

**ANÁLISIS DE LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁNSITO A FAVOR
DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMO DESCENTRALIZADOS**

**ANALYSIS OF THE TRANSFER OF COMPETENCES REGARDING TRANSIT IN FAVOR OF
DECENTRALIZED AUTONOMOUS GOVERNMENTS**

**ANÁLISE DA TRANSFERÊNCIA DE COMPETÊNCIAS EM TRÂNSITO A FAVOR DOS
GOVERNOS AUTÔNOMOS DESCENTRALIZADOS**

Resumen

Este artículo titulado "Análisis de la transferencia de competencias en materia de tránsito a favor de los gobiernos autónomo descentralizados" tiene como objetivo realizar un análisis sobre las competencias de tránsito y tratar de responder si en la actualidad se ha convertido en una solución o en un problema mayor ahora que está siendo administrado por los gobiernos seccionales. Se trabajó mediante un paradigma cualitativo, se usó la investigación exploratoria y bibliográfica para extraer información referente al proceso competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial en páginas oficiales y antecedentes investigativos. Dentro de los principales resultados se puede destacar en la actualidad existen doce cantones que han asumido las competencias con modelo de gestión tipo A, también se identificó que existe un desconocimiento general sobre las competencias adquiridas por los GAD'S, en cuanto a sus competencias de tránsito y a la vez la ciudadanía no está conforme con el servicio que ofrece estas entidades.

**Luis Miguel Alvarado
Martínez**

lalvarado7@indoamerica.edu.ec

Universidad Tecnológica
Indoamérica

Orcid: [0000-0001-7225-7022](https://orcid.org/0000-0001-7225-7022)

Erika Cristina García Erazo

erikagarcia@uti.edu.ec

Universidad Tecnológica
Indoamérica

Orcid: [0000-0002-8546-3594](https://orcid.org/0000-0002-8546-3594)

REVISTA TSE'DE

Instituto Superior Tecnológico
Tsa'chila

ISSN: 2600-5557

Palabras claves: Competencias de tránsito, descentralización, autonomía, políticas públicas.



Abstract

This article entitled "analysis of the transfer of powers in transit in favor of decentralized autonomous governments" aims to carry out an analysis of transit powers and try to answer whether it has currently become a solution or a problem. greater now that it is being administered by sectional governments. We worked through a qualitative paradigm, exploratory and bibliographical research was used to extract information regarding the process of competencies in traffic, transport and road safety in official pages and investigative records. Among the main results, it can be highlighted that there are currently twelve cantons that have assumed the competencies with a type A management model, it was also identified that there is a general lack of knowledge about the competencies acquired by the GAD's, in terms of their management competencies. transit and at the same time citizens are not satisfied with the service offered by these entities

Keywords: Transit powers, decentralization, autonomy, public policies

Resumo

Este artigo intitulado "análise da transferência de poderes de trânsito a favor de governos autônomos descentralizados" visa fazer uma análise dos poderes de trânsito e tentar responder se atualmente se tornou uma solução ou um problema. Trabalhamos com um paradigma qualitativo, pesquisa exploratória e bibliográfica foi utilizada para extrair informações sobre o processo de competências em trânsito, transporte e segurança viária em páginas oficiais e registros investigativos. Entre os principais resultados, pode-se destacar que atualmente existem doze cantões que assumiram as competências com um modelo de gestão do tipo A, também foi identificado que há um desconhecimento geral sobre as competências adquiridas pelos GAD's, em termos de as suas competências de gestão transitam e ao mesmo tempo os cidadãos não estão satisfeitos com o serviço prestado por estas entidades

Palavras-chave: Poderes de trânsito, descentralização, autonomia, políticas públicas.

Periodicidad Semestral

Vol. 6, núm. 2

revistatsede@tsachila.edu.ec

Recepción: 03 de abril - 2023

Aprobación: 26 de mayo - 2023

Publicación: 30 de junio - 2023

URL:

<http://tsachila.edu.ec/ojs/index.php/TSEDE/issue/archiv e>

Revista Tse'de, Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.



Introducción

En los últimos años se ha evidenciado un crecimiento acelerado de la población siendo las en las urbes o ciudades donde se concentran la mayoría de sus habitantes. Este incremento de la población ha generado que las ciudades cada vez se encuentren en continuo crecimiento. Lamentablemente el crecimiento de la ciudad de forma no planificadas hace necesario contar con medios de transporte para que los habitantes puedan desplazarse desde sus hogares hacia sus diferentes actividades, siendo estas por trabajo, estudio, salud, comercia, recreación. Por lo que, el transporte terrestre se ha convertido en un factor fundamental para el desarrollo y crecimiento de las naciones.

En el Ecuador el organismo que está a cargo de la planificación control y regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en todo el territorio es la Agencia Nacional de Tránsito, sin embargo, a través del Concejo Nacional de Competencias, y los que estipula el Código Orgánico Organización Territorial Autonomía y Descentralización han decidido descentralizar esta competencia a los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados del país. Para ello, en la actualidad existen dos modelos de gestión, que permite planificar, regular y controlar todo lo relacionado el tránsito y transporte dentro del perímetro cantonal.

Entre las competencias que asumieron los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en los dos modelos de gestión comprende la revisión técnica vehicular, los títulos habilitantes en las modalidades de transporte comercial y transporte público, la planificación de la red vial e infraestructura dentro del ámbito urbano y los planes de seguridad vial. Es importante recalcar que los gobierno que mantienen el modelo de

gestión tipo A también cuentan con las competencias de regulación y control del tránsito en las vías cantonales mediante los Agentes Civiles de Tránsito Municipales.

Santo Domingo es uno de los cantones que asumió esta competencia, primero con un modelo de gestión tipo B, pero a partir del año 2018 este pasó administrar las competencias con el modelo de gestión tipo A, administración que lleva a cabo bajo la modalidad de Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres Santo Domingo (EPMT-SD). Sin embargo, hasta la actualidad existe un desconocimiento de que atribuciones y funciones debe desarrollar el cantón en este ámbito, tanto por los funcionarios que desempeñan estos cargos y por la población del cantón en general.

Por tal razón, esta investigación presenta un análisis sobre el manejo y gestión de las competencias para la planificación, regulación y control del tránsito, transporte y seguridad vial que administra los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizado. Para ello, mediante la búsqueda de información en diferentes páginas oficiales se podrá dar a conocer de forma clara y concisa de que se trata cada una de estas funciones y que responsabilidad administrativa deben cumplir las autoridades municipales.

A su vez esta investigación trata de identificar los impactos que ha causado esta descentralización de competencia en la movilidad y desplazamientos de los habitantes, ya que se identificará los aspectos positivos como negativos en cuanto a la gestión de los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que han asumido esta competencia.

Desarrollo

Transporte y movilidad. A lo largo de la historia los habitantes se desplazan constantemente esto con el propósito de desarrollar las diferentes actividades cotidianas que la sociedad exige. Dentro de lo que refiere a los medios de transporte el terrestre es el más usado en comparación al transporte aéreo, marítimo y multimodal, esto por la accesibilidad y costos que este brinda. Sin embargo, mientras la población va en aumento la dependencia de medios de transporte terrestre también va de la mano, pues en la actualidad existe un alto incremento del parque vehicular y con ello un sinnúmero de afectaciones relacionada a las condiciones de movilidad debido el incremento de las cifras de siniestros viales, contaminaciones al medio ambiente, congestión vehicular y la desigualdad de oportunidades. Por lo general esta problemática se ve reflejada más en las grandes urbes siendo el principal causante el uso descontrolado del transporte particular. He aquí la importancia de contar con organismos competentes que permitan mejorar las condiciones de movilidad de los habitantes.

Razón por la cual en el Ecuador existen organismos competentes que están a cargo de la planificación, control y regulación del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial. Si se describe en orden jerárquico se menciona a la Agencia Nacional de Regulación Control del Tránsito (ANT) la cual es el ente regulador en este ámbito a nivel nacional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el cual tiene asignado sus funciones y atribuciones en las redes viales estatales del país, los gobiernos autónomos descentralizados provinciales los cuales también cuentan con ciertas competencia en el tema de planificación de la red vial en el ámbito rural y por supuesto están los gobiernos autónomos descentralizados municipales quienes tienen competencias para la

planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro del perímetro cantonal.

Descentralización de funciones. “Cuando se habla de descentralización de actividades comprende al proceso en el que se separa o se asigna diferentes responsabilidades, funciones y atribuciones a otro grupo o sectores específicos” (Finot, 2017)

En caso de la descentralización de los niveles de gobierno se refiere al hecho de asignar nuevas funciones a los diferentes gobiernos autónomos descentralizados este con el objetivo de que cada uno de los gobiernos cuenten con autonomía propia que les permita trabajar en el bien común para su territorio. Esta descentralización a su vez permite general los principios de seguridad, igualdad de oportunidades, equidad y solidaridad de sus habitantes de su jurisdicción territorial.

Competencias seccionales. “Las competencias consisten en asignar diferentes funciones a los niveles de gobiernos autónomo” (Ortiz, 2011). Para ello se trabaja a través de lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD). El cual dentro de sus artículos establece la división del territorio ecuatoriano en cinco sectores, siendo estos: El gobierno central, los gobiernos autónomos descentralizados regionales, Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, y los gobiernos autónomos descentralizados de las parroquias rurales. “El gobierno central pues nunca pierde la rectoría en esta competencia o sea siempre va emitir la política pública nacional, así como también la planificación y el control deberá emitir estándares para el ejercicio de la competencia de esta manera se tienen una sinergia entre gobierno

central y gobiernos autónomos descentralizados”. (Codigo Organico de Organizacion Territorial, 2010)

Transferencias de competencias. El proceso de transferencia de competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales partió desde el año 2012, recordando que esta función ha venido siendo administrada por muchos años atrás por la Policía Nacional a través de la denominación de Sub Jefatura de Tránsito y por la Comisión de Tránsito del Ecuador, las cuales aún continúan con sus competencias, pero en un área o territorio más delimitada. De los cuales la CTE tienen la competencia de control y regulación del tránsito en las vías estatales, mientras que la Policía Nacional cuenta con la competencia de control y regulación del tránsito en los municipios de modelo de gestión tipo B. (Consejo Nacional de Competencias, 2015)

Para el proceso de transferencias de competencias a los municipios se consideró parámetros importes a ser analizados los cuales les permitieron definir que modelo de gestión usar, estos elementos corresponden a: “La densidad poblacional, parque vehicular, división política administrativa para la zona urbana y zona rural, extensión en kilómetro del perímetro cantonal, identificación de capitales de provincias y diferentes acuerdos con el tema de transporte, tránsito y seguridad vial”.

Modelos de gestión. “Los modelos de gestión consisten en asignar diferentes actividades o funciones, esto cada una diferenciada de la otra, ya sea por sus procesos o por el aumento o disminución de competencias o planes administrativos” (Alcantara, 2014).

Inicialmente, cuando se dio los primeros procesos de transferencia de competencia en materia de transporte, tránsito y seguridad vial a los diferentes gobiernos autónomos centralizados municipales y metropolitanos este partió con tres tipos de modelo de gestión siendo estos el de tipo A-B-C. Sin embargo, en la actualidad ya solo se cuenta con el modelo de gestión tipo A y tipo B. También, se consideró tres grupos identificados como “necesidades altas en el que abarca a los municipios con gestión tipo A que tienen experiencia, necesidad media a los municipios con el modelo de gestión tipo B que no cuentan con experiencia en esta materia, y finalmente los municipios de necesidades bajas los cuales correspondía a los cantones que manejaban el modelo de gestión tipo C que no contaban con experiencia en este ámbito”.

Es importante dar a conocer cuáles son las diferentes funciones de cada uno de los modelos de gestión: Las funciones del modelo de gestión tipo A corresponde las siguientes: “Para el área de tránsito sus funciones son: Plan de administración del tránsito, normativa para la gestión del tránsito, control operativo y revisión técnica vehicular. Para el área de transporte las funciones corresponden: Plan de transporte terrestre, normativa para la gestión del transporte, emisiones de títulos habilitantes para transporte público, emisiones de títulos habilitantes para transporte comercial. Para el área de seguridad vial corresponde las siguientes funciones: Plan de seguridad vial, normativa para la seguridad vial y campañas de seguridad vial” (Concejo Nacional de Competencias, 2013)

La única diferencia entre los tres modelos de gestión es que en su tiempo los cantones que asumieron el modelo de gestión tipo C no contaban con los servicios de la revisión técnica vehicular, y el control del tránsito mediante lo agentes civiles de tránsito

municipal. En cuanto al modelo de gestión tipo B la única competencia que no poseen es el control y regulación del tránsito mediante los agentes civiles de tránsito municipales.

Marco Normativo

La constitución de la República del Ecuador

Desde el año 2008 la Constitución de la República del Ecuador ha decidido reorganizar el territorio nacional, por lo que establece la descentralización de diferentes actividades a cada uno de los niveles seccionales. Para ello, con este nuevo modelo de descentralización generaría igual de oportunidades a los niveles de gobiernos seccionales y a la vez optimizar recursos tanto económicos, sociales y naturales.

En el artículo 31 de la Constitución establece que “Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.” (Constitucion de la Republica del Ecuador, 2008)

De igual manera en el artículo 392 la Constitución establece que “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias”.

La constitución también menciona las diferentes competencias asignada a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, para ello en el artículo 264 menciona que los gobiernos municipales tendrán entre sus competencias “La planificación y desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón, Planificar, construir y mantener

la vialidad urbana. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantona”

Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización

En el año 2010 se crea el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, (COOTAD), donde su función principal es estipular a través de la base legal funciones, atribuciones y responsabilidades para los diferentes niveles de descentralizados, es así que el COOTAD establece las competencias únicas tanto para el gobierno central o nacional, competencias para los gobiernos autónomos descentralizados regionales, gobiernos autónomos descentralizados provinciales, gobierno autónomos descentralizados municipales y gobiernos autónomos descentralizados parroquiales rural. (COOTAD, 2010)

A partir de este antecedente, en el año 2011 se pone en marcha el proyecto de descentralización de funciones en materia de tránsito, transporte y seguridad vial a los diferentes gobiernos autónomos descentralizados municipales, Para ello participa en la toma se elabora la resolución establecida por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) en concordancia con el Concejo Nacional de Competencias (CNC) Y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

Por tal razón el artículo 55 del COOTAD menciona que entre las competencias asignadas a los gobiernos Autónomos Descentralizado Municipales en el ámbito del transporte se cuenta con. “Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él la colocación de publicidad, redes o señalización. Elaborar y ejecutar el plan cantonal de desarrollo, el de ordenamiento territorial y las políticas públicas en el ámbito de sus

competencias y en su circunscripción territorial, de manera coordinada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquia, y realizar en forma permanente, el seguimiento y rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las metas establecidas”

De igual manera el COOTAD en el artículo 130 establece lo siguientes parámetros referentes a las competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. “A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal, definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley”.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

A partir del año 2008 se crea la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, con sus respectivas reformas, siendo la más actualizada la ejecutada en enero del año 2021. Esta se basa en la elaboración de diferentes normativas que los ciudadanos ecuatorianos debemos acatar en cuanto a la movilidad y desplazamiento terrestre competete.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el artículo 30,2 establece lo siguiente “El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos”.

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, menciona que entre las principales competencias que tienen los gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales corresponde las siguientes “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. Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo. 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. 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”.

Proceso de descentralización de competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial a los Gadm.

La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador establece que “La descentralización se enmarca dentro de un proceso más amplio de transformación democrática del Estado, busca promover el desarrollo equitativo, solidario y sustentable del territorio, la integración y participación ciudadana y el desarrollo social y económico de la población” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2010)

Concejo Nacional de competencias

El Concejo Nacional de competencias mediante la resolución ejecutada en abril del 2012 en el artículo 1 estipula lo siguiente “Transferir la competencia para la planificación,

regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los gobiernos Autónomos descentralizados municipales del país, según las estipulaciones y normativas presentadas en la resolución” (Concejo Nacional de Competencias, 2012)

Para su planificación el Concejo Nacional de Competencias en Concordancia con la Agencia Nacional de Tránsito establecieron tres modelos de gestión los cuales los diferentes municipales deben acoplarse, claro está que para asumir el modelo de gestión se debe considerarse algunos parámetros como es el caso de la densidad poblacional y sus necesidades territoriales.

Se presentó el modelo de gestión tipo C que asumieron en ese entonces los municipios más pequeños en donde no contaban con el servicio de revisión técnica vehicular, y la regulación y control del tránsito mediante los agentes civiles de tránsito, en cuanto al modelo de gestión tipo B lo asumieron los cantones dentro de esto, una de las competencias que no cuentan es la regulación y control del tránsito mediante los agentes civiles de tránsito municipales, y las ciudades grandes y por lo general capitales de provincias asumieron el modelo de gestión tipo A con todas sus competencias. Sin embargo, en la actualidad ya no existe el modelo de gestión tipo C y varios cantones durante estos 10 años de gestión han cambiado de modelo de gestión de tipo B a un medilo tipo A.

Materiales y Métodos

Método investigativo

Método analítico sintético: “El método analítico permite descomponer un fenómeno o elemento en diferentes variables para luego a través de resultados llegar a una síntesis de su problemática” (Echavarria, 2010). Razón por la cual en la presente investigación

fue usado ya que se procedió a analizar los procesos de las transferencias de competencias a los gobiernos autónomos descentralizados para luego a través de las conclusiones llegar a una síntesis sobre su situación actual y que impactos a generado en cuestión de movilidad y desplazamientos en el territorio nacional.

Enfoque investigativo

Enfoque cualitativo: “Permite determinar cualidades y característica de un proceso, sujeto o elemento a partir de la investigación, y análisis y síntesis de sus cualidades o/y características subjetivas”. (Sandoval, 2018). Por tal, para el desarrollo de la investigación se usó este enfoque esto porque a partir de la información adquirida por las diferentes páginas oficiales y antecedentes investigativos se identificó las características y funcionalidad de las competencias en el ámbito de transporte, tránsito y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y que impactos ha generado en la movilidad de los habitantes.

Tipos de investigación

Investigación bibliográfica: Se usó la investigación bibliográfica ya que a partir de esta se pudo buscar información referente al proceso de transferencia de competencias en el ámbito de transporte, tránsito y seguridad vial. Para ellos se navegó en diferentes páginas como la Agencia Nacional de Tránsito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, páginas de los Gobiernos Municipales como investigaciones y artículos científicos de antecedentes investigativos en esta materia.

Investigación descriptiva: Este tipo de investigación fue aplicada ya que después de recopilar la información pertinente mediante antecedentes investigativos y en las páginas oficiales se pudo describir la situación actual sobre el proceso de transferencia de

competencia en materia transporte, tránsito y seguridad vial que han asumido los diferentes gobiernos Autónomos descentralizados del país.

Resultados y Discusión

A continuación, se presenta un análisis sobre las transferencias de competencias tránsito, transporte y seguridad vial asumida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en cual se determinó su proceso y sus dos modelos de gestión y que impactos ha generado este proceso en la población, en cuanto a las características de movilidad.

A través el ente regulador que es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Tránsito (ANT) en concordancia con el Concejo Nacional de Competencia (CNC) la Asociación de Municipales del Ecuador (AME) más lo estipulado en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) se transfirió las competencias a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos los cuales a través de su responsabilidad estarán a cargo de la planificación regulación y control del transporte de tránsito, transporte y seguridad vial dentro de su perímetro cantonal.

El proceso de transferencia de competencia en materia de tránsito, transporte y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados se dio a partir del año 2012, en ese entonces los organismos competentes iniciaron con tres modelos de gestión, y que en la actualidad ya solo cuenta con dos siendo estos el modelo de gestión tipo A y el tipo B.

Cuando recién inicio el proceso de transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial se dio autonomía propia dentro de su perímetro cantonal a través de la distribución de los modelos de gestión de la siguiente manera: siete cantones

asumieron las competencias con el modelo de gestión tipo A, diez cantones con modelo de gestión tipo B y 204 cantones con el modelo de gestión tipo C.

La mayoría de los gobiernos autónomos descentralizados que en su tiempo fueron modelo de gestión tipo C pasaron a formar parte del modelo de gestión tipo B, ya que a través de la resolución de la ANT en el año 2017 el modelo de gestión tipo C desapareció. (Ministerio de Transporte y Obras Publicas, 2012)

En la actualidad varios de los municipios que iniciaron con un modelo de gestión tipo B ahora han pasado o están en proceso de adquirir las competencias con un modelo de gestión de tipo A. En la actualidad son 12 los cantones que ya han asumido las competencias con un modelo de gestión tipo A, estos cantones son Riobamba, Machala, Santo Domingo, Quito, Ambato, Cuenca, Guayaquil, Loja, Manta, Machala, Esmeraldas y Babahoyo, más una mancomunidad que corresponde a los cantones de Ibarra, Otavalo, Urcuqui, Pimampiro, Antonio Ante, Espejo, Mira, Bolívar, Montufar, San Pedro de Huaca, Pedro Moncayo, Eloy Alfaro, Cotacachi y Rio Verde, los demás cantones continúan con el modelo de gestión tipo B. (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Según un estudio aleatorio de preguntas y respuestas se identificó que un estimado alto de la población desconoce sobre los proceso y competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial que en la actualidad planifican, regulan y controlan los gobiernos autónomos centralizados municipales del país. La población no tiene claro que modelo de gestión en materia de tránsito, transporte y seguridad vial tiene cada uno de sus cantones.

La población menciona que pese a las transferencias de competencias asumidas en los gobiernos autónomos descentralizados, aun se evidencia problemáticas relacionados

con la movilidad, pues en temas de seguridad vial no ha cambiado del todo ya que las cifras de siniestros de tránsito van en aumento en ciertos cantones, en temas de congestión vehicular aún se evidencian ciudades que presentan grandes atascos en el tráfico en especial en las horas pico, que son las de entrada y salida de sus lugares de trabajo o instituciones educativas.

En cuanto a la prestación de servicios de transporte público urbano y comercial, aun presentan problemas en su operación, esto por la poca planificación en cuanto a sus características operacionales, su mala prestación de servicio, la inseguridad y los retrasos en los tiempos de servicios. Estos problemas han incentivado a que la mayoría de los ciudadanos prefieran optar por usar el transporte particular, lo que contribuye como ya se habló en el párrafo anterior al incremento de la congestión vehicular.

En mucho de los casos la población no está de acuerdo con el accionar y las medidas que se ha dado a los agentes civiles de tránsito, ya que es bien claro que estos tienen la función de ordenar, regularizar y controlar el tránsito. Sin embargo, en muchos cantones estos se ha vuelto un tema económico por las excesivas citaciones o multas a la población lo que a la larga esto afecta directamente a la economía de sus ciudadanos.

Entre las acciones que recomiendan tomar para mejorar la administración y gestión en cuanto a la competencia en materia de tránsito, transporte y seguridad vial de las municipalidades. Estos deberían desarrollar sus proyectos y planes basados en la pirámide de la movilidad urbana sostenible, es decir los cantones y en especial cada una de sus ciudades deberían contar con más zonas peatonal, ciclo vías y un transporte público de calidad. Esto incentivaría a que las personas prefieran caminar, usar la bicicleta o usar el transporte público, lo que generaría una disminución de la saturación

de las calles por el transporte particular, los tiempos de servicios de los buses sería mas eficientes, se contribuirá a la mejora en la calidad del aire, se reduciría las cifras de siniestros de tránsito, se volvería ciudades más inclusivas y accesibles, y en general mejoraría la calidad de vida de los pobladores.

Conclusiones

Una vez realiza la investigación de concluye los siguiente:

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales asumieron las competencias para la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a partir del año 2012 a través del proceso de descentralización de competencias establecido por la Constitución de la República del Ecuador del año 2008 y por normativa del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización del 2010. Para el proceso de trasferencias de competencia se llegó a un acuerdo en entre la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el Concejo Nacional de Competencias (CNC), Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME) y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD).

Al inicio de los proceso de adquisición de las competencias para la planificación regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial hacia los Gda municipales participaron 222 cantones de los cuales siete cantones asumieron las competencias con el modelo de gestión tipo A, diez cantones con modelo de gestión tipo B y 204 cantones con el modelo de gestión tipo C. En la actualidad varios cantones están en proceso de pasar a ser un modelo de gestión tipo A, recordar también que el modelo de gestión tipo C ya no existe desde el año 2017.

Las funciones y competencias que llevan a cabo los gobiernos Autónomos descentralizados parten de dos modelos de gestión divididos en tres áreas, siendo estas el área de transporte, el área de tránsito y el área de seguridad vial, estas funciones son: “Plan de transporte terrestre, normativa para la gestión del transporte, emisiones de títulos habilitantes para transporte público y comercial, plan de seguridad vial, normativa para la seguridad vial y campañas de seguridad vial”

Según la investigación realizada se identificó que gran parte de la sociedad desconocen sobre los procesos de transferencia de competencias asignado a los municipios en cuanto a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del cantón. De igual forma los pobladores concuerdan que los problemas de movilidad y desplazamientos no han cambiado en mucho con el proceso de transferencia de competencias ya que se continúa con los problemas de congestión vehicular, mala prestación del servicio de transporte público y el incremento de los siniestros de tránsito. Es necesario que los gobiernos autónomos descentralizados municipales dentro de sus planes de movilidad desarrollen proyectos basados en la pirámide de la movilidad urbana sostenible donde se dé prioridad primero a los peatones, a los ciclistas, a los usuarios de transporte público y finalmente se considere a los servicios de transporte comercial y el vehículo particular. Este proceso permitirá mejorar las condiciones de movilidad en los habitantes ya que incentivaría a que las personas prefieran caminar, usar la bicicleta o usar el transporte público, lo que reduciría los problemas relacionados con la congestión vehicular, la contaminación ambiental y la inseguridad vial. De hecho, se volverían ciudades inclusivas y accesibles, y en general mejoraría la calidad de vida de los pobladores.

Referencias

- Agencia Nacional de Tránsito. (2020). *Agencia Nacional de Tránsito*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/ant-busca-mejorar-el-modelo-de-gestion-de-operadoras-de-transporte-del-pais/>
- Alcantara, E. (2014). *Gestión de tránsito*. Obtenido de <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/792/GestionDeTransito2015-26ago.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Codigo Organico de Organizacion Territorial. (2010). *Codigo Organico de Organizacion Territorial*. Obtenido de <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Concejo Nacional de Competencias. (2012). *Republica dle Ecuador Concejo Nacional de Competencias*. Obtenido de <https://www.emov.gob.ec/sites/default/files/2014%20s2.%29%20cnc.pdf>
- Concejo Nacional de Competencias. (2013). *Transferecnia de comptencias de transito, trasnporte terretre y seguridad vial*. Obtenido de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/transporte-descentralizacion.pdf>
- Consejo Nacional de Competencias. (2015). *Dirección de monitoreo y evaluación a GAD Municipales*. Obtenido de <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/12/Metodologia-Asignacion-Modelos-De-Gestion-TTTSV.pdf>
- Constitucion de la Republica del Ecuador. (2008). *Constitucion de la Republica del Ecuador*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- COOTAD. (2010). *Codigo Organico De Organizacion Territorial*. Obtenido de

<https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

Echavarria, L. (2010). *El método analítico como método natural*. Obtenido de

<https://www.redalyc.org/pdf/181/18112179017.pdf>

Finot, I. (2017). *Descentralizacion de America Latina* . Obtenido de

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7261/1/S01030319_es.pdf

INEC. (2010). *Fascículo Provincial Santo Domingo*. Obtenido de

https://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/santo_domingo.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Publicas. (2012). *Herramientas de gestion para el transporte terrtre*. Obtenido de

<http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/transfereencia-tttsv.pdf>

Ortiz, F. X. (2011). *La descentralización del estado ecuatoriano en tiempos de una nueva constitución*. Obtenido de

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/2961/1/T1054-MDE-Vergara-La%20descentralizaci%C3%B3n.pdf>

Sandoval, C. (2018). *Investigacion cualitativa*. Obtenido de

<https://panel.inkuba.com/sites/2/archivos/manual%20colombia%20cualitativo.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2010). *Descentralización en el Ecuador*. Obtenido de

<https://hitcloud.planificacion.gob.ec/descentralizacion-en-el-ecuador>