporcionar un ambiente garantizado para la convivencia y la movilidad de los habitantes del cantón Pablo VI, y en cumplimiento estricto a las disposiciones legales.

#### *3.5.6.3 Objetivos*

Diseñar una estructura técnica, administrativa y operativa para la gestión del Tránsito, Transporte Terrestre, y Seguridad Vial, la cual estará dirigida por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pablo VI, con personal altamente calificado para asumir las funciones y una infraestructura técnica y tecnológica acorde a las competencias que el marco jurídico exige.

### 3.5.7 Fase 3: Definición y descripción de los procesos de la Dirección

Según mandato constitucional la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) entrega las competencias al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI, con la finalidad de mejorar los servicios a los usuarios, dichas transferencia de competencias son procesos realizados para consolidar un nuevo régimen de desarrollo, mediante la aplicación de un modelo y autonomías que aporten a la construcción del progreso equilibrado del territorio del cantón y la sostenibilidad del servicio.

Entre las principales responsabilidades del GADM del cantón Pablo VI se encuentran:

El GADM del cantón Pablo VI, independientemente del modelo de gestión adoptado, asumirá las competencias de Títulos Habilitantes en las modalidades de Transporte Público Intracantonal, Transporte Comercial en Taxis Convencionales, Transporte Comercial de Carga Liviana y Transporte Comercial Escolar – Institucional.

De acuerdo al Art. 30.5, literal h) de la Ley de Tránsito, la fijación de tarifas de transporte urbano y taxis convencionales es competencia de los 221 Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos que asumen las competencias en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, fijará las tarifas con sujeción a las políticas, normas técnicas y metodologías debidamente establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

#### 3.5.7.1 Estructura organizacional propuesta para la Dirección de gestión y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

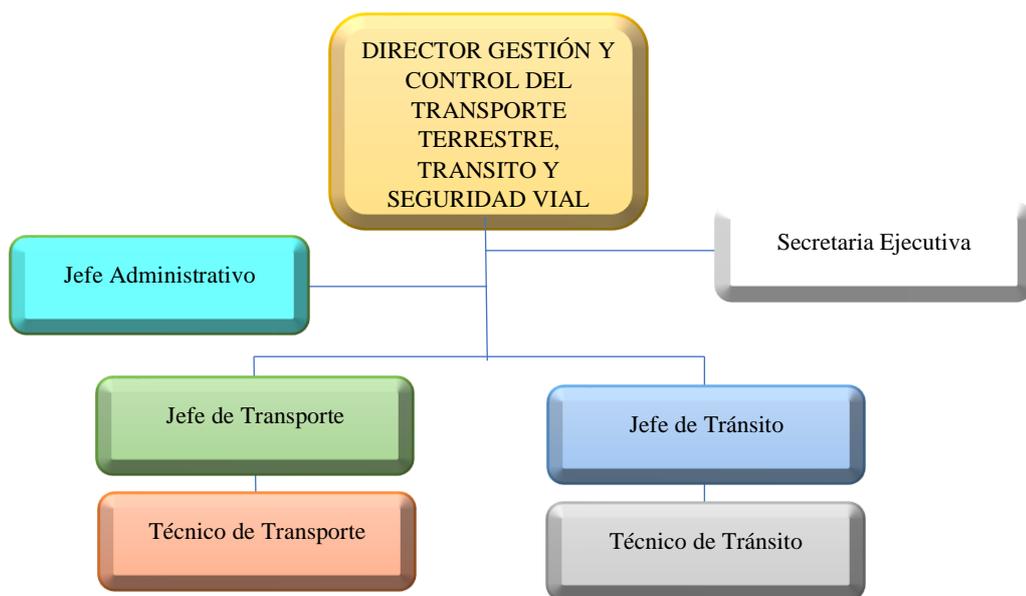


Figura 2-2: Organigrama propuesto para la unidad técnica

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

## **Objetivo de la Dirección**

Administrar el tema de movilidad y las competencias transferidas al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pablo VI, en cumplimiento a las leyes y disposiciones emitidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como un organismo regulador de este tipo de actividades y enfocado en alcanzar una eficiente gestión.

## **Funciones de la Dirección**

Las funciones de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial según las competencias asignadas al GADM de Pablo VI, y señalada en el art. 304 de esta ley, mencionan las siguientes:

- a. Operar con un plan maestro para alcanzar el desarrollo cantonal en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- b. Diseñar políticas y regular aspectos referentes al funcionamiento del sistema de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón.
- c. Coordinar la implementación de los planes maestros y proponer alternativas de mejora en el tema de planificación y regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- d. Proponer las tarifas para la prestación de servicios de transporte en sus diferentes modalidades.
- e. Desarrollar con eficiencia las funciones transferidas por el Consejo Nacional de Competencias en el tema de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- f. Establece parámetros de operación y participación conjuntamente con las direcciones institucionales.
- g. Ofrecer un servicio eficiente para otorgar los títulos habilitantes para el tránsito y transporte.
- h. Establecer una adecuada señalización de tránsito dando cumplimiento a las disposiciones establecidas a nivel nacional.

### ***3.5.8 Fase 4: Planteamiento de los diferentes requerimientos de la Dirección***

Se adoptó el modelo de gestión por procesos por cuanto es una herramienta que permite optimizar los recursos disponibles en la institución, para aumentar los beneficios de los usuarios, por lo que la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollará los siguientes procesos de acuerdo a las competencias transferidas:

- **Proceso de revisión vehicular:** este proceso tiene por objetivo garantizar las condiciones de seguridad de los vehículos, comprobando que se cumplan las normas técnicas de conservación del medio ambiente y que estas no superen los límites permitidos. Este trámite a su vez sirve como requisito indispensable para otros procesos:
  - Renovación anual de matrícula
  - Cambio de propietario
  - Revisión técnica vehicular de vehículo nuevo
  - Duplicado de matrícula
  - Revisión técnica vehicular de vehículo rematado
  - Revisión técnica vehicular de vehículo con cambio de servicio
  
- **Cobro de tasas por emisión de títulos habilitantes:** este proceso se realizará mediante ordenanza, tiene por finalidad regular el procedimiento sobre los requerimientos de los títulos habilitantes, de acuerdo a las competencias asignadas, para la prestación de servicios de transportes público intracantonal, transporte comercial en taxis convencionales, transporte comercial de carga liviana y transporte comercial escolar – institucional. Los títulos habilitantes a los que hace referencia son:
  - Permiso y renovación de operación
  - Contrato y renovación de operación
  - Autorización de movilización
  
- **Control para la seguridad vial:** el tránsito abarca el control de las medidas destinadas a este efecto y a los flujos de tránsito en tiempo y espacio, con la finalidad de reducir los siniestros en las carreteras y vías, para ello la Dirección se enfoca en realizar los siguientes controles;
  - Controles de velocidad
  - Control de alcoholemia
  - Proceso de señalización de tránsito.
  
- **Sistemas de estacionamientos regulados, rotativos y tarifarios:** este es un servicio que ofrecerá la Dirección con la finalidad de obtener recursos por el uso de las vías públicas, pero sobre todo mantener la seguridad vial en la calles y avenidas del cantón Pablo VI.

Para que el desempeño de los funcionarios sea eficiente se propone además la implementación de un manual de funciones y la capacitación al personal que colabora en la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

### 3.5.9 Fase 5: Implementación del modelo

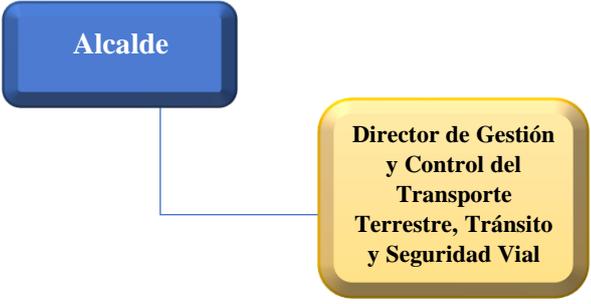
La implementación del modelo de gestión por procesos de acuerdo a las competencias asignadas al GADM del cantón Pablo VI, consideran el diseño de estrategias bajo los principios de progresividad, obligatoriedad y subsidiaridad que debe asumir la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en esta materia:

#### 3.5.9.1 Estrategia 1: Diseño del manual orgánico funcional para la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

	<b>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI</b>
<b>Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	
<b>Estrategia 1</b>	
<b>Manual orgánico funcional para la unidad técnica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial</b>	
<b>Descripción</b>	Mediante la implementación de esta estrategia se definen las funciones que los servidores deben desarrollar según los cargos asignados a la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI.
<b>Objetivo</b>	Dar a conocer las funciones de los servidores que forman parte de la Dirección de Gestión y Control, con la finalidad de que se cumplan las competencias asignadas al GADM de Pablo VI.
<b>Responsables de proceso</b>	Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
<b>Alcance</b>	Conocimiento del manual por parte de todos los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control
<b>Presupuesto</b>	\$ 200 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cumplir con los perfiles para los diferentes cargos a la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GADM de Pablo VI</li><li>• Evaluar al personal según el puesto</li><li>• Asignar competencias al personal</li></ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	Un mes a partir de la convocatoria de creación de la Dirección.

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

**Director**

<b>Cargo:</b>	Director de Tránsito
<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Ingeniería en Transporte, Administración de Empresas, Economía.
<b>Experiencia:</b>	Tres años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Planificación en operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.
<b>Según organigrama estructural:</b>	
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ejecutar las políticas establecidas por la entidad municipal en los temas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</li> <li>○ Cumplir y hacer cumplir la leyes y disposiciones institucionales</li> <li>○ Administrar de manera eficiente los recursos humanos, tecnológicos y económicos con los que se desarrollan las actividades de la Dirección</li> <li>○ Desarrollar las actividades de la unidad de transporte previamente autorizadas por la alcaldía.</li> <li>○ Presentar a las instancias superiores de la institución proyectos encaminados en mejorar las actividades relacionadas con el manejo del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</li> <li>○ Diseñar programas y presentar el presupuesto para la Dirección.</li> <li>○ Coordinar la participación con las demás entidades externas, para elaborar las actividades relacionadas con la Dirección.</li> <li>○ Conceder y renovar los títulos habilitantes de transporte para circulación dentro de la jurisdicción el cantón Pablo VI.</li> <li>○ Cumplir con las obligaciones asignadas por la instancia superior.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

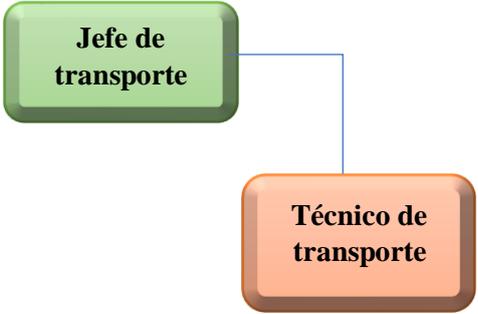
## Jefe de transporte

<b>Cargo:</b>	Jefe de transporte
<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Ingeniería en Transporte, Administración de Empresas, áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Dos años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Planificación en operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.
<b>Según organigrama estructural:</b>	 <pre> graph TD     A[Director de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial] --- B[Jefe de transporte]             </pre>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Supervisar la correcta ejecución de las disposiciones y leyes</li> <li>• Coordinar la presentación de planes maestros en materia de transporte terrestre del GADM de Pablo VI, de acuerdo a lo expresado en el Plan Nacional de Desarrollo.</li> <li>• Cumplir y hacer cumplir todas las resoluciones, ordenanzas y demás leyes y disposiciones establecidas para desarrollar las actividades operativas y administrativas.</li> <li>• Planificar y ejecutar las actividades integrales relacionadas con el servicio de transporte, considerando su organización y regulación.</li> <li>• Recopilar la información necesaria para realizar los proyectos de campo en el área de transporte.</li> <li>• Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se consideren dentro de la legislación nacional y municipal en materia de transporte.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Las funciones están sujetas a implementación o disminución de estas, se modificarán conforme se presenten necesidades en cada uno de los cargos descritos.

## Técnico de transporte

<b>Cargo:</b>	Técnico de transporte
<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Ingeniería en Transporte, áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Dos años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Planificación en operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.
<b>Según organigrama estructural:</b>	 <pre> graph TD     A[Jefe de transporte] --- B[Técnico de transporte]         </pre>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar las actividades asignadas a la municipalidad para el diseño del plan maestro en el área de transporte.</li> <li>• Mantener organizada toda la información técnica actualizada sobre el transporte</li> <li>• Dar solución a los problemas que se presenten en el cantón relacionados con el transporte.</li> <li>• Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se consideren dentro de la legislación nacional y municipal en materia de transporte.</li> <li>• Presentar los informes técnicos de transporte.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Las funciones están sujetas a implementación o disminución de estas, se modificarán conforme se presenten necesidades en cada uno de los cargos descritos.

## Jefe de tránsito

<b>Cargo:</b>	Jefe de tránsito
<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Ingeniería en Transporte, áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Dos años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Planificación en operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.
<b>Según organigrama estructural:</b>	 <pre> graph TD     A[Director de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial] --&gt; B[Jefe de tránsito] </pre>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vigilar y supervisar el cumplimiento de las leyes</li> <li>• Diseñar y ejecutar los planes, programas y proyectos de transporte terrestre dirigido por el GADM de Pablo VI, según las directrices del Plan Nacional de Desarrollo.</li> <li>• Cumplir y hacer cumplir todos los estamentos institucionales como leyes, ordenanzas, disposiciones, normas y resoluciones que impliquen la administración y operaciones del GADM.</li> <li>• Ejecutar lo concerniente a la planificación, organización y regulación de las actividades y servicios de transporte. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Supervisar la ejecución de las tareas de campo que permitan el desarrollo de los proyectos de transporte.</li> <li>○ Dar cumplimiento a todas las obligaciones emitidas en la legislación nacional y municipal previstas para la ejecución de estas funciones.</li> </ul> </li> </ul>

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.

Las funciones están sujetas a implementación o disminución de estas, se modificarán conforme se presenten necesidades en cada uno de los cargos descritos.

**Técnico de tránsito**

<b>Cargo:</b>	Técnico de tránsito
<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Ingeniería en Transporte, áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Dos años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Planificación en operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.
<b>Según organigrama estructural:</b>	<pre> graph TD     A[Jefe de tránsito] --- B[Técnico de tránsito] </pre>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar solución a los problemas y gestionar las operaciones relacionadas con el tránsito para proporcionar seguridad vial.</li> <li>• Diseñar proyectos y programas de educación en temas de tránsito y seguridad vial.</li> <li>• Recopilar la información necesaria para realizar proyectos direccionados con el tránsito y la seguridad vial</li> <li>• Elaborar y presentar informes técnicos relacionados con los temas de seguridad vial y tránsito.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### Jefe administrativo

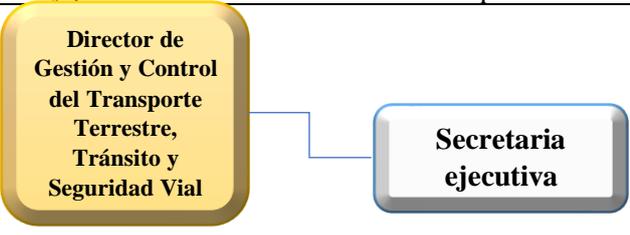
<b>Cargo:</b>	Jefe administrativo
---------------	---------------------

<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Administración en transporte y áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Tres años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Procesos administrativos, servicio al cliente y marco jurídico
<b>Según organigrama estructural:</b>	 <pre> graph TD     A[Director de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial] --&gt; B[Jefe administrativo] </pre>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salvarguardar la documentación, los procesos y procedimientos administrativos y de orden legal para asegurar la información proveniente de los registros de operación vehicular y del sistema de transporte.</li> <li>• Cumplir y hacer cumplir la normativa, disposiciones y resoluciones de tipo administrativo, legal y técnico que se determinen para la ejecución de actividades y la prestación de servicios de transporte y tránsito.</li> <li>• Desarrollar una eficiente administración de las actividades de registro, emisión y control de la documentación relacionada con títulos habilitantes de transporte y tránsito y otros trámites que se especifiquen en la matriz de productos y servicios.</li> <li>• Revisar y actualizar de forma permanente los procesos administrativos en la unidad técnica.</li> <li>• Diseñar procesos eficientes para brindar atención de calidad a los usuarios de los servicios.</li> <li>• Cumplir con todas las disposiciones que se le asigne de manera oportuna y eficiente.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

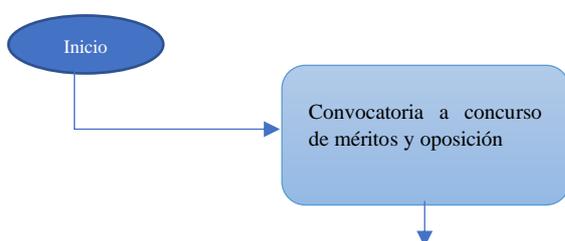
### Secretaria ejecutiva

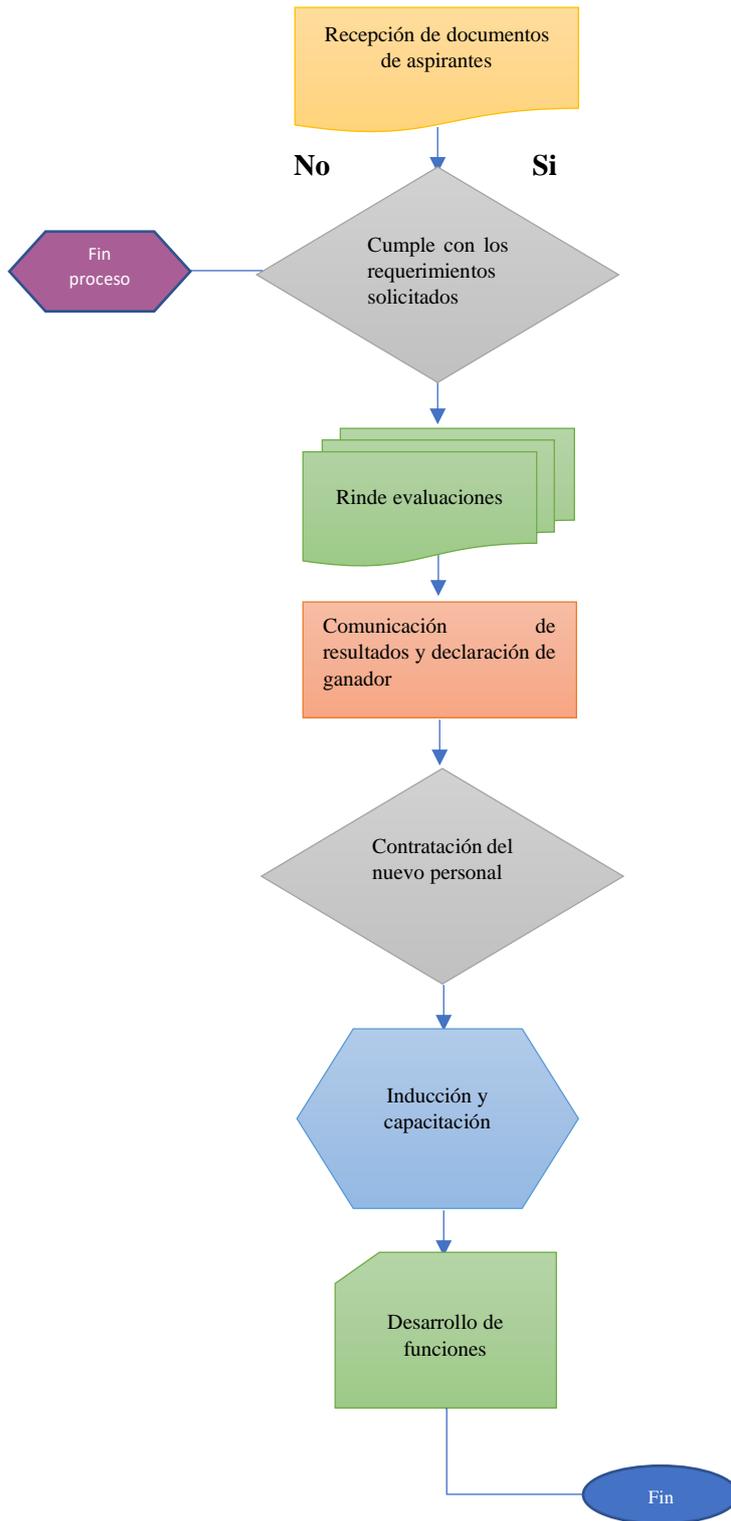
<b>Cargo:</b>	Secretaria ejecutiva
---------------	----------------------

<b>Nivel académico:</b>	Tercer nivel en: Administración documental y áreas afines
<b>Experiencia:</b>	Tres años en cargo similares
<b>Conocimiento:</b>	Normas y procedimientos de administración pública
<b>Según organigrama estructural:</b>	 <p>El organigrama muestra un cuadro amarillo con el texto "Director de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial" conectado por una línea azul a un cuadro gris con el texto "Secretaria ejecutiva".</p>
<b>Funciones</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener la seguridad documental para un efectivo control de la información que ingresa y sale de la Dirección.</li> <li>• Cumplir y hacer cumplir los aspectos administrativos conjuntamente con las disposiciones y actividades que se ejecuten en la Dirección.</li> <li>• Administrar el archivo de la Dirección.</li> <li>• Revisar y actualizar de manera permanente los procesos administrativos de la Dirección.</li> <li>• Redactar las actas de reuniones de la Dirección.</li> <li>• Coordinar la comunicación social con los medios.</li> <li>• Atender a los clientes internos y externos.</li> <li>• Ejecutar todas las demás funciones establecidas en la normativa vigente del área.</li> <li>• Desarrollar las funciones que la legislación nacional y municipal crea convenientes dentro de las competencias del área.</li> </ul>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

La contratación del personal debe desarrollarse cumpliendo los parámetros establecidos en la institución, razón por la cual se deberá considerar los siguientes procesos:





**Figura 3-3:** Flujograma proceso de contratación de nuevo personal

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

3.5.9.2 Estrategia 2: Propuesta para el proceso de revisión vehicular



**Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal  
del cantón Pablo VI**

**Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

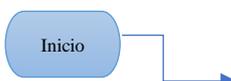
**Estrategia 2**

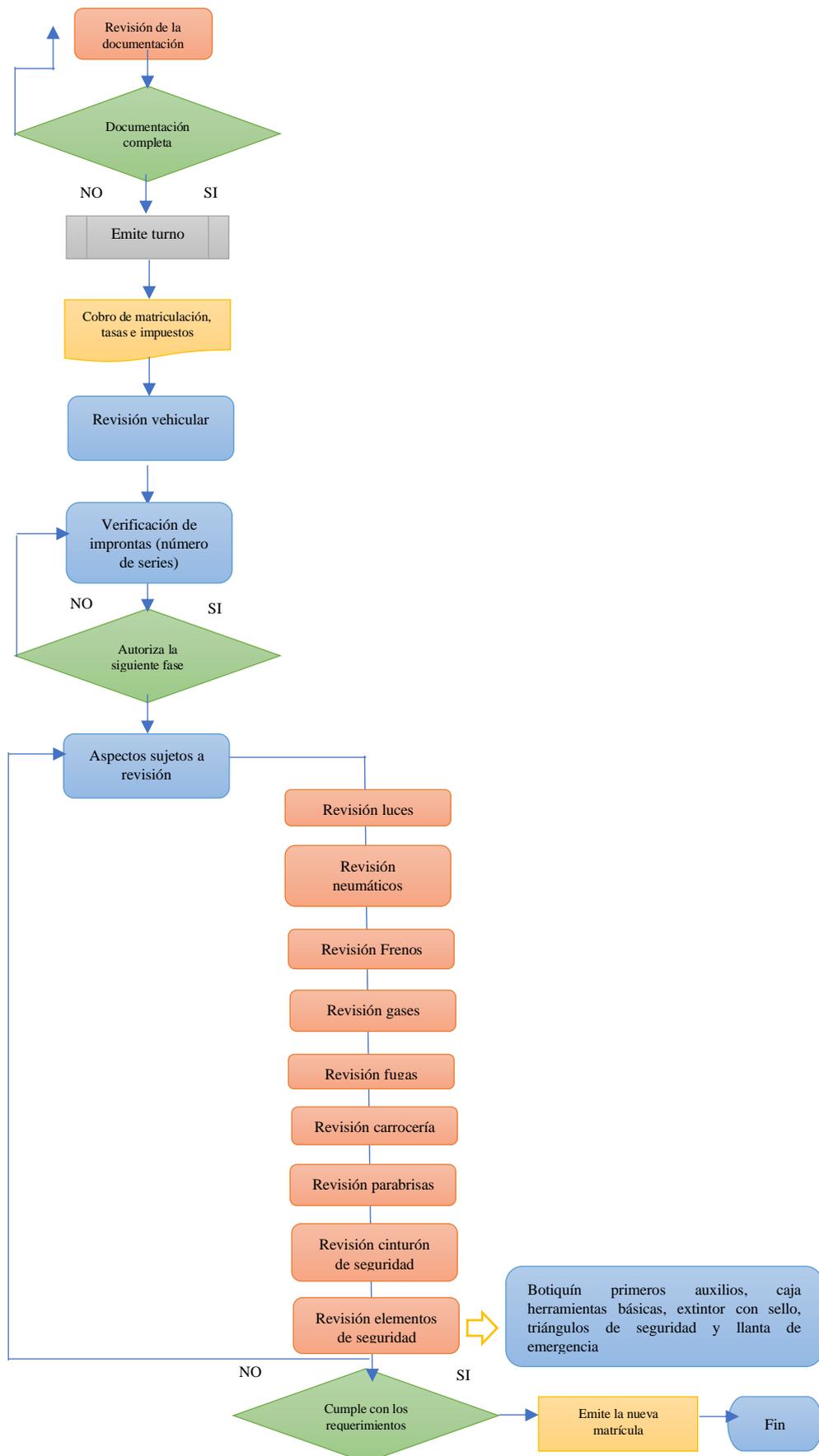
**Propuesta para el proceso de revisión vehicular**

<b>Descripción</b>	La revisión técnica es un proceso necesario y obligatorio con el cual se constata el estado mecánico de los automotores y garantizar su condición, mediante este tipo de control se permite la movilidad vehicular en la jurisdicción del cantón. Este proceso al ser otra de las competencias otorgadas al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI, debe realizarse de manera precisa, por cuanto el control sobre las condiciones técnicas de los vehículos es de vital importancia para garantizar la operatividad de los vehículos e implícitamente precautelar la vida de los pasajeros.
<b>Objetivo</b>	Reducir los niveles de contaminación ambiental e incrementar la seguridad vial. Asegurar el buen funcionamiento del automotor en circulación a través de la revisión vehicular, generando con ello la seguridad de los ocupantes.
<b>Responsables de proceso</b>	GADM del cantón Pablo VI, a través de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
<b>Alcance</b>	Controles operativos de revisión técnica del parque automotor del cantón Pablo VI.
<b>Presupuesto</b>	\$ 1,800 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Solicitar turno</li><li>• Presentar la documentación requerida (información página institucional de acuerdo al proceso)</li></ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	25 minutos por vehículo

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Previo al proceso de revisión vehicular se realizada una constatación de datos para verificar si existen o no valores pendientes de pago por conceptos de multas de (pico y placa, mal estacionamiento, infracciones de exceso de velocidad).





**Figura 3:** Flujograma del proceso de revisión vehicular

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020

3.5.9.3 Estrategia 3: Cobro de tasas por emisión de títulos habilitantes

	<b>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI</b>
<b>Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	
<b>Estrategia 3</b>	
<b>Cobro de tasas por emisión de títulos habilitantes</b>	
<b>Descripción</b>	Los títulos habilitantes para servicios de transporte terrestre, contratos de operación y autorizaciones son requisitos que deben cumplirse conforme lo establece el orden legal, con lo que se habilita la circulación del transporte que ofrece diferentes servicios en el cantón Pablo VI. A. Proceso para realizar el contrato de operación B. Proceso para otorgar permiso de operación C. Proceso para la autorización de movilización
<b>Objetivo</b>	Ofrecer seguridad y el cumplimiento a las disposiciones y normas legales para el funcionamiento del transporte que presta servicios al colectivo del cantón Pablo VI.
<b>Responsables de proceso</b>	GADM del cantón Pablo VI, a través de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
<b>Alcance</b>	Parque automotor del cantón Pablo VI, destinado a la prestación de servicios.
<b>Presupuesto</b>	\$ 1,500 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permiso de operación</li> <li>• Revisión vehicular</li> <li>• Adhesivo Registro Municipal</li> <li>• Orden de pago de los valores</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	Un día, presentada la documentación se procederá al pago de los valores correspondientes.

Conforme a lo establecido en el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, (2012) en el art. 65 el Gobierno Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI, esta facultados a realizar el siguiente proceso dentro de la emisión de títulos habilitantes:

Proceso	Sustento legal	Condiciones	Responsable de su emisión
<b>Emisión títulos habilitantes</b>	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, emitida por la Asamblea Nacional Constituyente, (2012). Art.	De tipo nominal	Dirección de gestión y control del Transporte Terrestre, Tránsito y

<p>65.- Títulos habilitantes.- Son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas, o los GADs, en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada. Además de los requisitos establecidos en la Ley y el presente Reglamento, se observarán aquellos que mediante regulación establezca la ANT.</p>	No son transferibles o negociables	Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI
	No son objeto de medidas cautelares o de apremio	
	No son objeto de arrendamiento o cesión	
	No permiten el traspaso de su explotación o uso	

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

#### A. Proceso para realizar el contrato de operación

Tipo de títulos	Base legal	Requisitos	Responsable de su emisión
<b>Contrato de operación</b>	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, emitida por la Asamblea Nacional Constituyente, (2012). Art. 66.- Contrato de operación.- es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento. <b>Ver anexo 1</b>	Informe técnico emitido por la Secretaría de Movilidad	Dirección de gestión y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

En su contenido el contrato de operación debe reflejar lo siguiente:

1. Datos personales de los comparecientes, nombre y apellidos, se deberá hacer constar el derecho por el cual comparecen; el domicilio, su nacionalidad, edad, la profesión u ocupación, el número de identificación o RUC de ser el caso.
2. Una descripción precisa del servicio, incluyendo la cobertura, ruta y frecuencias que comprenderá el servicio, conforme se especifique en el proyecto.
3. Calidad del servicio con sus respectivos controles de seguridad tanto de la flota como de los choferes.
4. Obligaciones y derechos que las partes asumirán, y las sanciones que se les otorgará por incumplir el contrato.
5. Garantías de cumplimiento y procesos para su ajuste.
6. Tiempo de vigencia del contrato
7. Potestad del Estado para terminar el contrato a través de una resolución, cuando el servicio no se ejecute en los términos establecidos.
8. Prohibir la transferencia de servicios.
9. Forma de terminación del contrato.
10. Especificar las condiciones para renovar el contrato.
11. Cualquier otro término que la ANT o el GADM del cantón Pablo VI lo hayan establecido.

## B. Proceso para otorgar permiso de operación

Tipo de títulos	Base legal	Requisitos	Responsable de su emisión
<b>Permiso de operación</b>	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, emitida por la Asamblea Nacional Constituyente, (2012). Art. 67.- Permiso de operación: es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre comercial de personas y/o bienes en los ámbitos y vehículos definidos en el artículo 63 de este Reglamento. <b>Ver anexo 1</b> El contrato de operación debe cumplir con los requisitos establecidos en el art. 76 de este reglamento. <b>Ver anexo 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulario de solicitud para concesión de permiso de operación.</li> <li>• Listado con nombres de socios o accionista, número de cédulas, correo electrónico, tipo de licencia, certificado de votación actualizado de cada socio.</li> <li>• Certificado de cada socio de no pertenecer a las Fuerzas Armadas o Policía Nacional.</li> <li>• Historial laboral del IESS.</li> <li>• Matrícula o contrato de compra venta del vehículo.</li> <li>• Certificado de revisión vehicular.</li> <li>• Certificado de casa comercial en caso de vehículos nuevos, para vehículos del 2010 o menores años una constatación otorgada por la Dirección de Regulación de la ANT.</li> <li>• Nómina de socios concedida por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (para cooperativas) o de la Superintendencia de Compañías (en caso de compañías).</li> <li>• Nombramiento del representante legal, que conste en la Superintendencia de Compañías y Registro Mercantil o Registro de la propiedad según el caso (para compañías) en el caso de Cooperativa el Registro de Directivas de Organizaciones de la Economía Popular y Solidaria.</li> <li>• Copia de nombramiento del representante legal de la operadora.</li> <li>• Autorización del sitio utilizado para estacionamiento conjuntamente con el número de parqueaderos otorgado por el GADM del cantón Pablo VI.</li> <li>• Comprobante de pago en original y copia.</li> <li>• En caso de que le trámite se realice por terceros se deberá presentar la autorización original y copia de cédula del titular. En caso de extravió de la documentación se presentará la denuncia en el Consejo de la Judicatura.</li> </ul>	Dirección de gestión y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

En el permiso de operación el GADM del cantón Pablo VI deberá considerar los siguientes aspectos:

1. Datos personales, nombres y apellidos de los comparecientes, dar a conocer el derecho por el cual comparece, domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación, número de identificación o RUC.
2. Describir el servicio.
3. Obligaciones y derechos de las partes.
4. El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y la forma como este será cancelado,
5. Tiempo de vigencia del permiso de operación.
6. Prohibición de transferencia del permiso de operación para transporte terrestre.
7. Potestad del Estado para retirar el permiso cuando no se ejecuten las actividades establecidos.
8. Causas, consecuencias, sanciones y forma de terminación del permiso.
9. Condiciones y términos para la renovación del permiso de operación.
10. Cualquier otro término que la ANT o el GADM del cantón Pablo VI lo hayan establecido

### C. Proceso para la autorización de movilización

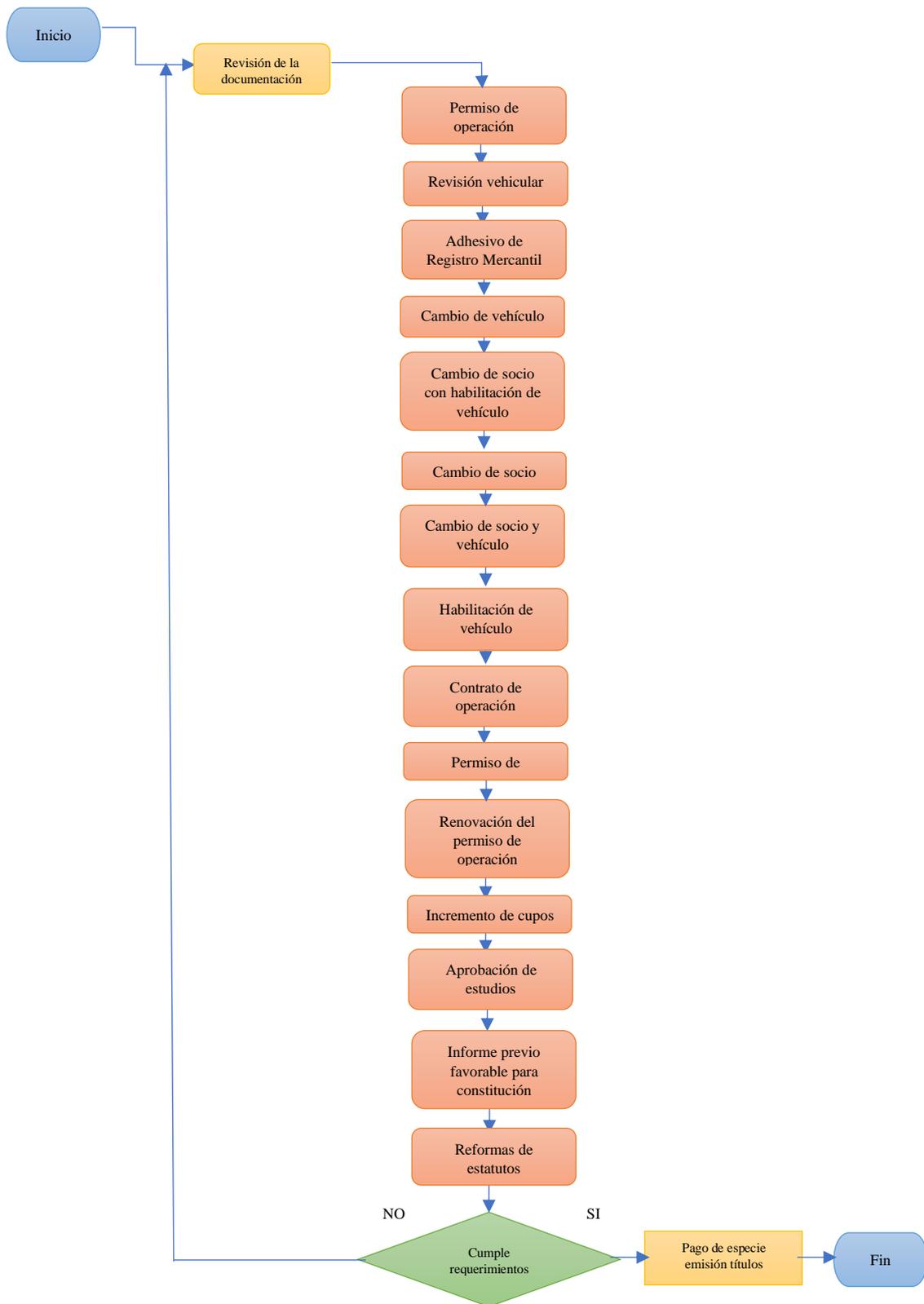
Tipo de títulos	Base legal	Requisitos	Responsable de su emisión
<b>Autorización</b>	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, emitida por la Asamblea Nacional Constituyente, (2012). Art. 68.- Es la facultad que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, que cumpla con los requisitos legales, para satisfacer la necesidad de movilización de personas o bienes dentro del ámbito de actividades comerciales exclusivas, mediante el uso de sus propios vehículos matriculados a nombre de la persona natural o jurídica que preste el servicio. La autoridad competente que deberá entregar este título habilitante es aquella responsable del ámbito en el que se vaya a realizar la operación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulario de solicitud de habilitación para vehículo para cuenta propia</li> <li>• Copia del RUC y/o registros vinculados al Servicio de Rentas Internas actualizado, verificando la actividad comercial.</li> <li>• Formulario del SRI que demuestre el incremento del pago por IVA.</li> <li>• Declaración Juramentada Patrimonial y otros similares del requirente que justifique el incremento de vehículos.</li> <li>• Documentación del cambio de vehículo por Tránsito de dominio de un vehículo habilitado en la autorización.</li> <li>• Última Autorización por Cuenta Propia en original y documentos de habilitación o deshabilitación.</li> <li>• Póliza de seguro con responsabilidad civil del o</li> </ul>	Dirección de gestión y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI

los vehículos que se pretende habilitar (requisito exclusivo para personas jurídicas)

- Cédula de ciudadanía del representante legal o apoderado.
- Detalle del(los) vehículo(s) a habilitar especificando el número de chasis (VIN), para vehículos matriculados el número de la placa y número de Revisión Técnica Vehicular.
- Comprobante del pago original.
- En caso de que le trámite se realice por terceros se deberá presentar la autorización original y copia de cédula del titular. En caso de extravió de la documentación se presentará la denuncia en el Consejo de la Judicatura.

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020.

1. Datos personales, nombres y apellidos de los comparecientes, dar a conocer el derecho por el cual comparece, domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación, número de identificación o RUC.
2. Describir la actividad comercial a la que se destinará el servicio, de acuerdo a lo registrado en el SRI.
3. El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y la forma como este será cancelado.
4. Prohibición de transferencia de la autorización.
5. Tiempo de vigencia de la autorización.
6. Causas, consecuencias, sanciones y forma de terminación de la autorización.
7. Cualquier otro término que la ANT o el GADM del cantón Pablo VI lo hayan establecido



**Figura 5-3:** Flujograma del proceso de emisión de títulos habilitantes

Elaborado por: Ramones, Vanancio, 2020.

3.5.9.4 Estrategia 4: Control para la seguridad vial

	<p><b>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI</b></p>
<p><b>Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b></p>	
<p><b>Estrategia 4</b></p>	
<p><b>Control para la seguridad Vial</b></p>	
<p><b>Descripción</b></p>	<p>La seguridad vial es un proceso importante que se realiza a través del control operativo de tránsito, el cual tiene por finalidad lograr la concientización ciudadana sobre el uso de todos los elementos que ayudarán a garantizar la vida de los tripulantes, el conductor y los peatones en las vías. Los controles en las vías es una medida eficaz para promover la responsabilidad de los conductores frente al cumplimiento de las normas y disposiciones de tránsito y seguridad vial.</p> <p><b>A. Controles de velocidad</b> Para mantener un efectivo control sobre los parámetros de velocidad se utilizarán dispositivos de detección de velocidad, por cuanto esta es la segunda causa más frecuente en la ocurrencia de accidentes de tránsito.</p> <p><b>B. Control de alcoholemia</b> Este proceso tiene como finalidad realizar un control preventivo de los niveles de alcohol en la sangre de los conductores, para disminuir los índices de accidentes de tránsito por conducir en estado etílico.</p> <p><b>C. Proceso de señalización de tránsito</b> Este proceso responde a la necesidad de mantener y brindar la debida seguridad en los caminos, calles, autopistas y carreteras del cantón Pablo VI, por lo que es esencial que la señalización cumpla con los requisitos que el caso amerita, para proporcionar tanto a conductores como a transeúntes la correspondiente seguridad y la prevención de tragedias.</p>
<p><b>Objetivo</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar exhaustivos controles operativos que aporten en la disminución de siniestros y fallecimientos en las vías.</li> <li>• Realizar controles sobre la velocidad alcanzada por los vehículos en las vías, con la finalidad de reducir significativamente el número de accidentes y de víctimas, por esta causa.</li> <li>• Realizar controles de alcoholemia en diferentes puntos de la ciudad, como terminales terrestres, sobre las vías y otros puntos estratégicos, por medio de alcohómetros portátiles, con la finalidad de reducir el número de accidentes de tránsito y la creación de conciencia en los conductores.</li> <li>• Establecer e implementar la señalética en las vías del cantón Pablo VI, para que el tránsito de vehículos y peatones sea seguro.</li> </ul>
<p><b>Responsables de proceso</b></p>	<p>GADM del cantón Pablo VI, a través de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</p>

<b>Alcance</b>	Parque automotor del cantón Pablo VI, que se moviliza por las vías.
<b>Presupuesto</b>	\$ 5.0000 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplir con todas las regulaciones de Tránsito y Transporte y las disposiciones técnicas.</li> <li>• Cumplir con el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos</li> <li>• Respeto a las señales de tránsito y límites de velocidad</li> <li>• Cumplir con los estándares de conducción segura (no conducir en estado de embriaguez)</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	Inmediato los 365 días del año

En vista del alto grado de incidencia de accidentes de tránsito, el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Pablo VI, crea las siguientes políticas para control y minimización de accidentes en vías.

Se trabajará a través de dos ejes centrales, claros y puntuales:

1. Establecer una política integral que asuma todos los aspectos de la seguridad vial, como una cuestión prioritaria y de continuidad en posteriores administraciones para que este alcance la importancia que debe; y,
2. Diseñar conjuntamente con los demás sectores involucrados una red de comunicación en temas de seguridad vial, con el cual se llegue a todos los sectores de la población en el cantón Pablo VI.

Las actividades a desarrollarse estarán enfocadas en:

- Difusión y concienciación sobre el respeto a las normas de seguridad vial, esto a través de campañas específicas (instituciones educativas, públicas y privadas y de manera general a la población)
- Atención a la normativa establecida para el caso, de ser necesaria la incorporación de otras normas complementarias se las deberá incluir.
- Mantener un sistema informático actualizado, para conocer con certeza la problemática y direccionar de mejor manera los recursos.
- Minucioso control en la concesión de licencias y su renovación.
- Diseño de mapas de riesgos, para conocimiento público.
- Exhaustiva revisión técnica de los vehículos, considerando el nivel de falla mecánica previsible y mantenimiento preventivo.
- Señalización apropiada y uniforme, esta debe ser colocada de manera permanente, para casos puntuales se utilizará una señalética especial según el caso.
- Mejoramiento de la infraestructura vial.

- Crear una red para tratamiento de emergencias y rescate, como también para investigación de accidentes.
- Coordinar actividades y transmisión de información sobre seguridad vial a través de instituciones como escuelas de conducción, sindicato de choferes, asociaciones de transportistas y Cruz Roja.
- Instruir a cerca de los beneficios de mantener el SOAT

Para el desarrollo del proceso se debe considerar la participación directa de la Dirección de gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social y de otras instituciones que de manera directa e indirecta forman parte de este proceso.

<b>MTOP Subsecretaria de Transporte Terrestre Vial y Ferroviario</b>	Encargada de proponer políticas y el marco regulador, además de controlar su cumplimiento. (Subsecretaria de Transporte Terrestre Vial y Ferroviario., 2019)
<b>Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana. (Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial., 2019)
<b>Comisión de Tránsito del Ecuador</b>	Dirigir y controlar la actividad operativa de los servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la red vial estatal y sus troncales nacionales y demás circunscripciones territoriales que le fueren delegadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. (Comisión de Tránsito del Ecuador., 2019)
<b>Policía Nacional</b>	Atender la seguridad ciudadana y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio. (Policía Nacional., 2019)
<b>FONSAT</b>	El Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que garantiza la universalidad de la cobertura del SOAT, dado que se hace responsable de las indemnizaciones y amparo para las víctimas de accidentes de tránsito. (Fondo del seguro obligatorio de accidentes de tránsito., 2017)

**Elaborado por:** Ramones, Venancio, 2020

A continuación, se plantean procedimientos a desarrollar por la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social del GADM del cantón Pablo VI, para la aplicación de controles preventivos, de tipo correctivos y de velocidad, por lo que es conveniente conocer ciertos aspectos al respecto:

#### **A. Controles de velocidad**

##### **Duración:**

Esta será indefinida, debido a la importancia que genera mantener un oportuno control.

**Responsable del proceso:**

Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI.

**Productos:**

Operativos de control en vías y carreteras

**Evaluación del proceso:**

Comparación estadística acerca de velocidades alcanzadas en periodos y puntos definidos.

**Indicador:**

Número de vehículos que incumplen con la normativa y número de accidentes en determinados periodos ocasionados por el exceso de velocidad.

**Meta fijada:**

Porcentaje de reducción de infracciones por este motivo y porcentaje de disminución de accidentes de tránsito.

**Línea base:**

Se partirá de la base de datos actual

**Procedimiento:**

Adquisición de dispositivos para detección de velocidad, además de la instalación de pórticos y operación.

Para un control eficiente la Dirección de gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social el GADM del cantón Pablo VI, deberá asumir las disposiciones en

Ubicación	Límite de velocidad	Tipo de vehículo
<b>Zona urbana</b>	50 km/h	<b>Livianos, motocicletas y similares</b>
	Rango moderado de 50 60 km/h	
<b>Perimetral</b>	90km/h	
	Rango moderado de 90 a 120km/h	
<b>Rectas en carretera</b>	100km/h	
	Rango moderado 100 a 135km/h	
<b>Curvas en carretera</b>	60km/h	
	Rango moderado 60 a 65km/h	
<b>Zona urbana</b>	40km/h	

<b>Perimetral</b>	Rango moderado 40 a 50km/h	<b>Transporte público de pasajeros</b>
	70km/h	
	Rango moderado 70 a 100km/h	
<b>Rectas en carretera</b>	90km/h	<b>Transporte de carga</b>
	Rango moderado 90 a 115km/h	
<b>Curvas en carretera</b>	50km/h	
	Rango moderado 50 a 65km/h	
<b>Zona urbana</b>	40km/h	
	Rango moderado 40 a 50km/h	
<b>Perimetral</b>	70km/h	
	Rango moderado 70 a 95km/h	
<b>Rectas en carretera</b>	70km/h	
	Rango moderado 70 a 100km/h	
<b>Curvas en carretera</b>	40km/h	
	Rango moderado 40 a 60km/h	

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

## B. Control de alcoholemia

### Duración:

Indefinida, ya que siempre será necesario un control preventivo en este aspecto.

### Responsable del proceso:

Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social del Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI.

### Productos:

Control y operativos de alcoholemia

### Evaluación del proceso:

Número de infractores a esta normativa de manera mensual.

### Indicador:

Número de accidentes dentro de este parámetro

### Meta fijada:

Porcentaje de reducción de accidentes de tránsito por consecuencia de consumo de alcohol.

**Línea base:**

Se partirá de la base de datos actual

**Procedimiento:**

Adquisición de alcoholómetros portátiles, operativos en punto estratégicos, evaluación de operativos y los resultados alcanzados.

Se deberá aplicar los parámetros establecidos por los organismos de Estado, según se muestra en la siguiente tabla:

Grados de alcohol en la sangre	Sanciones		
	Económica	Puntuación	Privación de libertad
De 0.3 a 8 gramos	1 Salario Básico Unificado	menos 5 puntos a la licencia	5 días
De 0.8 hasta 1.2 gramos	2 Salarios Básicos Unificados	pérdida de 10 puntos a la licencia	15 días
De 1.2 en adelante	3 Salarios Básicos Unificados	Suspensión de la licencia por 60 días	30 días

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Por tipo de vehículo	Grados de alcohol en la sangre	Sanciones		
		Preventiva	Puntuación	Privación de libertad
Transporte público, liviano o pesado, comercial o de carga	0 y un máximo de tolerancia de 0.1 gramos	Retención del vehículo por 24 horas	pérdidas de 30 puntos a la licencia	90 días

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Otros casos en los que se sancionará a las personas que infrinjan las disposiciones de tránsito, con una multa de 1 Salario Básico Unificado, reducción de 10 puntos a la licencia y 3 días de detención:

1. Las personas que conduzcan sin licencia. En este caso no se rebajará puntuación a la licencia, el vehículo será detenido hasta que se cancele la multa correspondiente.
2. Por faltar de obra a la autoridad o agente de tránsito
3. Por exceder los límites de velocidad permitidos

Se adoptarán medidas similares en los siguientes casos:

1. Personas que utilicen licencias distintas a la categoría del vehículo que conducen.
2. Personas que conduzcan vehículos con motores para competencias y transiten en las vías urbanas de la localidad.

En estos casos deberán cancelar 2 salarios básicos, la reducción de 10 puntos a la licencia y la retención del vehículo por 7 días.

### **C. Proceso de señalización de tránsito**

#### **Duración:**

Permanente

#### **Responsable del proceso:**

Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Social del Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI.

#### **Productos:**

Colocación de señales, demarcaciones y semáforos para el control de tránsito en la localidad.

#### **Evaluación del proceso:**

Número de señales y demarcaciones colocadas en pavimento e intersecciones intervenidas.

#### **Indicador:**

Número de letreros en intersecciones, número de semáforos y otros dispositivos colocados en el periodo.

#### **Meta fijada:**

Porcentaje de señales nuevas colocadas en las vías y carreteras.

#### **Línea base:**

Inventarios de señalética instaladas de tipo horizontal y semáforos.

#### **Procedimiento:**

Colocar la señalética correspondiente en los espacios adecuados para garantizar el uso apropiado de las vías, en cumplimiento a las normas de tránsito, evaluar los resultados alcanzados en el proceso.

# SEÑALES REGLAMENTARIAS

SR-01  PARE	SR-02  CEDA EL PASO	SR-03  SIGA DE FRENTE	SR-04  NO PASE	SR-05  GIRO A LA IZQUIERDA SOLAMENTE	SR-06  PROHIBIDO GIRAR A LA IZQUIERDA	SR-07  GIRO A LA DERECHA SOLAMENTE
SR-08  PROHIBIDO GIRAR A LA DERECHA	SR-10  PROHIBIDO GIRAR "U"	SR-11  DOBLE VIA	SR-12  TRES CARRILES (UNO EN CONTRAFLUJO)	SR-13  TRES CARRILES (DOS EN CONTRAFLUJO)	SR-14  PROHIBIDO EL CAMBIO DE CALZADA	SR-16  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHICULOS AUTOMOTORES
SR-17  VEHICULOS PESADOS A LA DERECHA	SR-18  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHICULOS DE CARGA	SR-19  PEATONES A LA IZQUIERDA	SR-20  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE PEATONES	SR-21  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE CABALGATAS	SR-22  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE BICICLETAS	SR-23  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MOTOCICLETAS
SR-24  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MAQUINARIA AGRICOLA	SR-25  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHICULO DE TRACCIÓN ANIMAL	SR-26  PROHIBIDO ADELANTAR	SR-28  PROHIBIDO PARQUEAR	SR-28A  NO PARQUEAR NI DETENERSE	SR-29  PROHIBIDO PITAR	SR-30  VELOCIDAD MÁXIMA
SR-31  PESO MÁXIMO TOTAL PERMITIDO	SR-32  ALTURA MÁXIMA PERMITIDA	SR-33  ANCHO MÁXIMO PERMITIDO	SR-34  ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE TAXIS	SR-35  CIRCULACIÓN CON LUCES BAJAS	SR-36  RETEN	SR-37  CICLOVÍA
SR-38  SENTIDO ÚNICO DE CIRCULACIÓN	SR-39  SENTIDO DE CIRCULACIÓN DOBLE	SR-40  PARADERO	SR-41  PROHIBIDO DEJAR O RECOGER PASAJEROS	SR-42  ZONA DE CARGUE Y DESCARGUE	SR-43  PROHIBIDO EL CARGUE Y DESCARGUE	SR-44  ESPACIAMIENTO
SR-45  INDICACIÓN DE SEPARADOR DE TRANSITO A LA IZQUIERDA	SR-46  INDICACIÓN DE SEPARADOR DE TRANSITO A LA DERECHA	SRO-01  VIA CERRADA	SRO-02  DESVIO	SRO-03  PASO UNO A UNO	SRC-01  CONSERVE SU DERECHA	SRC-02  DESCENSO OBLIGADO
SR-03  CIRCULACIÓN NO COMPARTIDA	SR-04  CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MASCOTAS (CICLORUTA)	<p>Tienen por objeto indicar al usuario de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta. En las señales circulares los colores distintivos son: anillos y líneas oblicuas en rojo, fondo blanco y símbolos negros. Se identifica con el código SR.</p>				

3.5.9.5 Estrategia 5: De financiamiento para el desarrollo de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el GADM del cantón Pablo VI

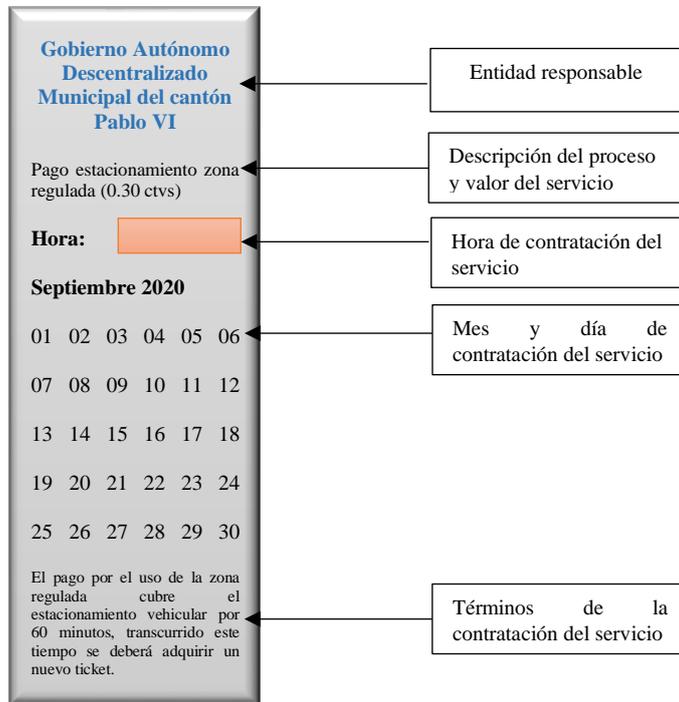
	<b>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI</b>
<b>Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	
<b>Estrategia 5</b>	
<b>De financiamiento para el desarrollo de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el GADM del cantón Pablo VI</b>	
<b>Descripción</b>	<b>Sistemas de estacionamientos regulados, rotativos y tarifarios:</b> Siendo esta una forma de generar recursos a la institución municipal, es conveniente la determinación de una zona regulada de espacios destinados a estacionamiento vehicular, ya sean estos de alta, mediana o baja circulación, el proceso deberá generar el pago de una tarifa que deberá ser fijada por la institución.
<b>Objetivo</b>	Mantener un óptimo control en los espacios asignados a estacionamiento vehicular, propiciando una buena seguridad vial en la zona urbana del cantón.
<b>Responsables de proceso</b>	GADM del cantón Pablo VI, a través de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
<b>Alcance</b>	Vías del cantón Pablo VI, asignadas al Sistema de estacionamiento regulado, rotativo y tarifario.
<b>Presupuesto</b>	\$ 1.000 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Factibilidad del proyecto</li> <li>• Aprobación del Concejo Municipal</li> <li>• Señalización de las zonas tarifarias</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	Indefinido a partir de la aprobación del proyecto

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Una de las mayores preocupaciones que enfrenta el GADM de Pablo VI, en la transferencia de competencias es la relacionada con las fuentes de financiamiento para el desarrollo de los proyectos, planes y programas, en el tema de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debido a que el presupuesto asignado difícilmente corresponde a la realidad, por tal razón el gobierno cantonal de Pablo VI, en el ejercicio mismo de las funciones deberá ir determinando la necesidades para dar cumplimiento a las funciones y ejecutar las obras.

Siendo para ello necesario que la institución municipal genere fuentes de financiamiento, a través de los procedimientos para la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la manera como se implementará este proyecto será mediante Ordenanza Municipal.

Para el cobro de esta tarifa se diseñarán tickets indicando los siguientes aspectos, como se muestra a continuación:



**Figura 6-3:** Diseño de ticket para estacionamiento vehicular zona regulada

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### 3.5.9.6 Estrategia 6: Capacitación a los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

 <p><b>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI</b></p>	
<p><b>Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b></p>	
<p><b>Estrategia 6</b></p>	
<p><b>Capacitación a los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b></p>	
<b>Descripción</b>	La capacitación al personal que conforma la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proporcionará un mayor grado de preparación y productividad viéndose reflejado en la calidad de servicios brindados a los usuarios.
<b>Objetivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacitar a los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, del cantón Pablo VI, en temas relacionados a las funciones encomendadas, para brindar servicios con eficiencia y calidad.</li> </ul>
<b>Responsables de proceso</b>	Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

<b>Alcance</b>	Personal de la Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
<b>Presupuesto</b>	\$ 750 dólares
<b>Requerimientos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selección de temas según las áreas competentes</li> <li>• Cumplir con las capacitaciones asignadas</li> <li>• Evaluación</li> </ul>
<b>Tiempo de ejecución</b>	Un mes

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### Finalidad del plan de capacitación

- Incrementar la productividad
- Mejorar la estabilidad de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Lograr que los servidores se sientan identificados con sus funciones
- Proporcionar información confiable sobre los procedimientos que se ejecutan en la Dirección
- Alcanzar las metas establecidas por la Dirección
- Socializar al personal de la Dirección la información relacionada con los procesos de planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Actualizar los conocimientos para el desarrollo eficiente de los procesos requeridos en la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Cumplir con las metas establecidas, para mejorar la movilidad y seguridad vial en el cantón Pablo VI.

### Temas

Los temas considerados dentro de la capacitación estarán relacionados con las funciones que desempeña el personal de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- Procesos de registros de documentos habilitantes
- Plataformas informáticas
- Atención al cliente
- Clima laboral

Temas	Recursos	Costo
Procesos de registros de documentos habilitantes	Materiales	150

Plataformas informáticas	Informáticos	100
Atención al cliente	Humanos	300
Clima laboral	Humanos	200
	<b>Total</b>	<b>\$750</b>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

### Cronograma

Temas	Mes			
	S. 1	S. 2	S. 3	S. 4
Procesos de registros de documentos habilitantes				
Plataformas informáticas				
Atención al cliente				
Clima laboral				

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

Las fechas para el desarrollo de las actividades quedan a consideración de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

#### 3.5.10 Presupuesto general del modelo de gestión por procesos

El presupuesto establecido para la ejecución del modelo de gestión por procesos en la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es de USD \$12,250.00

	Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Pablo VI	Costo
Dirección de Gestión y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial		
<b>Estrategia 1</b>	Manual orgánico funcional para la unidad técnica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	200.00
<b>Estrategia 2</b>	Propuesta para el proceso de revisión vehicular	3,800.00
<b>Estrategia 3</b>	Cobro de tasas por emisión de títulos habilitantes	1,500.00
<b>Estrategia 4</b>	Control para la seguridad Vial	5,000.00
<b>Estrategia 5</b>	De financiamiento para el desarrollo de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el GADM del cantón Pablo VI	1,000.00
<b>Estrategia 6</b>	Capacitación a los funcionarios de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	750.00
<b>Total</b>		<b>12,250.00</b>

Elaborado por: Ramones, Venancio, 2020.

#### 3.5.11 Procedimiento para realizar el trámite en línea:

Para realizar el trámite en línea, se deberá ingresar en la página institucional, en el cual accederá a la opción de acuerdo al tipo de trámite que desea realizar e irá llenando los campos que se detallan.

**Para el trámite de tipo presencial:**

- Se debe obtener un turno en ventanilla
- Presentar la documentación antes señalada
- Recibir la resolución de aprobación o negación

**CONCLUSIONES**

- Se diagnosticó la situación actual de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, llegándose a determinar la falta de herramientas administrativas que aporte de manera significativa en el desarrollo de las actividades para alcanzar los objetivos planteados.
- Se construyó un modelo de gestión acorde a las necesidades de la Dirección utilizando una metodología apropiada para cada proceso que se realiza en esta área, enfocado en garantizar la seguridad de conductores y peatones.
- El modelo de gestión presenta estrategias viables, con una planificación vinculada a las actividades que se ejecutan en la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de alcanzar una disminución de accidentes y la concientización de la población sobre el tema referido.

## **RECOMENDACIONES**

- Es necesario el conocimiento y uso de herramientas en la parte administrativa de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por cuanto se podrá fundamentar de forma técnica el desarrollo de las actividades, para obtener los resultados deseados.
- Es conveniente mantener procedimientos diseñados a través de una metodología propia, por cuanto la realidad de cada localidad es única y requiere de tratamiento según su desarrollo, en vista de ello la Dirección debe propiciar sistemas de seguridad vial y movilización adaptados a las características del cantón y la influencia del parque automotor.
- Se debe considerar el modelo de gestión, como alternativa para mejora las condiciones actuales de la Dirección de Gestión y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proyectando altos niveles de satisfacción de los usuarios en cuanto a la seguridad vial y la ordenada movilidad del parque automotor de Pablo VI.

## GLOSARIO

**Alcoholemia:** Es la concentración de alcohol en la sangre. 1. La cantidad de alcohol en el torrente sanguíneo es medida en gramos por decilitros (g/dl). El límite legal de alcoholemia es el máximo de alcohol en la sangre que la legislación vigente permite al conductor de un vehículo. En algunos países, la legislación establece un equivalente del contenido alcohólico en el aliento, para facilitar la detección de conductores alcoholizados. 2. examen o prueba para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona, indicando su porcentaje (Suárez, 2019).

**Alcoholímetro:** Instrumento que mide el contenido alcohólico mediante el aliento exhalado por una persona

**Arrollamiento:** Encuentro violento de un vehículo en movimiento contra uno o más peatones. Es cuando un vehículo impacta a una persona, ocasionándole daños físicos. Es aquel accidente que se da posterior al atropello, cuando el vehículo, cuando el vehículo entra en contacto directo con el cuerpo de la persona Suárez et al., (2019).

**Asunción de riesgos:** comportamiento de los conductores asociado con una disminución voluntaria de un margen de seguridad Suárez et al., (2019).

**Atención a víctima:** para actuar adecuadamente en la atención a víctimas de una accidente, es necesario considerar estos elementos: Suárez et al., (2019).

- **Emergencia.** Es la situación que surge de manera inesperada y que implica, en mayor o menor grado, riesgo material y humano, y peligrosa para la seguridad de las personas.
- **Desastre.** Alteración intensa en las personas, los bienes, los servicios y el ambiente, causado por un suceso natural o generado por el ser humano, que excede la capacidad de respuestas de la comunidad afectada.
- **Vulnerabilidad.** Debilidad propia de un sujeto, objeto o sistema, que lo expone a un riesgo.
- **Riesgo.** Posibilidad de que se agraven las consecuencias de un accidente o de que ocurra un nuevo evento o situación perjudicial.
- **Amenaza.** Riesgo de que ocurra un suceso de origen natural o generado por el ser humano, que puede manifestarse en un lugar específico, con una intensidad y duración determinadas.
- **Mitigación.** Conjunto de acciones y medidas que minimizan la influencia de factores de riesgo

**Autopista:** 1. Vía específicamente diseñada para altas velocidades de operación, con los sentidos de flujo o circulación aislados por medio de un separador central, sin intersecciones de nivel y con control total de accesos. 2. Vía interurbana que por sus características está concebida y destinada exclusivamente a la circulación de vehículos automóviles (se exceptúa el tránsito de peatones, ciclistas, animales y vehículos arrastrados por éstos); su nota diferencial esencial es que

tiene más de un canal para cada sentido de circulación y los dos sentidos están correctamente separados. Suárez et al., (2019).

**Badén:** Dispositivo de carácter permanente, o bien temporal para reducir la velocidad de los vehículos, por lo común en forma de elevación que atraviesa la calzada (Rey, 2019).

**Barreras de seguridad:** Barreras que separan el tránsito. Pueden impedir que los vehículos se salgan de la carretera o contener al vehículo que las golpea, disminuyendo así traumatismos graves entre los ocupantes del vehículo Rey et al., (2019).

**Bifurcación:** División de una vía en ramales, uno de los cuales, al menos, se aparta de la dirección primitiva Rey et al., (2019).

**Brocal:** Es el borde de la vía. Es una estructura vertical o inclinada que sirve de remate a la calzada o al hombrillo que definen los bordes de la vía. Encintado de concreto, asfalto, piedra u otros materiales que sirve para delimitar la calzada o plataforma de la vía. Borde de la acera y límite de la calzada. Amarillo, indica prohibición de estacionar. Rojo, permite el estacionamiento breve de vehículos de transporte de pasajeros y de carga. Blanco, permite el estacionamiento por breve tiempo Rey et al., (2019).

**Calle de servicio:** Vía que solo se utiliza para entrar o salir de algún sector por un solo extremo

**Campo visual:** Es el ángulo que abarca la vista al mirar de frente hacia un punto fijo.

**Canal de circulación:** Es aquel destinado al tránsito de vehículos Rey et al., (2019).

**Canal de estacionamiento:** Es aquel donde los vehículos pueden estacionarse legalmente y a su vez puede utilizarse como canal de circulación cuando esté libre de vehículos Rey et al., (2019).

**Clasificación de los Procesos:** No todos los procesos de una organización tienen la misma influencia en la satisfacción de los clientes, en los costes, en la estrategia, en la imagen corporativa, en la satisfacción del personal... Es conveniente clasificar los procesos, teniendo en consideración su impacto en estos ámbitos. Los procesos se suelen clasificar en tres tipos: Estratégicos, Clave, de Apoyo Rey et al., (2019).

**Gestión de la calidad:** Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad. La dirección y control, en lo relativo a la calidad, generalmente incluye el establecimiento de la política de la calidad y los objetivos de la calidad, la planificación de la calidad, el control de la calidad, el aseguramiento de la calidad y la mejora de la calidad". (Norma ISO 9000:2000 - 3.2.8).

**Gestión o administración de procesos:** Conjunto de actividades mediante las cuales la empresa identifica, opera, evalúa, asegura y mejora en forma continua sus procesos Rey et al., (2019).

**Inspección:** Evaluación de la conformidad por medio de observación y dictamen, acompañada cuando sea apropiado por medición, ensayo / prueba o comparación con patrones” (Norma ISO 9000:2000 - 3.8.2).

**Máximo nivel de conducción:** Es responsable de establecer tanto la organización como el sistema de gestión y el control interno ejercido por la propia organización. Esto incluye las responsabilidades de propietarios, accionistas, directorio, y miembros de la más alta dirección Rey et al., (2019).

**Mejora continua de procesos:** Acciones implementadas por la empresa para lograr un mejor desempeño en términos de una mayor calidad desde la perspectiva del cliente o también de un mejor rendimiento operativo y de menores costos”. Las empresas pueden emplear una variedad de alternativas para la mejora del proceso, tales como: el intercambio de estrategias exitosas en toda la compañía, la realización de experimentos de optimización y comprobación de errores, los resultados de investigación y desarrollo, las comparaciones con otras unidades o empresas que obtienen mejores resultados de procesos equivalentes, el uso de tecnología alternativa, etc. Las propuestas para la mejora de los procesos incluyen el análisis de la relación costo / beneficio para evaluar cada alternativa y fijar las prioridades. En conjunto, todas estas propuestas ofrecen una amplia gama de posibilidades Rey et al., (2019).

**Procesos Estratégicos:** Procesos estratégicos son los que permiten definir y desplegar las estrategias y objetivos de la organización. Los procesos que permiten definir la estrategia son genéricos y comunes a la mayor parte de negocios (marketing estratégico y estudios de mercado, planificación y seguimiento de objetivos, revisión del sistema, vigilancia tecnológica, evaluación de la satisfacción de los clientes...) Rey et al., (2019).

**Procesos Clave:** Los procesos clave son aquellos que añaden valor al cliente o inciden directamente en su satisfacción o insatisfacción. Componen la cadena del valor de la organización. También pueden considerarse procesos clave aquellos que, aunque no añadan valor al cliente, consuman muchos recursos. Por ejemplo, en una empresa de transporte de pasajeros por avión, el mantenimiento de las aeronaves e instalaciones es clave por sus implicaciones en la seguridad, el confort para los pasajeros la productividad y la rentabilidad para la empresa Rey et al., (2019).

**Principios de la Gestión por Procesos:** Un proceso es un conjunto de actividades que se desarrollan en una secuencia determinada permitiendo obtener unos productos o salidas a partir de unas entradas o materias primas Rey et al., (2019).

Los procesos pueden ser industriales (en los que entran y salen materiales) o de gestión (en los que entra y sale información).

- Los procesos existen en cualquier organización, aunque nunca se hayan identificado ni definido: los procesos constituyen lo que hacemos y cómo lo hacemos.

- En una organización, prácticamente cualquier actividad o tarea puede ser encuadrada en algún proceso.
- No existen procesos sin un producto o servicio.
- No existe cliente sin un producto y/o servicio.
- No existe producto y/o servicio sin un proceso.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *221 GAds asumirán las competencias en transporte terrestre tránsito y seguridad vial*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/component/content/article?id=839:221-gads-asumiran-las-competencias-en-transporte-terrestres-transito-y-seguridad-vial#.XxYkIyhKiUk>
- Agencia Nacional de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial. (2019). *Trámites y servicios institucionales*. Obtenido de <https://www.gob.ec/ant?page=6#:~:text=Planificar%2C%20regular%20y%20controlar%20la,medio%20ambiente%20y%20contribuyendo%20al>
- Aguilar, O. (2016). Metodología para la elaboración de un modelo de gestión. *INVERCIENCIA* 2(7), 294-296.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2018). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2019/02/3Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2012). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Bañuelos, S. (2018). *Mapas de proceso y su aplicación*. Obtenido de <http://t21.com.mx/opinion/arte-cobrar/2013/06/06/mapas-procesos-su-aplicacion>
- Barajas, J. (2016). *La configuración organizacional el modelo de Mintzberg*. Obtenido de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/09/la-configuracion-organizacional-el-modelo-de-mintzberg/>
- Briones, S., Cubillos, H., Pacheco, A., & Otros. (2003). *Modelos para implantar la mejora continua en la gestión de empresas de transporte por carretera*. Obtenido de [https://www.academia.edu/37103583/Modelos\\_para\\_implantar\\_la\\_mejora\\_continua\\_en\\_la\\_gesti%C3%B3n\\_de\\_empresas\\_de\\_transporte\\_por\\_carretera\\_1\\_Cap%C3%ADtulo\\_4\\_La\\_gesti%C3%B3n\\_por\\_procesos\\_Edici%C3%B3n\\_MAYO\\_2005\\_La\\_gesti%C3%B3n\\_por\\_procesos](https://www.academia.edu/37103583/Modelos_para_implantar_la_mejora_continua_en_la_gesti%C3%B3n_de_empresas_de_transporte_por_carretera_1_Cap%C3%ADtulo_4_La_gesti%C3%B3n_por_procesos_Edici%C3%B3n_MAYO_2005_La_gesti%C3%B3n_por_procesos)
- Cando, F. (2018). *Modelo de gestión para el ejercicio de las competencias de transporte, tránsito y seguridad vial según los lineamientos de la ANT. Caso GADM Riobamba. (Trabajo de pregrado. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo)*. Obtenido de <http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/10137/1/112T0070.pdf>
- Canine, Teresa. (s/f). *Metodología cualitativa*. Obtenido de <https://www.sinnaps.com/blog-gestion-proyectos/metodologia-cualitativa>
- Castro, M. (2019). *Filosofía Lean: la clave de la gestión empresarial*. Obtenido de <https://lamenteesmaravillosa.com/filosofia-lean-la-clave-de-la-gestion-empresarial/>
- Cerasa. (s/f). *Concepto, características, funciones y clases de transporte*. Obtenido de <https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3111.pdf>

- Comisión de Tránsito del Ecuador. (2019). *Misión, visión, valores institucionales*. Obtenido de <https://www.comisiontransito.gob.ec/valores/#:~:text=Dirigir%20y%20controlar%20la%20actividad,las%20regulaciones%20emanadas%20por%20la>
- Consejo Nacional de Competencias. (2014). *Resolución N°006-CNC-2012*. Obtenido de [https://www.emov.gob.ec/sites/default/files/2014%20s2.\)%20cnc.pdf](https://www.emov.gob.ec/sites/default/files/2014%20s2.)%20cnc.pdf)
- Deusto. (2016). *Importancia de contar con buenos modelos de gestión de calidad*. Obtenido de <https://www.deustoformacion.com/blog/gestion-empresas/importancia-contar-con-buenos-sistemas-gestion-calidad>
- Doupovec, M. (2010). *Conceptos básicos de metodología de la investigación*. Obtenido de <http://metodologia02.blogspot.com/p/operacionalizacion-de-variables.html>
- Euskalit. (2018). *Modelo de gestión avanzada*. Obtenido de <https://www.euskalit.net/berdintasunbilatzailea/docs/modelo2018.pdf>
- Fondo del seguro obligatorio de accidentes de tránsito. (2017). *Reglamento del FONSAT*. Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/10/DIA1\\_04\\_FONSAT\\_RESPONSABILIDAD-Y-HUMANISMO.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/10/DIA1_04_FONSAT_RESPONSABILIDAD-Y-HUMANISMO.pdf)
- Glagovsky, H. (2011). *Teoría del análisis FODA*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/teoria-del-analisis-foda/>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Pablo Sexto. (2018). *Estatuto Orgánico*. Obtenido de [https://pablosexto.gob.ec/images/Transparencia-2018/Enero-2018/Estatuo\\_Organico\\_GADMPS.pdf](https://pablosexto.gob.ec/images/Transparencia-2018/Enero-2018/Estatuo_Organico_GADMPS.pdf)
- Gualli, C. (2019). *Modelo de gestión por procesos para la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GADM del canton Calos Julio Arosemena Tola. (Trabajo de pregrado. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo)*. Obtenido de <http://dspace.epoch.edu.ec/bitstream/123456789/11556/1/112T0125.pdf>
- ISOTools. (2015). *Los modelos de gestión y el enfoque basado en procesos*. Obtenido de <https://www.isotools.org/2015/03/03/los-modelos-de-gestion-y-el-enfoque-basado-en-procesos/>
- Mallar, M. (2015). La gestión por procesos: Un enfoque de gestión eficiente. *Revista Científica Visión de Futuro*, 7.
- Mestres, M. (2019). *Identificar y elaborar el mapa de procesos de la empresa*. Obtenido de <https://www.captio.net/blog/identificar-y-elaborar-el-mapa-de-procesos-de-la-empresa>
- Observatorio Regional de Planificación, para el desarrollo de América Latina y el Caribe. (2009). *Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador*. Obtenido de <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/instituciones/gobiernos-autonomos-descentralizados-de-ecuador>
- Policía Nacional. (2019). *Funciones de la Policía Nacional*. Obtenido de <https://www.gob.ec/pn#:~:text=La%20Polic%C3%ADa%20Nacional%20es%20una,las%20personas%20dentro%20del%20territorio>
- Ramos, E. (2018). *Métodos y técnicas de investigación*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>

- Socorro, F. (2016). *El Zeitgeist Gerencial*. Obtenido de [https://degerencia.com/articulo/el\\_zeitgeist\\_gerencial/](https://degerencia.com/articulo/el_zeitgeist_gerencial/)
- Subsecretaria de Transporte Terrestre Vial y Ferroviario. (2019). *Atribuciones y responsabilidades*. Obtenido de [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/10-01-2011\\_TTTSV\\_Atribuciones\\_y\\_Responsabilidades.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/10-01-2011_TTTSV_Atribuciones_y_Responsabilidades.pdf)
- Villegas, H. (2019). *Propuestas de un modelo de gestión para la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del cantón Guano provincia de Chimborazo*. (Trabajo de pregrado. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Obtenido de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/11448/1/112T0100.pdf>

## **ANEXOS**

### **A: De los vehículos permitidos según la clase y ámbito del transporte terrestre**

Art. 63.- Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

#### **1. TRANSPORTE TERRESTRE PUBLICO:**

##### **1.1. Transporte Intracantonal. -**

- a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada, baja o piso bajo.
- b) Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

1.2. Transporte Intraprovincial. - Buses y minibuses y buses tipo costa.

1.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial. - Buses y minibuses y buses tipo costa.

1.4. Transporte Internacional y Fronterizo. - Buses.

#### **2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:**

##### **2.1. Transporte Intracantonal. -**

- a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses
- b) Taxis:
  - b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.
  - b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.
- c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).
- d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.
- f) Fronterizo: el mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

##### **2.2. Transporte Intraprovincial. -**

- a) Transporte escolar e institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.
- b) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, microbuses, mini buses y buses.
- c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.
- e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

### **2.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial. -**

- a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.
- b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.
- c) Pasajeros: Buses

### **3. TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA:**

#### **3.1. Transporte intracantonal, Intraprovincial, intrarregional, interprovincial. -**

- a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.
- b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas. (Asamblea Nacional Constituyente., 2012)

## **Anexo B: Del contrato de operación**

1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes, indicando el derecho por el cual comparecen; su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su RUC;
2. Descripción detallada del servicio, incluyendo la cobertura, rutas y frecuencias que comprenderá el mismo, acorde al proyecto aprobado;
3. Niveles de calidad del servicio y controles de seguridad de flota y choferes;
4. Derechos y obligaciones de las partes, y las sanciones por incumplimiento del contrato;
5. Garantías de fiel cumplimiento, criterios y procedimientos para su ajuste;
6. Período de vigencia del contrato;
7. Potestad del Estado, mediante la resolución correspondiente, de dar por terminado el contrato cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos y de asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre;
8. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través de la celebración del contrato correspondiente;
9. La forma de terminación del contrato;
10. Los términos y condiciones para la renovación; y,
11. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, hayan establecido previamente (Asamblea Nacional Constituyente., 2018)