



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**PROPUESTA PARA MEJORAR LA ADMINISTRACIÓN DE LA
COMPETENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA DE
BOLÍVAR.**

Trabajo de Titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTOR: STALIN SIXTO ARIAS GAIBOR

DIRECTOR: ING. GUSTAVO JAVIER AGUILAR MIRANDA

Riobamba – Ecuador

2022

© 2022, Stalin Sixto Arias Gaibor

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 de Autor.

Yo, Stalin Sixto Arias Gaibor, declaro que el presente Trabajo de Titulación es de mi autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autor asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este Trabajo de Titulación; el patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 18 de abril de 2022



Stalin Sixto Arias Gaibor

C.I. 1721252524

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El Trabajo de Titulación; tipo: Proyecto de Investigación, **PROPUESTA PARA MEJORAR LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMPETENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN CALUMA, PROVINCIA DE BOLÍVAR**, realizado por el señor: **STALIN SIXTO ARIAS GAIBOR**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del Trabajo de Titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Dr. Edgar Segundo Montoya Zúñiga PRESIDENTE DEL TRIBUNAL		2022-04-18
Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN		2022-04-18
Lic. María Fernanda Herrera Chico ASESORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN		2022-04-18

DEDICATORIA

A toda mi familia por su apoyo incondicional, ha sido fundamental para mí formación profesional académica y concluir con esta meta de mucha importancia en mi vida, por su ejemplo a seguir de valores muy importantes como el respeto, la solidaridad, la honestidad, la justicia, la equidad, la responsabilidad, la lealtad, la puntualidad entre otros, y que estos por ninguna razón se los debe claudicar.

Stalin

AGRADECIMIENTO

A la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, a toda la comunidad que la integra, a la Escuela de Ingeniería en Gestión de Transporte y a todos los docentes que me compartieron sus conocimientos, valores, principios y experiencias que fueron fundamentales en mi formación académica.

Stalin

ÍNDICE DE CONTENIDO

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

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	2
1.1. Planteamiento del problema.....	2
1.1.1. <i>Formulación del problema.....</i>	3
1.1.2. <i>Sistematización del problema.....</i>	3
1.2. Objetivos.....	3
1.2.1. <i>Objetivo general.....</i>	3
1.2.2. <i>Objetivos específicos.....</i>	3
1.3. Justificación.....	3
1.3.1. <i>Justificación teórica.....</i>	3
1.3.2. <i>Justificación metodológica.....</i>	4
1.3.3. <i>Justificación práctica.....</i>	4
1.4. Antecedentes de investigación.....	4
1.4.1. <i>En el mundo.....</i>	4
1.4.2. <i>En Europa.....</i>	5
1.4.3. <i>En España, Madrid.....</i>	6
1.4.4. <i>En México.....</i>	6
1.4.5. <i>En América Latina.....</i>	7
1.4.6. <i>En Ecuador.....</i>	7
1.5. Administración.....	7
1.5.1. <i>Etimología.....</i>	7
1.5.2. <i>Concepto de administración.....</i>	8
1.5.3. <i>Proceso administrativo.....</i>	9
1.5.3.1. <i>Planeación.....</i>	9
1.5.3.2. <i>Organización.....</i>	10

1.5.3.3.	<i>Dirección</i>	11
1.5.3.4.	<i>Control</i>	11
1.6.	Administración pública en el Ecuador	12
1.7.	Administración del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	12
1.8.	Transporte terrestre	12
1.8.1.	<i>Transporte público</i>	12
1.8.2.	<i>Transporte comercial</i>	13
1.8.3.	<i>Transporte por cuenta propia</i>	13
1.8.4.	<i>Transporte particular</i>	13
1.9.	Tránsito	13
1.10.	Seguridad vial	13
1.11.	Gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	14
1.11.1.	<i>Ministerio de Transporte y Obras Públicas</i>	14
1.11.2.	<i>Agencia Nacional de Tránsito</i>	14
1.11.3.	<i>Comisión de Tránsito del Ecuador</i>	14
1.11.4.	<i>Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales</i>	14
1.12.	Competencias	15
1.12.1.	<i>Competencias exclusivas</i>	15
1.12.2.	<i>Competencias concurrentes</i>	15
1.12.3.	<i>Competencias de los gobiernos autónomos descentralizados municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial</i>	16

CAPÍTULO II

2.	MARCO METODOLÓGICO	18
2.1.	Enfoque de investigación	18
2.1.1.	<i>Enfoque cuantitativo</i>	18
2.1.2.	<i>Enfoque Cualitativo</i>	18
2.2.	Nivel de investigación	18
2.2.1.	<i>Investigación exploratoria</i>	18
2.2.2.	<i>Investigación descriptiva</i>	18
2.3.	Diseño de investigación	19
2.4.	Tipo de investigación	19
2.4.1.	<i>Investigación documental</i>	19
2.4.2.	<i>Investigación de campo</i>	19
2.5.	Población y muestra	19
2.5.1.	<i>Población</i>	19

2.5.2.	<i>Muestra</i>	20
2.5.2.1.	<i>Muestra no probabilística</i>	20
2.6.	Métodos, técnicas e instrumentos de investigación	21
2.6.1.	<i>Métodos</i>	21
2.6.1.1.	<i>Método deductivo</i>	21
2.6.1.2.	<i>Método analítico</i>	21
2.6.1.3.	<i>Método sintético</i>	21
2.6.2.	<i>Técnicas</i>	21
2.6.2.1.	<i>Observación</i>	21
2.6.2.2.	<i>Encuesta</i>	22
2.6.3.	<i>Instrumentos</i>	22
2.6.3.1.	<i>Ficha de observación</i>	22
2.6.3.2.	<i>Formulario de encuesta</i>	22

CAPÍTULO III

3.	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	23
3.1.	Resultados de la encuesta	23
3.1.1.	<i>Capacidad de rectoría y planificación</i>	23
3.1.2.	<i>Capacidad de regulación</i>	24
3.1.3.	<i>Capacidad de prestación de servicios</i>	26
3.1.4.	<i>Capacidad de control</i>	27
3.2.	Resultados de la observación	28
3.2.1.	<i>Capacidad de la estructura organizacional</i>	28
3.3.	Resumen de resultados	29
3.4.	Comprobación de interrogantes	30
3.5.	Diagnostico	31
3.5.1.	<i>Análisis de situación actual</i>	32
3.5.2.	<i>Causas del porque no cumple con las competencias asumidas</i>	34
3.5.3.	<i>Organigrama Estructural Actual</i>	34
3.6.	Marco propositivo	37
3.6.1.	<i>Propuesta de Fortalecimiento en la Gestión Administrativa de TTTSV</i>	37
3.6.2.	<i>Planeación Estratégica</i>	37
3.6.2.1.	<i>Misión</i>	38
3.6.2.2.	<i>Visión</i>	38
3.6.2.3.	<i>Valores</i>	38
3.6.2.4.	<i>Objetivo de la Unidad Técnica</i>	39

3.6.2.5.	<i>Funciones de la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....</i>	39
3.6.2.6.	<i>Financiamiento de la Unidad de Tránsito</i>	39
3.6.3.	Organizar	40
3.6.3.1.	<i>Estructura organizacional propuesta</i>	40
3.6.3.2.	<i>Competencias de la Jefaturas</i>	43
3.6.3.3.	<i>Estructura de procesos a ser atendidos</i>	44
3.6.3.3.1.	<i>Procesos para la Jefatura Administrativa.....</i>	44
3.6.3.3.2.	<i>Procesos para Jefatura de Transporte Terrestre- Matriculación y Certificados.....</i>	45
3.6.3.3.3.	<i>Descripción del proceso de matrícula y renovación</i>	46
3.6.3.3.4.	<i>Procesos para Jefatura de Tránsito</i>	47
3.6.3.3.5.	<i>Procesos para Jefatura de Seguridad Vial.....</i>	48
3.6.3.4.	<i>Descripción del proceso de Estudios de TTTSV.</i>	49
3.6.4.	Dirección	49
3.6.4.1.	<i>Estrategias Propuestas N° 1.....</i>	50
3.6.4.2.	<i>Estrategias Propuesta N° 2</i>	57
3.6.4.3.	<i>Estrategias Propuesta N° 3</i>	60
3.6.4.4.	<i>Mapa de proceso.....</i>	61
3.6.4.5.	<i>Sistema integrado de planificación.....</i>	62
3.6.5.	Control	62
3.6.5.1.	<i>Estrategias</i>	63
3.6.5.1.	<i>Método de control de competencias.....</i>	65
CONCLUSIONES.....		68
RECOMENDACIONES.....		69
BIBLIOGRAFÍA		
ANEXOS		

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2-1:	Población de estudio	20
Tabla 2-2:	Muestra	20
Tabla 3-1:	Generación de rectoría y planificación del GADM Caluma	23
Tabla 3-2:	Generación de regulación del GADM Caluma	25
Tabla 3-3:	Generación de servicios del GADM Caluma.....	26
Tabla 3-4:	Generación de control del GADM Caluma.....	27
Tabla 3-5:	Cuadro Resumen	29
Tabla 3-6:	Capacidad de la Unidad	31
Tabla 3-7:	Gestión y Operación de la Unidad de TTTSV	36
Tabla 3-8:	Competencias por Jefaturas	43
Tabla 3-9:	Estrategia 1 - Modelo de Gestión.....	50
Tabla 3-10:	Descriptor de puesto- Director UT.....	50
Tabla 3-11:	Descriptor de puesto-Asesor Jurídico	51
Tabla 3-12:	Descriptor de puesto- Secretario/a	51
Tabla 3-13:	Descriptor de puesto- Jefe Administrativo.....	52
Tabla 3-14:	Descriptor de puesto- Jefe de Transporte Terrestre	52
Tabla 3-15:	Descriptor de puesto-Analista de Transporte Terrestre	53
Tabla 3-16:	Descriptor de puesto- Revisor Técnico Vehicular	53
Tabla 3-17:	Descriptor de puesto- Digitador.....	54
Tabla 3-18:	Descriptor de puesto- Digitador ventanilla	54
Tabla 3-19:	Descriptor de puesto- Jefe de Tránsito.....	54
Tabla 3-20:	Descriptor de puesto- Analista de Tránsito.....	55
Tabla 3-21:	Descriptor de puesto- Jefe de Seguridad Vial.....	55
Tabla 3-22:	Descriptor de Puesto-Planificación.....	55
Tabla 3-23:	Descriptor de puesto-Señalización.....	56
Tabla 3-24:	Descriptor de puesto-Semaforización	56
Tabla 3-25:	Estrategia 2- Capacitación	57
Tabla 3-26:	Programa de Capacitación a Funcionarios.....	57
Tabla 3-27:	Estrategia 3 - Difusión de Competencias y Trabajos	60
Tabla 3-28:	Ficha para Actividades de difusión de competencias y trabajos.....	61
Tabla 3-29:	Matriz de productos y servicios de la competencia de TTTSV	65
Tabla 3-30:	Control de competencias.....	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Desglose de los objetivos	9
Figura 1-2:	Tipos de planes.....	10
Figura 1-3:	Autoridad de línea y autoridad de staff	11
Figura 3-1:	Organigrama estructural de la Unidad Municipal de Transito	28
Figura 3-2:	Ciclo del Proceso Administrativo	37
Figura 3-3:	Procesos para la Jefatura Administrativa	44
Figura 3-4:	Proceso para matriculación y certificados	45
Figura 3-5:	Procesos para Jefatura de Tránsito	47
Figura 3-6:	Proceso para Jefatura de Seguridad Vial	48

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 3-1:	Generación de rectoría y planificación	24
Gráfico 3-2:	Generación de regulación.....	25
Gráfico 3-3:	Prestación de servicios	26
Gráfico 3-4:	Capacidad de generación de control	28
Gráfico 3-5:	Estructura Orgánica GADM Caluma.....	35
Gráfico 3-6:	Estructura organizacional propuesta	41
Gráfico 3-7:	Organigrama Estructural	42
Gráfico 3-8:	Mapa de Procesos de la UTM- GAD-CC	61
Gráfico 3-9:	Sistema integrado de planificación de la UTM-GAD- CC	62

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: ENCUESTA

ANEXO B: ORDENANZA CREACIÓN UMT

ANEXO C: DESCRIPTOR DE PUESTOS

ANEXO D: PLAN DE MOVILIDAD

ANEXO E: MANUAL DE PUESTOS

RESUMEN

La investigación tuvo por objetivo realizar una “Propuesta para mejorar la administración de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma, provincia de Bolívar. Para el desarrollo de la investigación se utilizó un enfoque mixto, el método cuantitativo se aplicó para medir la capacidad de cumplimiento de las competencias, mientras que, el enfoque cualitativo se aplicó para conocer la gestión de las competencias que ha implementado la institución. La recolección de la información se la realizó mediante listas de chequeo sobre la gestión de las competencias, así como una entrevista a la Directora de la Unidad Municipal de Tránsito del municipio. Como resultado de la investigación, se obtuvo que: la capacidad de rectoría y planificación es del 75%, la capacidad de regulación es del 36%, la capacidad de prestación de servicios es del 63%, la capacidad de generación de control es del 14%, de manera global se encontró que la capacidad de gestión es del 52%. Se determinó que la Unidad Municipal de Tránsito no cuenta con los recursos suficientes, no trabaja de manera coordinada con las áreas pertinentes del municipio y no cuenta con un adecuado modelo de gestión para una administración eficiente de las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Razón por la cual, se recomienda al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma considere la aplicación de esta propuesta basada en el proceso administrativo: planear, organizar, dirigir y controlar, a fin de que la Unidad Municipal Transito, cumpla con una gestión eficiente de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Palabras clave: <MODELO DE GESTIÓN>, <COMPETENCIAS>, <TRANSPORTE TERRESTRE>, <TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL>, <CALUMA(CANTÓN)>.



22-08-2023

1703-DBRA-UPT-2023

ABSTRACT

The research aimed to develop a “Proposal to enhance the management of land transport, transit, and road safety competencies of the Decentralized Autonomous Government of Caluma Canton, Bolívar Province”. A mixed approach was used for the research, the quantitative method was applied to measure the compliance capacity of the competencies and the qualitative approach was used to understand the competency management implemented by the institution. Information was collected through competency management checklists and an interview with the Director of the Municipal Transit Unit. As a result of the research, it was found that the leadership and planning capacity is 75%, the regulatory capacity is 36%, the service delivery capacity is 63%, and the control generation capacity is 14%. Overall, the management capacity was determined to be 52%. It was concluded that the Municipal Transit Unit lacks sufficient resources, lacks coordination with relevant municipal departments, and lacks an adequate management model for efficient administration of land transport, transit, and road safety competencies. Therefore, it is recommended that the Decentralized Autonomous Government of Caluma Canton consider the implementation of this proposal based on the administrative processes of planning, organizing, directing, and controlling. This is to ensure that the Municipal Transit Unit achieves efficient management of land transport, transit, and road safety competencies.

Keywords: <MANAGEMENT MODEL>, <COMPETENCIES>, <LAND TRANSPORT>, <TRANSIT AND ROAD SAFETY>, <CALUMA (CANTON)>.



Lic. Leonardo E. Cabezas A.

0601880420

22-08-2023

1703-DBRA-UPT-2023

INTRODUCCIÓN

El proceso administrativo ha transformado los lineamientos, estructuras y la gestión de las entidades tanto públicas como privadas, bajo ese enfoque, se busca crear un modelo de gestión para la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Estos conceptos llegaron a evolucionar el ámbito de la administración a partir de un principio básico tradicional. Varias de las técnicas y herramientas empleadas dentro de un modelo de gestión, impulsan el desarrollo, avance y evolución de técnicas para mejorar los limitados recursos asignados para diferentes actividades.

El presente trabajo de investigación busca integrar por medio de un actualizado modelo de gestión las competencias asumidas por las Unidades de Transporte, con jerarquización de cargos de los funcionarios de estas instituciones. El Municipio del cantón Caluma dispone actualmente de una Jefatura poco estructurada, misma que genera problemática en la ejecución de acciones internas.

Capítulo I: Se desarrolló el planteamiento del problema, se procedió a delimitar el área de estudio, la justificación, los objetivos, así mismo contiene los antecedentes de la investigación, los cuales brindan la base para el desarrollo del trabajo de investigación, así mismo hallamos la fundamentación teórica y conceptual que sustenta la investigación, posterior de esta encontramos la interrogante de idea a defender.

Capítulo II: Denominado marco metodológico, contiene la modalidad, tipo, métodos, técnicas e instrumentos de investigación, los cuales nos permiten tener una guía de los procesos a ejecutar para la presente investigación, examina los pasos a seguir para la solución del problema, determina las herramientas de estudio que se van a emplear a la población o muestra seleccionada y cómo realizar la recolección de datos.

Capítulo III: Este capítulo sintetiza los resultados, los analiza y discute con el fin de llegar a las causas principales de los problemas, este capítulo busca generar, a partir de recursos aplicados, analizar los datos obtenidos e interpretarlos de modo que se sinteticen y muestre una realidad acercada a de la muestra seleccionada en cuanto al problema investigado. Basados en la información recolectada aquí se plantea la propuesta que solucione el problema abordado en el capítulo I.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1. Planteamiento del problema

El crecimiento de la población urbana es constante, de acuerdo con cifras publicadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en el año 2018 se registró que el 55% de la población mundial vive en áreas urbanas, en América Latina y el Caribe la población urbana es de 81%. En Ecuador, la población urbana es de 64% de acuerdo con la última proyección realizada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2020).

Este fenómeno trae consigo el crecimiento del número de vehículos, en Ecuador el año 2009 se registró 872.388 vehículos y el año 2019 se registró 2.311.960 vehículos (2019). Así como el incremento en la demanda de servicios de transporte, el 82% de personas utilizan transporte público, 11% vehículos particulares, el 3% taxis, el 2% camina, el 1.2% usa bicicleta y el 0.8% otras formas de movilización. Derivando en problemáticas como la congestión vehicular, siniestros de tránsito, inequidad en el espacio de las vías públicas, contaminación ambiental y acústica, falta de cobertura y acceso del transporte público, entre otros.

Para atender las problemáticas señaladas anteriormente, el Estado Ecuatoriano en un proceso de descentralización, a través del Consejo Nacional de Competencias (CNC) transfirió las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos (GADM). Diseñando inicialmente 3 modelos de gestión A, B y C y que luego se modificó a 2 modelos A y B. El modelo A gestiona el control operativo de tránsito; la revisión técnica y matriculación vehicular, además de la emisión de títulos habilitantes. El modelo B contempla todo lo del modelo A con excepción del control operativo de tránsito.

El GADM del Cantón Caluma, cuenta con un modelo de gestión B, el cual ejerce la competencia a través de la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (UMT). Sin embargo, la institución no cuenta con un Centro de Revisión Técnica vehicular y actualmente se maneja solo la revisión de forma visual. Además, la institución se ha concentrado solo en la matriculación vehicular, descuidando el cumplimiento de otras competencias. Por lo que es imperativo realizar un plan de fortalecimiento institucional para garantizar el ejercicio eficiente de todas las competencias en materia de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

1.1.1. Formulación del problema

¿Qué influencia tiene un plan de fortalecimiento institucional para la gestión eficiente en el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del GADM del cantón Caluma?

1.1.2. Sistematización del problema

¿Es adecuada la actual gestión de las competencias?

¿Cumple con todas las competencias atribuidas?

¿Cómo aporta un plan de mejoramiento institucional a la gestión de las competencias?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Proponer un plan de fortalecimiento institucional para garantizar la gestión eficiente en el ejercicio de todas las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del GADM Caluma.

1.2.2. Objetivos específicos

- Realizar un diagnóstico y análisis situacional de la gestión de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del GADM Caluma.
- Determinar las causas por las cuales la institución no ejerce todas las competencias.
- Desarrollar una propuesta de fortalecimiento institucional para el ejercicio de las competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

1.3. Justificación

1.3.1. Justificación teórica

El fortalecimiento institucional permanente es un proceso de desarrollo de capacidades de los gobiernos autónomos descentralizados en el ejercicio de sus competencias para que la prestación de servicios públicos sea de manera eficaz, eficiente, participativa, transparente y articulada, garantizando el pleno ejercicio de los derechos de los ciudadanos y acceso a servicios públicos de excelencia (CNC, 2013).

De acuerdo con el artículo 151 del COOTAD, señala que el objetivo del fortalecimiento institucional es: generar las condiciones necesarias para que los GADS ejerzan las competencias con eficacia, eficiencia, participación, articulación intergubernamental, y transparencia. Se desarrolle de manera paralela y permanente un proceso de fortalecimiento institucional, a través de planes, asistencia técnica, capacitación y formación en las áreas de planificación, finanzas públicas, gestión de servicios públicos, tecnología entre otras (Asamblea Nacional de Ecuador, 2019).

1.3.2. Justificación metodológica

La gestión eficiente de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial garantiza servicios y productos de calidad para la ciudadanía, es por ello que se realizó la investigación sobre el ejercicio total de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial transferidas al gobierno autónomo descentralizado del cantón Caluma, a través de la observación y encuestas para identificar las debilidades y los inconvenientes que se presentan en el ejercicio de las competencias.

1.3.3. Justificación práctica

La aplicación del plan de fortalecimiento institucional para la gestión eficiente de la competencia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, busca garantizar que el GADM del cantón Caluma, cumpla con todas las competencias dispuestas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El plan de fortalecimiento institucional para el ejercicio eficiente de la competencia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, podrá ser utilizado y replicado en los gobiernos autónomos descentralizados municipales que presenten inconvenientes o debilidades en la gestión de esta competencia.

1.4. Antecedentes de investigación

1.4.1. En el mundo

En octubre del año 2016 en la ciudad de Quito, Ecuador, la Asamblea General de las Naciones Unidas a través del programa ONU-Hábitat, desarrollo la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible – Hábitat III. Con el fin de declarar la Nueva Agenda Urbana” mediante la colaboración conjunta de todos los niveles de gobierno de

los estados contratantes, socios comprometidos, partes interesadas, actores urbanos y el sector privado. (CEPAL, 2018)

El documento desarrollado por la CEPAL (2018), la Nueva Agenda Urbana, el trabajo se encuentra orientado a la acción que establecen los estándares globales de logro en el desarrollo urbano sostenible, analizando la forma en la que construimos, administramos y vivimos en las ciudades para abordar los problemas del crecimiento urbano con el fin de hacer que las ciudades en todos sus tamaños existentes sean: inclusivas, seguras, resistentes y sostenibles.

El desarrollo urbano sostenible posee estándares globales de logro que se enmarcan en políticas públicas y en términos de calidad de los asentamientos urbanos que dependen de la regulación y su implementación para una urbanización adecuada. La planificación y diseño urbano establece el suministro adecuado de bienes comunes, incluyendo las calles, espacios abiertos, y un conjunto eficiente de parcelas para las edificaciones. Las finanzas municipales deben ser redistribuidas de acuerdo al valor urbano generado para una buena gestión y mantenimiento de la ciudad.

La adopción de políticas públicas, la planeación, el diseño, la regulación y el control requieren una nueva forma de gobernanza urbana basada en la participación activa de los interesados locales para formular objetivos en concordancia con el bien común. Este planteamiento requiere un sistema de gobernanza eficaz con estructuras de gobierno nacional, regional y local que puedan desempeñarse de manera descentralizada con visión de forjar un sistema de trabajo equilibrado y colaborativo de ciudades bien gestionadas en sus zonas urbanas y rurales.

De esta manera la nueva Agenda Urbana (2030), busca aprovechar al máximo el área urbana a base de la planificación y diseño urbano generando estrategias y planes espaciales, junto con procesos inclusivos considerando derechos humanos, edad, género y todas las categorías pertinentes que permitirán a los administradores urbanos establecer un marco proactivo para la urbanización sostenible.

1.4.2. En Europa

El Parlamento Europeo (2010), renovó el compromiso en el “Programa de acción europeo de seguridad vial 2010 – 2020” donde se fijó el objetivo de reducir el 50% las víctimas mortales en las vías con respecto a las cifras del programa entre 2003 – 2010, para alcanzar el objetivo se propusieron las siguientes orientaciones políticas a nivel nacional y comunitario: mejorar la educación y formación de los usuarios, mayor cumplimiento de las normas de tránsito, optimizar el nivel de la seguridad en la infraestructura de las vías, vehículos con altos estándares de seguridad,

promoción del uso de tecnologías de seguridad vial, mejorar los servicios de emergencia y atención de lesiones tras los accidentes y la protección de los usuarios más vulnerables en las vías.

Los resultados presentados por la Comisión Europea (2018), muestran que en 2017 perdieron la vida 25300 personas, 300 menos que en 2016 con una disminución de aproximadamente un 2% y 6200 menos que en 2010 que sería aproximadamente un 20%, lo que supone una reducción anual media de aproximadamente 3,4%, el avance es alentador sin embargo está lejos de alcanzar el objetivo trazado del 50% hasta el 2020 ya que debería reducir los decesos en las vías en un promedio de 10% anual. Es por ello que la Comisión Europea trabaja actualmente en una serie de medidas que contribuyan a la seguridad vial para el programa 2020 – 2030.

1.4.3. En España, Madrid

El cabildo de Madrid tiene entre las competencias: la administración y gestión del transporte terrestre y la movilidad, la cual ejerce a través del área de gobierno de Movilidad y Medio Ambiente en base al “Plan de movilidad urbana sostenible de Madrid”, herramienta para estructurar objetivos, políticas, medidas, líneas de acción, de carácter estratégico e integral. Este plan permitirá gozar de calles y espacio público más atractivo, saludables y eficientes en su función de estructurar y fomentar el desarrollo de la ciudad (Ayuntamiento de Madrid, 2014).

La consultora de movilidad Alomon (2019), desarrollo una evaluación del cumplimiento del Plan de movilidad sostenible del ayuntamiento Madrid, empleando una serie de indicadores como: movilidad peatonal, fomento del transporte público, movilidad ciclista, movilidad en motocicleta, optimización del servicio de taxi, accesibilidad a todos los modos de transporte, gestión de circulación, campañas de seguridad vial, entre otros. En el reparto modal destaca un gran avance en cuanto a las personas que se desplazan en transporte público que es del 42% porcentaje superior al de personas que lo hace en vehículo particular que es del 29% al igual que el desplazamiento peatonal y en bicicleta, concluyendo que la política de movilidad sostenible de Madrid es muy activa.

1.4.4. En México

Obregón y Betanzo (2015), en la investigación titulada “Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro”, donde se planteó como objetivo establecer los parámetros de viaje y la relación con las características socioeconómicas de los residentes de la zona conurbana; para lo cual se utilizó una encuesta origen – destino a los estratos de la población respecto a las variables de estudio en las subdivisiones geográficas, con un

muestreo simple aleatorio de 2819 hogares, llegando a la siguiente conclusión; los ingresos de los ciudadanos contribuyen significativamente en la elección del modo de transporte.

1.4.5. En América Latina

En América Latina, la administración y gestión respecto al transporte terrestre, se desarrolló por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe la conferencia denominada, “Hacia una movilidad segura, asequible y sostenible en América Latina y el Caribe” celebrada por segunda ocasión en octubre de 2018 en Santiago de Chile, la cual tuvo como punto principal: incrementar el grado de la articulación y la comprensión de la movilidad y el transporte urbano (CEPAL, 2018).

1.4.6. En Ecuador

En Ecuador la administración y gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial se lleva a cabo por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y los Gobiernos Autónomos Descentralizados en todos sus niveles (GAD), estos organismos son los encargados de planificar, organizar, modernizar, fomentar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial con la finalidad de proteger a los usuarios al trasladarse de un lugar a otro (Constitución del Ecuador, 2008).

El GADM de la ciudad de Ibarra elaboró un “Plan Estratégico de la Empresa Pública de Movilidad”, para que recibiera y administrara las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. En el cual se establece las políticas, líneas estratégicas, programas y proyectos que desarrollarán durante los próximos cuatro años a partir de su ejecución; la metodología que se utilizó para la elaboración del plan, fue el instructivo dispuesto por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) para la elaboración de Planes Estratégicos de los gobiernos y administraciones públicas en todos sus niveles, en el mencionado plan se definieron ocho políticas públicas y los programas se desarrollaron de manera progresiva de acuerdo a la realidad de la problemática de la ciudad identificada (Municipalidad de Ibarra, 2014)

1.5. Administración

1.5.1. Etimología

La palabra administración proviene de *administratio* del vocablo latín, palabra que está formada por el prefijo *ad* que significa: dirigido, tendencia, hacia, orientado. La parte restante *ministratio* que a su vez se divide en *minister* que indica subordinación, obediencia, servicio, y *tio* que señala

acción y efecto. Bajo este contexto, la administración es la dirección de las actividades que se desarrollan de manera subordinada (Escalante, 2015).

1.5.2. Concepto de administración

Todos los seres humanos estamos inmersos en la administración ya que siempre utilizamos y empleamos recursos en actividades necesarias para la consecución de uno o varios objetivos ya sean estos personales o colectivos en organizaciones públicas o privadas, entendiendo de esta manera que la administración se rige por un grupo social para desarrollarse correctamente. A continuación, citamos algunas concepciones de la administración:

Según Castro, García Jiménez y Periañez (2001, pág. 4), describen a la administración como el conjunto de procesos o funciones básicas (planificar, organizar, dirigir, coordinar y controlar), que al ser realizadas de manera conveniente van a repercutir de manera positiva en la eficacia y eficiencia de las diferentes tareas y actividades que se desarrollan en la organización.

Por otra parte, Robbins y Coulter (2014, pág. 7), mencionan que la administración es la coordinación de actividades con otras personas y a través de ellas para realizar el trabajo de manera eficiente y eficaz.

Koontz y Wehrich (2007, pág. 3), expresan que es un proceso de diseño sostenible de un entorno donde trabajando en equipos o grupos los individuos cumplirán eficientemente los objetivos específicos de la organización.

Hitt, Black y Porter (2012, pág. 8), mencionan a la administración como el proceso de estructurar para luego utilizar el conjunto de recursos destinados para lograr las metas establecidas en la organización llevando a cabo las tareas pertinentes. Y por último Silva (2016, pág. 6), expresa que la administración es una serie de actividades orientadas al aprovechamiento de los recursos de manera eficaz y eficiente teniendo como misión alcanzar una o varias metas u objetivos de la organización.

Luego de haber realizado las concepciones anteriores de varios autores podemos concluir que, la administración dispone de una serie de procedimientos que busca generalmente planear, organizar, dirigir y controlar de todos los recursos que se van a emplear, así como las actividades que se van a llevar a cabo de manera eficiente, eficaz y óptima para cumplir los objetivos establecidos en la organización institución o entidad, cualquiera que sea fin.

1.5.3. Proceso administrativo

El proceso administrativo desarrolla de manera secuencial las cuatro funciones básicas (Planear, organizar, dirigir y controlar), constituyendo un proceso cíclico, dinámico e interactivo el cual permite correcciones y ajustes continuamente a través de la retroalimentación a medida que este se repite (Chiavenato, 2006). A continuación, vamos a tratar cada una de las funciones que conforman el proceso administrativo:

1.5.3.1. Planeación

Es la primera fase del proceso administrativo, en la cual se define o plantea los objetivos de la institución, las acciones o estrategias para lograrlos en un determinado periodo de tiempo, así como el desarrollo de planes que integran y coordinan las actividades laborales, vinculándose directamente con los fines y con los medios (Robbins & Coutler, 2014).

Los objetivos permiten establecer los resultados futuros que se desean alcanzar con determinados recursos posibles o disponibles, y se sitúan de manera jerárquica que a partir de los objetivos institucionales se fijan las normas, métodos, procedimientos, programas, metas, directrices y políticas (Chiavenato, 2006).

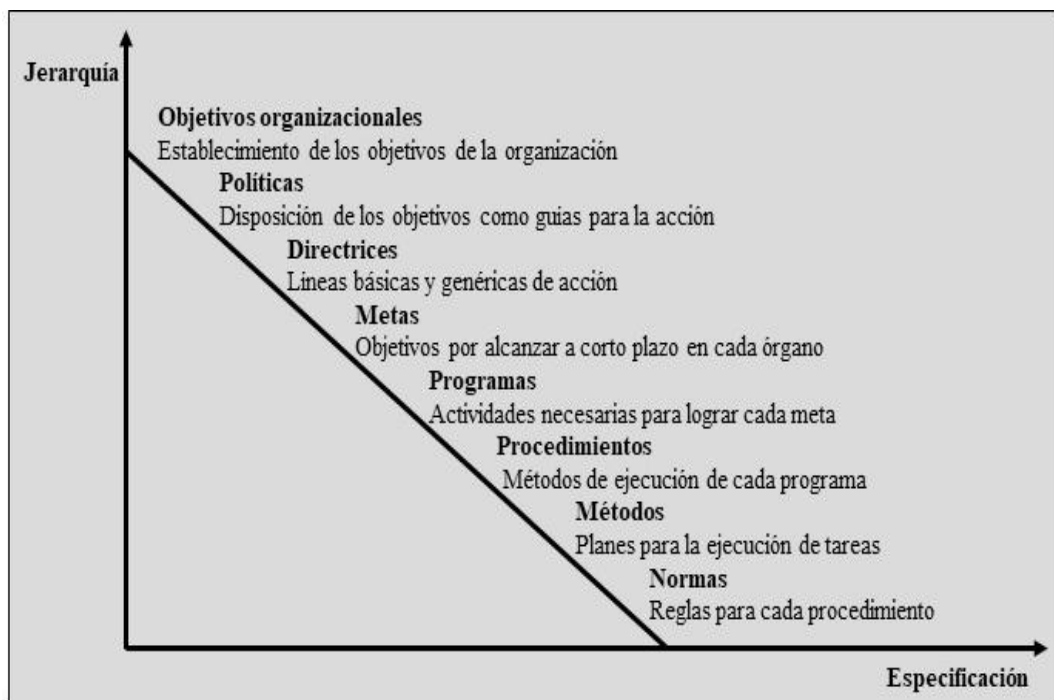


Figura 1-1: Desglose de los objetivos

Fuente: Chiavenato, 2006.

Como lo mencionamos anteriormente, en la función de la planeación se describen los planes para alcanzar los objetivos y entre estos tenemos: planes estratégicos (abarcan a toda la institución), planes operativos (abarcan las acciones), planes direccionales (loables al establecimiento de directrices generales), planes a largo plazo (se extienden por más de 3 años), planes específicos (son aquellos que están completamente definidos), planes a corto plazo (se extienden por 1 año o menos), planes de un solo uso (planes específicos que satisfacen una necesidad o situación particular), planes permanentes, (manuales para el desempeño de tareas y funciones repetitivas) (Robbins & Coutler, 2014).

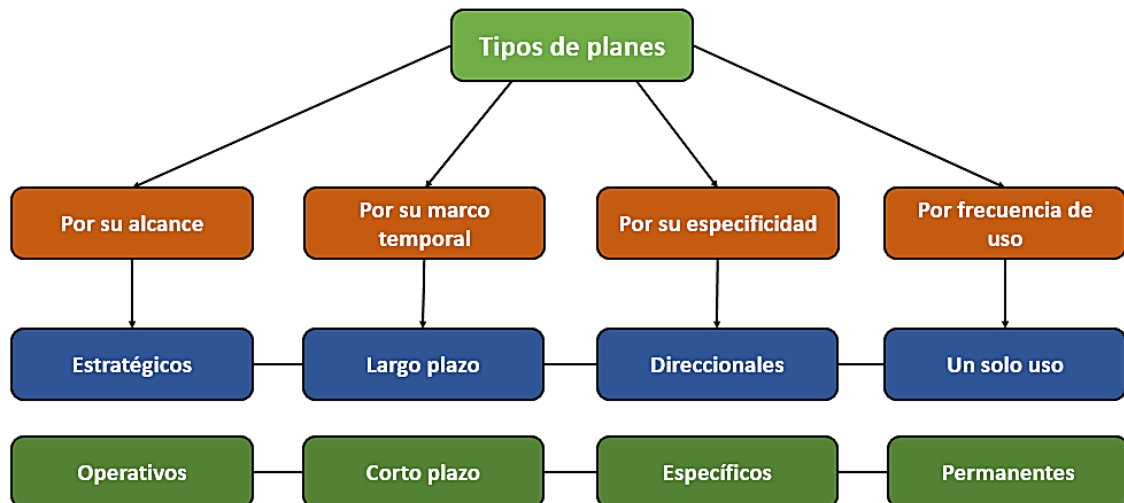


Figura 1-2: Tipos de planes

Fuente: Robbins & Coutler, 2014.

1.5.3.2. Organización

Es la segunda fase del proceso de la administración donde se realiza la estructuración e integración de los recursos y los órganos que se involucran en la ejecución, el establecimiento de relaciones entre ellos, así como las atribuciones de cada uno para alcanzar los objetivos organizacionales, ejecutar los planes y lograr que las personas trabajen con eficiencia distribuyendo las actividades de manera lógica estableciendo autoridad para evitar conflictos y confusiones (Chiavenato, 2006).

El diseño organizacional puede ser funcional, lineal y línea-staff. La organización funcional se relaciona con la especialización y la supervisión funcional, las líneas de comunicación son directas, la autoridad es dividida por especialistas y las decisiones son descentralizadas. La organización lineal se basa en líneas únicas de autoridad y responsabilidad, presenta una conformación piramidal y con decisiones centralizadas en la cúpula. La organización línea-staff tiene un principio híbrido, es decir dispone características lineales y funcionales denominado de otro modo como organización jerárquico-consultivo (Chiavenato, 2006).

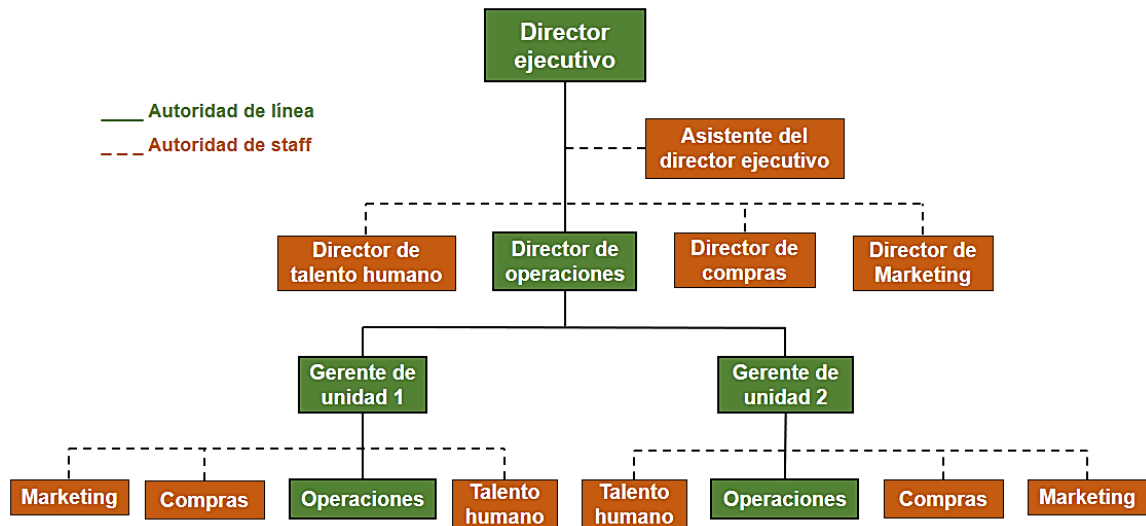


Figura 1-3: Autoridad de línea y autoridad de staff

Fuente: Robbins & Coutler, 2014.

1.5.3.3. Dirección

La dirección es la tercera función de la administración, la cual tiene como rol emplazar la marcha las diversas tareas y efectuarlas, es decir, la operativización y dinamización de la institución, la dirección se ejerce a través de las relaciones interpersonales y de manera transversal, ya que los directivos orientan a los gerentes, estos controlan a los inspectores y estos lideran al personal operativo. Los directores deben poseer la habilidad de comunicar, liderar y motivar procurando influir en sus subordinados para lograr los objetivos pretendidos de la institución (Chiavenato, 2006).

La dirección general, es la que abarca la totalidad de la institución concerniente al nivel estratégico que incluye al presidente y a cada director de área. La dirección por área, es la que abarca cada área o división de la institución, es el nivel gerencial y concierne a los mandos medios correspondientes el nivel táctico de la organización. La dirección operativa, incluye a grupos o equipos de trabajo, es la llamada inspección y concierne al personal que representa la base en la estructura orgánica de la empresa (Silva, 2016).

1.5.3.4. Control

El control es la última fase del proceso de la administración la cual consiste en verificar que las tareas o actividades diarias avancen de manera alineada con las estrategias para mejorar las decisiones que se lleven a cabo. La fase del control está compuesta por cuatro etapas y son las siguientes: Planteamiento de criterios, la evaluación del trabajo, comparación entre el trabajo obtenido y el esperado, las medidas correctivas para mitigar o suprimir variaciones o desviaciones (Chiavenato, 2006).

1.6. Administración pública en el Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador establece en su art. 227 que, “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación” (Constitución del Ecuador, 2008).

El mismo cuerpo normativo en el art. 225 establece que, el sector público abarca:

- 1. Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.*
- 2. Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.*
- 3. Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el estado.*
- 4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.”* (Constitución del Ecuador, 2008)

1.7. Administración del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La administración del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se ejerce por varios órganos en el Ecuador que reveremos a continuación, no sin antes citar las definiciones de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

1.8. Transporte terrestre

De acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 46, señala que el transporte terrestre es la libre circulación y segura de personas o bienes de un lugar inicial hacia un destino, utilizando la infraestructura vial nacional, terminales terrestres y centros de trasbordo de pasajeros y carga en el territorio nacional (LOTTTSV, 2008).

1.8.1. Transporte público

El transporte terrestre de personas, es la actividad de movilizar personas dentro de la ciudad o de un origen a un destino. El permiso de operación otorgado por el órgano competente, su prestación la podrá hacer el estado o delegando mediante un permiso de operación a cooperativas o compañías constituidas legalmente dentro del país. Este servicio es de tipo colectivo o masivo y en todos los ámbitos se desarrolla en rutas establecidas, así como también por frecuencias establecidas (LOTTTSV, 2008).

1.8.2. Transporte comercial

Se refiere a transportar personas o bienes de un punto a otro dentro del ámbito permitido en el documento habilitante de operación emitido por el órgano competente, este servicio lo prestan las cooperativas o compañías constituidas de manera legal para tal fin. En esta clase se encuentran, el servicio de transporte escolar e institucional, turístico, carga mixta, carga pesada, carga liviana, tricimotos y taxis (LOTTTSV, 2008).

1.8.3. Transporte por cuenta propia

La categoría de transporte terrestre por cuenta propia, es el ejercicio en trasladar personas o bienes dentro de la jurisdicción de las actividades comerciales específicas de personas físicas o jurídicas, a través de un vehículo propio o una flota privada que deberá ser parte y constar en los activos, además de estar matriculados a nombre de dichas personas. Se prohíbe a esta clase prestar servicio de transporte público o comercial y viceversa (LOTTTSV, 2008).

1.8.4. Transporte particular

El transporte terrestre particular consiste en satisfacer las necesidades de transporte, utilizando vehículos propios, el cual no necesita de ningún documento habilitante de operaciones comerciales, pero sí de los documentos requeridos para circular. Esta clase de transporte se realiza sin fines de lucro (Reglamento LOTTTSV, 2012).

1.9. Tránsito

Es el flujo o circulación de peatones, conductores, pasajeros, vehículos motorizados e impulsados por diferentes medios por el sistema vial del territorio del país, sujetándose a principios, normas, disposiciones y condiciones de seguridad vial como la señalización y mecanismos de control de tránsito, establecidos por el gobierno en todos sus niveles (López L. , 2020).

1.10. Seguridad vial

Es una serie de medidas, acciones y mecanismos que se adoptan para minimizar el número de accidentes o siniestros a causa del tránsito de peatones, pasajeros y conductores ciclistas, motociclistas y de vehículos. Por medio de la colaboración y coordinación entre sectores para el desarrollo de la normativa de seguridad vial, generando un sistema seguro y sostenible para todos los usuarios de las vías (Organización Panamericana de la Salud, 2019).

1.11. Gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

La gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, se ejerce por los siguientes organismos:

1.11.1. Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Es la institución responsable a nivel nacional de la política pública del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, construye con los GAD y demás instituciones competentes el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte del Ecuador, supervisará y evaluará la implementación y ejecución del Plan, garantizando un sistema de transporte seguro y competente, aportando al desarrollo social y económico del país y mitigando el impacto ambiental (MTO, 2018).

1.11.2. Agencia Nacional de Tránsito

Es la entidad responsable del control, planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el país, en el ámbito de sus competencias y pleno uso de las políticas emanadas por el MTO, fomenta el acceso equitativo, movilidad sostenible y preserva el medio ambiente en coordinación con los GAD (Agencia Nacional de Tránsito, 2019).

1.11.3. Comisión de Tránsito del Ecuador

Es la institución responsable principalmente de dirigir y realizar el control de las actividades operativas del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el sistema vial nacional compuesto por carreteras estatales y troncales en las distintas provincias y cantones de acuerdo a la jurisdicción de los GAD, con total alineación a las políticas y regulaciones expedidas por la Agencia Nacional de Tránsito (LOTTTSV, 2008).

1.11.4. Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, son titulares de la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, dentro del ámbito de sus competencias y enmarcados con las disposiciones de carácter nacional, por medio de las Unidades Técnicas Municipales de control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, constituidas dentro de su institucionalidad con dependencia orgánica, financiera, administrativa y operativa (LOTTTSV, 2008).

1.12. Competencias

La Constitución del Ecuador establece, “la organización territorial del Estado y dispone las competencias exclusivas para cada nivel de gobierno, el ejercicio la gestión en la prestación de servicios públicos no debe excluir actividades de colaboración entre los distintos niveles gubernamentales” (Constitución del Ecuador, 2008).

El Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización establece que las competencias, “Son capacidades de acción de un nivel de gobierno en un sector. Se ejercen a través de facultades. Las competencias son establecidas por la Constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias” (COOTAD, 2019).

El Código Orgánico Administrativo en el artículo 65 establece, “La competencia es la medida en la que la Constitución y la ley habilitan a un órgano para obrar y cumplir sus fines, en razón de la materia, el territorio, el tiempo y el grado” (COA, 2019).

1.12.1. Competencias exclusivas

De acuerdo con el art. 114 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las competencias exclusivas, “Son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno de acuerdo con la Constitución y la ley y cuya gestión puede realizarse de manera concurrente entre diferentes niveles de gobierno”. (COOTAD, 2019)

1.12.2. Competencias concurrentes

De acuerdo con el art. 115 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las competencias concurrentes:

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

Su ejercicio de regulará en el modelo de gestión de cada sector, sin perjuicio de las resoluciones obligatorias que pueda emitir el Consejo Nacional de Competencias para evitar o eliminar la superposición de funciones entre los niveles de gobierno. Para el efecto se observará el interés y naturaleza de la competencia y el principio de subsidiariedad.” (COOTAD, 2019)

1.12.3. Competencias de los gobiernos autónomos descentralizados municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

El artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece las siguientes competencias para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

- “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 metropolitanos o municipal;*
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte, 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 bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;*
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, 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) Nota: Literal derogado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de diciembre de 2014.*
- 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 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 operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;*
- q) Implementar auditorias de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales, fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción, de acuerdo a la normativa dictada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial;*
- 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 del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; y,*
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.” (LOTTTSV, 2018)*

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque de investigación

2.1.1. *Enfoque cuantitativo*

Para este trabajo de investigación se utilizó el enfoque cuantitativo, que de acuerdo con Hernández (2014), es aquel que: “recolecta datos con lo cual prueba la hipótesis con relación directa a la medición numérica y el análisis estadístico con la cual se establece pautas y teorías”. Este enfoque nos permitió realizar la medición en el cumplimiento de competencias del GADM Caluma, así como también el análisis estadístico de la gestión de las competencias.

2.1.2. *Enfoque Cualitativo*

Según (López & Sandoval, 2016), este enfoque emplea una diversidad de técnicas e instrumentos para recolectar datos como: entrevistas estructuradas y no estructuradas, notas de campo, preguntas etnográficas, historia de vida, autobiografías, relato, observación sistemática y no sistemática, análisis de documentos entre otros, con lo cual se atribuye un panorama subjetivo, dinámico que se encuentra integrado por la multiplicidad de contextos. Este enfoque de la investigación permite hacer un análisis reflexivo y profundo de los significados de los grupos de investigación.

2.2. Nivel de investigación

2.2.1. *Investigación exploratoria*

La investigación exploratoria busca examinar un tema con muy poca indagación en el cual hay la presencia de dudas o no se ha considerado, entonces sirve para afianzarse con los hechos o acontecimientos regularmente desconocidos y evidenciar problemas nuevos, definir variables promisorias o conceptos, sugerir afirmaciones y postulados para investigaciones futuras (Cabezas, 2018).

2.2.2. *Investigación descriptiva*

Las investigaciones descriptivas tienen como propósito describir como se presentan o manifiestan determinados hechos, eventos, contextos, fenómenos y situaciones. Por lo tanto, son de gran

utilidad para presentar con absoluta determinación los parámetros de un fenómeno y dar la alternativa de realizar proyecciones, aunque estas puedan ser incipientes (Cabezas, 2018).

2.3. Diseño de investigación

Es un plan general que el investigador emplea para responder las preguntas, interrogantes o comprobar las hipótesis planteadas en la investigación, ningún diseño es mejor que otro, todo depende de los objetivos establecidos y estos diseños se dividen en investigación de campo y experimental, así como investigación documental (Arias, 2012).

El presente trabajo se basa en una investigación transversal, puesto que es un estudio de observación que recopila datos cualitativos y cuantitativos, emplea medidas para recopilar información de los procesos que ejecuta actualmente la Unidad de Tránsito, durante un período estimado de tiempo.

2.4. Tipo de investigación

2.4.1. Investigación documental

Este tipo de investigación recopila la información con el objetivo de enunciar postulados o teorías que proporcionan los hechos y procesos del objeto de estudio de la investigación a realizarse, referenciando las fuentes de información. Esta información se obtiene por medio de un nivel de investigación de tipo exploratorio (Pérez, 2013).

2.4.2. Investigación de campo

La investigación de campo es aquella que busca la información en el lugar del fenómeno a ser investigado, ya que está encaminada al estudio directo de los fenómenos en el sitio y tiempo en el que transcurren, es la más recomendada para obtener información, se vale del trabajo etnográfico para fundamentar sus planteamientos (Pérez, 2013).

2.5. Población y muestra

2.5.1. Población

De acuerdo con Martínez (2012), la población es “un conjunto de todos los individuos a los cuales se refiere la investigación. Se puede mencionar que también como todo el conjunto de muestreo”.

Otro termino que suele ser utilizado para referirse a la población es “universo” ya que engloba a todos los elementos y no solo a personas.

Esta investigación tomo como universo la gestión institucional del GADM del Cantón Caluma.

Tabla 2-1: Población de estudio

Nº	Estrato	Total
1	Jefe de la Unidad	1
2	Secretario	1
3	Digitador	1
4	Revisor Técnico Vehicular	1
Total		4

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

2.5.2. Muestra

2.5.2.1. Muestra no probabilística

En la muestra no probabilística la selección de los elementos no necesita de la probabilidad, sin embargo, se encuentra ligada a las causas relacionadas con ciertos aspectos de la investigación o a su vez de los propósitos del investigador (Martínez, 2012).

La muestra que se tomó para esta investigación fue basada en el número de colaboradores de la institución para recabar información por medio de los instrumentos desarrollados, y de esta manera, lograr conocer la gestión de las competencias asumidas en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del GAD del cantón Caluma. Es decir, nuestra elección de muestreo será intencional.

Tabla 2-2: Muestra

Nº	Estrato	Total
1	Jefe de la Unidad	1
2	Secretario	1
3	Digitador	1
4	Revisor Técnico Vehicular	1
Total		4

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

2.6. Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

2.6.1. Métodos

2.6.1.1. Método deductivo

Este método contempla el análisis lógico que parte de lo general a lo específico, obtiene como datos específicos que las conclusiones son determinantes si las hipótesis en las que se iniciaron lo son de igual manera. Entonces, si un evento se ha comprobado para un grupo de personas, este fenómeno se aplica a uno de ellos (Gomez, 2017).

2.6.1.2. Método analítico

El procedimiento se caracteriza por extraer las partes de una investigación para examinarlas y estudiarlas de manera independiente para identificar las relaciones que existen entre las partes, el objetivo de observar los efectos y la naturaleza de los hechos de mejor enfoque, también propone nuevos postulados o teorías (Gomez, 2017).

2.6.1.3. Método sintético

El objetivo de este método tiene como propósito evidenciar un principio teórico para unificar los diferentes elementos de la investigación, se caracteriza por su progresividad, y es un proceso de raciocinio que integra un todo a partir del trabajo realizado en el método analítico, en pocas palabras este método facilita la comprensión de la esencia del evento estudiado.

2.6.2. Técnicas

2.6.2.1. Observación

La técnica de la observación permite identificar de manera directa el principal elemento de estudio para proceder a describirlo y estudiar fenómenos sobre la realidad que nos dirigen al imperativo de sistematizar los datos. Cuando el investigador se pone en contacto con los hechos, la observación es directa, y cuando el investigador conoce los hechos por observaciones anteriores, se trata de observación indirecta (Maya, 2014).

2.6.2.2. *Encuesta*

La técnica de la encuesta tiene como propósito el levantamiento de datos con el fin tener información de diversos temas con varias y diferentes personas, pero que están vinculados con los objetivos del trabajo de investigación, se ejecuta por medio de un cuestionario de preguntas estándar para evitar en lo posible opiniones sesgadas, y no es necesario que el investigador esté presente con las personas a encuestar (Maya, 2014).

2.6.3. *Instrumentos*

2.6.3.1. *Ficha de observación*

Las fichas de observación son herramientas o instrumentos que facilitan la recolección de información detallada del fenómeno estudiado, esto puede ser un lugar, una persona o un evento particular, la información a recabar en la ficha debe ser clara y precisa para llenarla con facilidad y en el menor tiempo posible (Bernal, 2010).

Se realizó una ficha de observación para recolectar los datos de la gestión de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma.

2.6.3.2. *Formulario de encuesta*

Los formularios de encuesta son instrumentos que nos posibilitan el levantamiento de información de datos de las personas, que se construyen partiendo de preguntas planteadas en base a los objetivos formulados por la o el investigador, el diseño y la selección de preguntas o variables es una etapa fundamental para que se garantice la calidad del formulario (Bernal, 2010).

Se realizó un formulario de encuesta para recolectar la información de la prestación de servicios públicos de la Unidad Municipal de Tránsito del GADM Caluma.

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1. Resultados de la encuesta

A continuación, se presentan los resultados obtenidos de la encuesta que considera los componentes: rectoría, planificación, regulación, gestión y control. Componentes que el COOTAD otorga a los GADM para el adecuado ejercicio de sus competencias con el fin de entregar productos y servicios a la ciudadanía dentro de su jurisdicción.

3.1.1. Capacidad de rectoría y planificación

Este componente evidencia la capacidad del GADM Caluma para la generación de planes, programas, proyectos y políticas, concerniente a la competencia de TTTSV.

Tabla 3-1: Generación de rectoría y planificación del GADM Caluma

Competencia	Rectoría y planificación	Generación	
		Si	No
Transporte terrestre	Política local de transporte terrestre	X	
	Plan local de transporte terrestre	X	
	Programas	X	
	Proyectos	X	
Transito	Política local de transito		X
	Plan local de transito	X	
	Programas	X	
	Proyectos		X
Seguridad vial	Política local de seguridad vial	X	
	Plan local de seguridad vial	X	
	Programas	X	
	Proyectos		X
Total	12	9	3

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

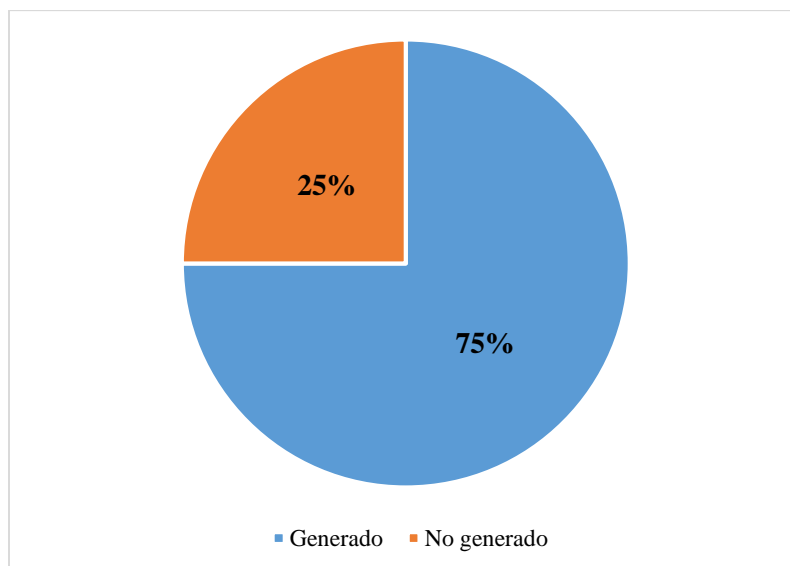


Gráfico 3-1: Generación de rectoría y planificación

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Análisis e interpretación

De un total de 12 subcomponentes que engloba la rectoría y planificación de la competencia del TTTSV, el GADM Caluma ha generado 9, alcanzando una eficiencia del 75%, siendo el tránsito el menor atendido ya que no presenta política local y tampoco proyectos, seguido de la seguridad vial, que tampoco presenta proyectos, mientras que el transporte terrestre contempla todos los subcomponentes señalados en la tabla.

3.1.2. Capacidad de regulación

Este componente evalúa la facultad de generación de regulación del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma respecto a la competencia de tránsito, transporte terrestre, y seguridad vial.

Tabla 3-2: Generación de regulación del GADM Caluma

Competencia	Regulación	Generación	
		Si	No
Transporte terrestre	Normativa local para la operación de infraestructura de transporte	X	
	Tarifas locales de los servicios de transporte terrestre		X
	Estándares para la operación del transporte terrestre		X
	Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre		X
Tránsito	Procedimiento para reclamos por sanciones o multas		X
	Homologación para señalización vial bajo norma INEN	X	
	Uso del espacio público y de vías	X	
	Semaforización y señalización		X
	Jerarquización de vías	X	
	Normas y estándares de infraestructura vial y equipamiento urbano		X
Seguridad vial	Normativa para minimizar la accidentabilidad		X
	Autorización de creación y funcionamiento de parques viales		X
	Capacitación periódica a conductores profesionales	X	
	Convenios con instituciones de educación superior para capacitar a la ciudadanía		X
Total		14	5

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

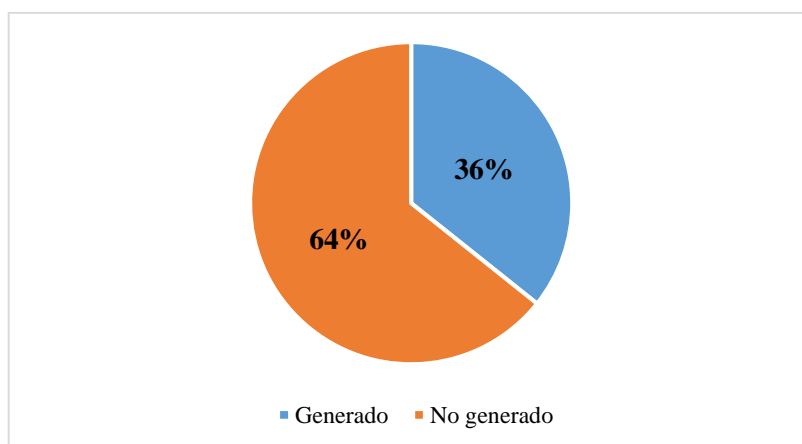


Gráfico 3-2: Generación de regulación

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Análisis e interpretación

De acuerdo con los 14 subcomponentes de regulación en materia de TTTSV, el GADM Caluma ha generado tan solo 5, dando como resultado una capacidad del 36% en la generación de regulación. Siendo el transporte terrestre el más desfavorecido ya que no se ha regulado las tarifas de los servicios, estándares de operación, estándares en la calidad del servicio, eficiencia, mejoras, obligaciones y estándares en la calidad del servicio.

3.1.3. Capacidad de prestación de servicios

Este componente identifica la capacidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Caluma respecto a la prestación de servicios públicos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Tabla 3-3: Generación de servicios del GADM Caluma

Competencia	Gestión	Prestación	
		Si	No
Transporte terrestre	Implementación de la planificación	X	
	Emisión, renovación y verificación de contratos de operación de transporte público		X
	Emisión, renovación y verificación de permisos de operación de transporte comercial	X	
	Emisión, renovación y verificación de autorización de transporte por cuenta propia		X
	Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre		X
Transito	Implementación de la planificación	X	
	Uso y ocupación de vías, estacionamiento y paradas		X
	Señalización y semaforización	X	
	Revisión vehicular	X	
	Emisión de matriculas	X	
	Permiso anual de circulación	X	
	Certificaciones	X	
	Modificaciones de características de vehículos	X	
Alimentar y realizar consultas en la base de datos nacional de la ANT	X		
Seguridad vial	Gestión de movilidad integral segura		X
	Campañas regulares para prevenir accidentes de tránsito	X	
	Campañas regulares sobre elementos de seguridad vial	X	
	Campañas de concienciación sobre hábitos riesgosos		X
	Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes de tránsito		X
Total	19	12	7

Fuente: GAD Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

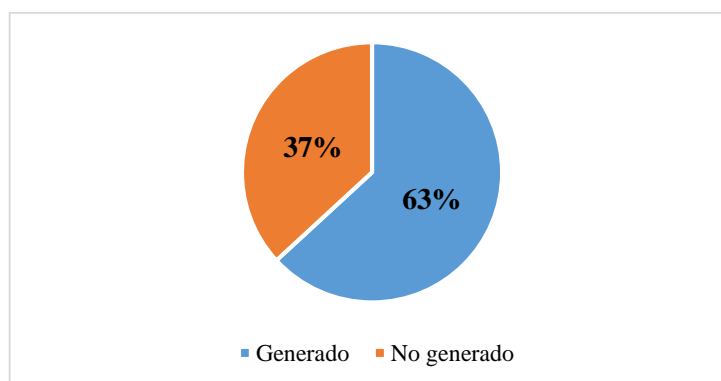


Gráfico 3-3: Prestación de servicios

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Análisis e interpretación

De los subcomponentes de servicios analizados, el GADM Caluma presta 12 servicios alcanzando una capacidad de 63% en este componente. Como podemos observar en la (Tabla 3 – 3) el transporte terrestre es el menos desarrollado ya que no se prestan servicios de emisión, verificación y renovación de transporte público, transporte por cuenta propia y como consecuencia de la falta de regulación tampoco existe recaudación por multas administrativas a operadoras de transporte terrestre.

3.1.4. Capacidad de control

Este componente evidencia la capacidad del GADM Caluma para ejercer control, concerniente a la competencia de TTTSV.

Tabla 3-4: Generación de control del GADM Caluma

Competencia	Control	Ejerce	
		Si	No
Transporte terrestre	Cumplimiento de contratos de operación de transporte publico		X
	Cumplimiento de permisos de operación de transporte comercial	X	
	Cumplimiento de permisos de operación especial (Chivas)		X
	Cumplimiento de autorización de transporte por cuenta propia		X
	Sanciones o multas a operadoras de transporte		X
Tránsito	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas		X
Seguridad vial	Cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamientos urbanos		X
Total	7	1	6

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

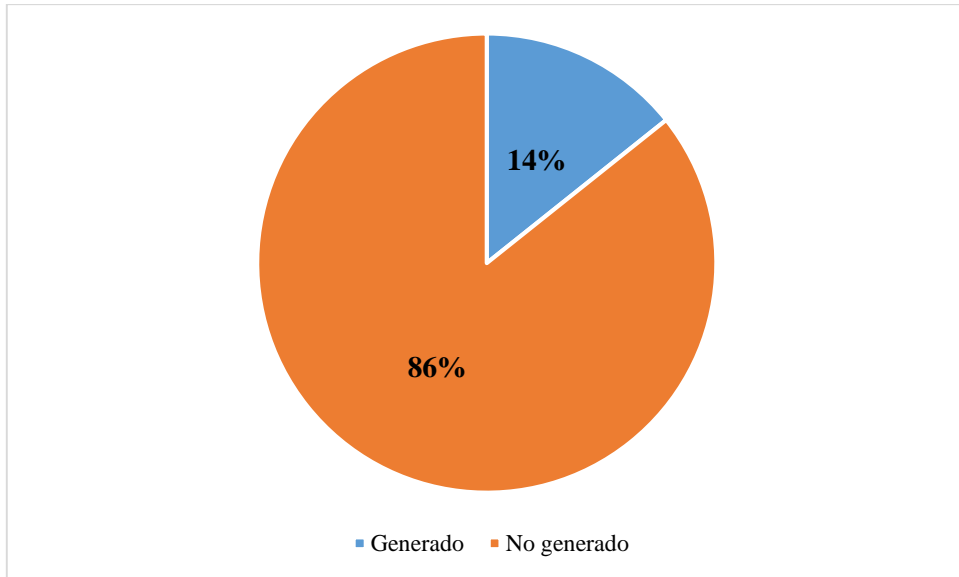


Gráfico 3-4: Capacidad de generación de control

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Análisis e interpretación

Para la capacidad de control, el GADM Caluma tan solo ha logrado ejercer 1, alcanzando una capacidad de ejecución de control del 14%, siendo esta facultad las menos ejercida por la institución referente a la competencia de TTTSV. La única atribución de control que se ejerce es solo sobre los permisos de operación comercial.

3.2. Resultados de la observación

3.2.1. Capacidad de la estructura organizacional

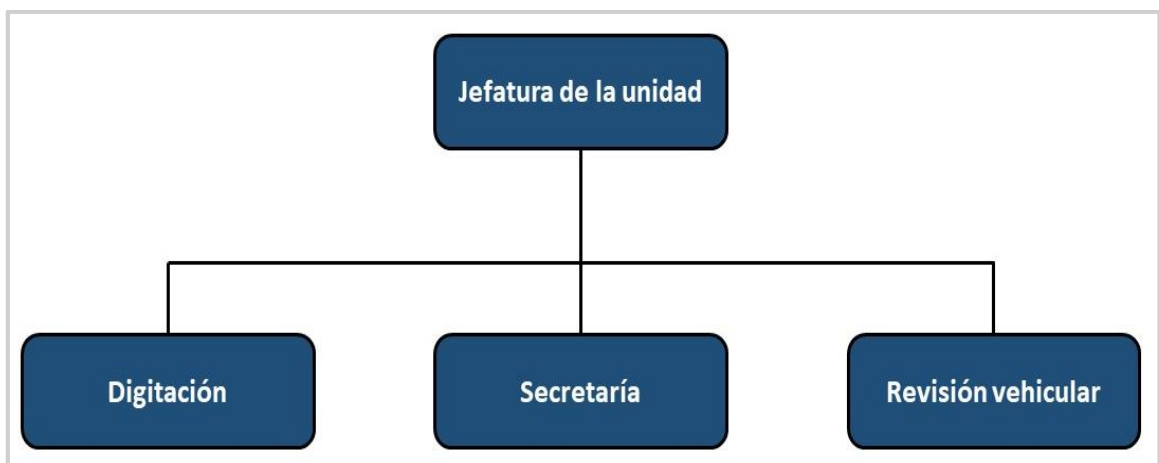


Figura 3-1: Organigrama estructural de la Unidad Municipal de Transito

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Análisis e interpretación

Observamos en la Figura 3-1, la estructura organizacional de la UMT está conformada por cuatro áreas de trabajo, cada área de trabajo está integrada por un solo funcionario que desempeña las actividades relacionadas con la recaudación monetaria respecto de la matriculación vehicular. De acuerdo con el “Manual de descripción, valoración y clasificación de puestos del GAD Caluma 2017-2021”, los puestos de los servidores públicos de Unidad Municipal de Tránsito no cuentan con descripción de actividades y funciones en el estatuto de la institución, razón por la cual su trabajo se realiza de manera empírica.

3.3. Resumen de resultados

Se procedió a realizar la evaluación general como se muestra en las siguientes tablas, en rectoría y planificación de una puntuación máximo de 12 obtuvo 9, equivalente al 75% con respecto a la ejecución de las competencias, la capacidad de regulación es del 36%, en prestación de servicios cumple con un 63% dentro de la gestión de trámites, mientras que para capacidad de control presenta el mayor problema con 86% de falencias en la institución.

A continuación, se muestran los cuadros resumen, con las ponderaciones obtenidas en el levantamiento de información:

Tabla 3-5: Cuadro Resumen

Facultades	Competencia	Nivel de cumplimiento	
		Si	No
Rectoría y planificación	Transporte terrestre	4	0
	Tránsito	2	2
	Seguridad vial	3	1
Regulación	Transporte terrestre	1	3
	Tránsito	3	3
	Seguridad vial	1	3
Gestión	Transporte terrestre	3	3
	Tránsito	7	1
	Seguridad vial	2	3
Control	Transporte terrestre	1	4
	Tránsito	0	1
	Seguridad vial	0	1
TOTAL		27	25

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Se puede apreciar que no existe un control interno por parte del GAD Caluma, tampoco existe control externo por parte de las instituciones públicas competentes y tampoco de organizaciones con participación de la ciudadanía. Si se realizaran controles y evaluaciones periódicas al servicio y cumplimiento de competencias, no se mostrará bastante deficiente como lo evidencian los resultados. De los 52 parámetros evaluados cumple 27, es decir que opera al 52% en el cumplimiento de las competencias atribuidas.

3.4. Comprobación de interrogantes

Posterior al levantamiento de información y su respectivo análisis, se comprobó que los servicios de la UMT son deficientes y no facilitan el correcto desempeño en la gestión y operación, dando como resultado que los servicios públicos no sean de buena calidad y no se cumpla con las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, no se han creado políticas locales, no existe capacitación a los colaboradores y el aporte técnico es deficiente al no existir datos actualizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Las encuestas que se realizaron al personal que labora en la institución en las distintas áreas de la UMT verifican que existe irregularidad dentro de las funciones de los cargos tanto de gestión como operación, es así que la ponderación general nos da como resultado un porcentaje de 52% de cumplimiento de las competencias de TTTTSV.

Ante los datos que refleja el análisis de la información, es factible realizar un Plan de fortalecimiento institucional administrativo, a fin de que el GAD Caluma cumpla con la gestión eficiente de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Con el fin de garantizar los derechos a una movilidad digna de la ciudadanía.

De acuerdo a los documentos oficiales entregados por el GAD Caluma, se ha podido evidenciar que las áreas de la institución y sus funciones no cumplen actualmente con una adecuada planificación, organización y ejecución para el cumplimiento de las competencias de tránsito, transporte y seguridad vial. Se maneja como una Jefatura y no como Unidad independiente, el art. 30.4 de LOTTTSV establece que los GADM, de acuerdo a las competencias disponen de las atribuciones dispuestas por la Ley y a las ordenanzas municipales que expidan para planificar y regular el tránsito y el transporte dentro de su ámbito y jurisdicción, alineados a las disposiciones emanadas por las instituciones nacionales competentes en materia de tránsito, transporte terrestre, y seguridad vial.

Por lo antes mencionado al haber constituido a UMT, esta debería contar con una estructura dependiente del órgano municipal con las áreas específicas como lo establece la ley, es decir contar con recursos para los técnicos, para así distribuir el personal en las distintas áreas de la UMT, como lo dispone la Resolución_003-2015 del Consejo Nacional de Competencias, donde se establece las nuevas categorías para los modelos de gestión, el GAD Municipal de Caluma está dentro del Modelo de Gestión B, requiere un modelo de gestión para poder asumir las competencias, y la fecha de realización del presente trabajo, no se ha realizado.

3.5. Diagnostico

La metodología a evaluar dispuso de 4 parámetros:

- Eficacia (cumplimiento de planes)
- Eficiencia (productos y servicios en función de recursos)
- Regulación (aplicación de normativa vigente)
- Gestión (capacidad administrativa)

Estos elementos nos permiten analizar la capacidad con la que se ha venido manejando la UTM en los últimos años, para lo cual se presenta una tabla a continuación:

Tabla 3-6: Capacidad de la Unidad

Capacidad de Gestión	Capacidad Estratégica	Capacidad Institucional	Talento Humano
<p>*Capacidad operativa que evalúa las dimensiones de carencia organizacional, institucionalización precaria y profesionalización incompleta.</p> <p>*Capacidad tecnológica que evalúa la incorporación creativa y eficiente de herramientas que engloben conocimientos, habilidades, experiencia y vínculos de la organización con el entorno.</p>	<p>*Eficiencia que es el indicador que evalúa el uso de recursos para generación de productos o servicios.</p> <p>*Eficacia que es el indicador que evalúa el cumplimiento de objetivos y metas de los planes.</p> <p>*Economía que es el indicador que se basa organización de recursos y presupuestos.</p> <p>*Calidad es un indicador en función de la expectativa de los usuarios</p>	<p>*Intercambio de información.</p> <p>*Rendición de cuentas, transparencia de la información pública, coordinación multinivel de gobiernos.</p> <p>*Cumplimiento de normativa legal.</p>	<p>*Estructura organizacional y distribución de personal en las distintas áreas.</p>

Fuente: GADM Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Amparados en la Constitución de la República del Ecuador, que establece que el transporte es parte de un sector estratégico, y dentro de su Art. 314 (pág. 158) dispone que, “es obligación del Estado garantizar los servicios públicos y que su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad”, el GAD Municipal de cantón Caluma no cumple de acuerdo a la información recopilada.

3.5.1. Análisis de situación actual

La Unidad de Tránsito del Cantón Caluma se creó en el año 2016 por medio de Ordenanza Municipal, en la cual asumió sus competencias, para lo cual en su artículo 4 hace referencia a su organización y asignación de personal con lo que establece el artículo 60 literal i del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización y el artículo 5 de la Ley Orgánica de Servicio Público y más disposiciones aplicables.

A la actualidad, esta Unidad se ha mantenido trabajando con un Jefe de Unidad, un secretario, un digitador y un técnico de revisión vehicular, así mismo contempla como será la asignación de su presupuesto, las atribuciones en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y como estas se ejecutan por medio de las competencias atribuidas a sus departamentos operativos.

Con la recolección de información se ha podido deducir que la institucionalidad de la Unidad de Tránsito en cuanto Rectoría y Planificación se ha manejo por medio de las normativas vigentes a nivel nacional, más no ha realizado políticas locales o proyectos, calificándolo con porcentaje de cumplimiento en cuanto a los parámetros evaluadas de 75%, presentando falencia en ese escenario.

En cuanto a capacidad de regulación, la Institución presenta incumplimiento del 64% en el desarrollo de normativa de las competencias dentro de su jurisdicción, en el tema de transporte terrestre no se ha logrado contar con tarifas referenciales de transporte comercial y público, no cuenta con estándares para la operación del servicio de transporte, en cuanto a calidad del servicio no existe estándares de calidad en las modalidades que operan en el Cantón.

La prestación de servicios de la Unidad ha alcanzado una capacidad operativa del 63% de cumplimiento, en cuanto a las competencias de este parámetro existen falencias en transporte terrestre en los temas de emisión, renovación y verificación de los contratos de operación de transporte tanto comercial como público, emisión, renovación y verificación de autorización de transporte por cuenta propia y recaudación por multas a las compañías de transporte terrestre. En

temas de tránsito no hay un correcto uso y ocupación de vías, estacionamiento y paradas y para seguridad vial no se ha desarrollado una correcta gestión de movilidad integral segura, campañas de concienciación sobre hábitos riesgosos y capacidad de respuesta inmediata cuando se den accidentes de tránsito.

La capacidad de Control ha obtenido un porcentaje de cumplimiento del 14% presentado falencias en cuanto a transporte terrestre en cumplimiento de contratos de operación de transporte comercial y público, cumplimiento de permisos de operación especial para las chivas, incumplimiento de autorización de transporte por cuenta propia y sanciones o sanciones a operadoras de transporte. Para el área de tránsito existe deficiencia en el uso y ocupación de vías, paradas y estacionamientos, en seguridad vial no se cumple con estándares y normas de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamientos urbanos.

En cuanto a estructura organizacional de la UMT cuenta con áreas primordiales, pero no con las que establece la normativa para gestión y operación, la deficiencia de estas se debe a que no cuenta con una organización en las funciones y la inexistencia de capacitación a los colaboradores, el trabajo desempeñado va en base a la experiencia mas no al conocimiento técnico.

Además cabe señalar que dentro del proyecto de ordenanza de creación de UMT del capítulo III al capítulo VIII, describe las competencias de la planificación de tránsito y seguridad vial, planificación del transporte terrestre, organización del tránsito, organización del transporte, organización y administración documental y regulación de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, pero no establece los recursos necesarios físicos y financieros para un óptimo funcionamiento y ejecución de las competencias.

En cuanto a talento humano, se ve que existe una sobrecarga de funciones al no contar los departamentos especializados para cada una de las áreas que propone el Consejo Nacional de Competencias, esto hace que no se puedan realizar planes de trabajo, informes técnicos y no exista una evaluación al Plan de Movilidad propuesto en el periodo 2016-2020. Cabe señalar que no cuentan con documentación o expedientes de siniestralidad, jerarquización vial, uso del suelo (parqueaderos) y demás instrumentos para la realización de planes, proyecto o programas a futuro.

Para los centros de revisión vehicular la LOTTTSV, en su artículo 135 dispone que los municipios que no puedan implementar un centro de revisión técnica vehicular podrán delegar esta competencia a talleres privados autorizados.

3.5.2. Causas del porque no cumple con las competencias asumidas

- Diseño organizacional no adecuado
- Planificación escasa
- Carencia de planes locales
- Desorganización en las funciones a cargo
- Dirección/coordiación y Control deficientes
- No contiene mecanismos/instrumentos (monitoreo de actividades) de control que garanticen el cumplimiento

3.5.3. Organigrama Estructural Actual

A continuación, se muestra el Organigrama Estructura del GAD Municipal de Caluma y como asume actualmente sus competencias:

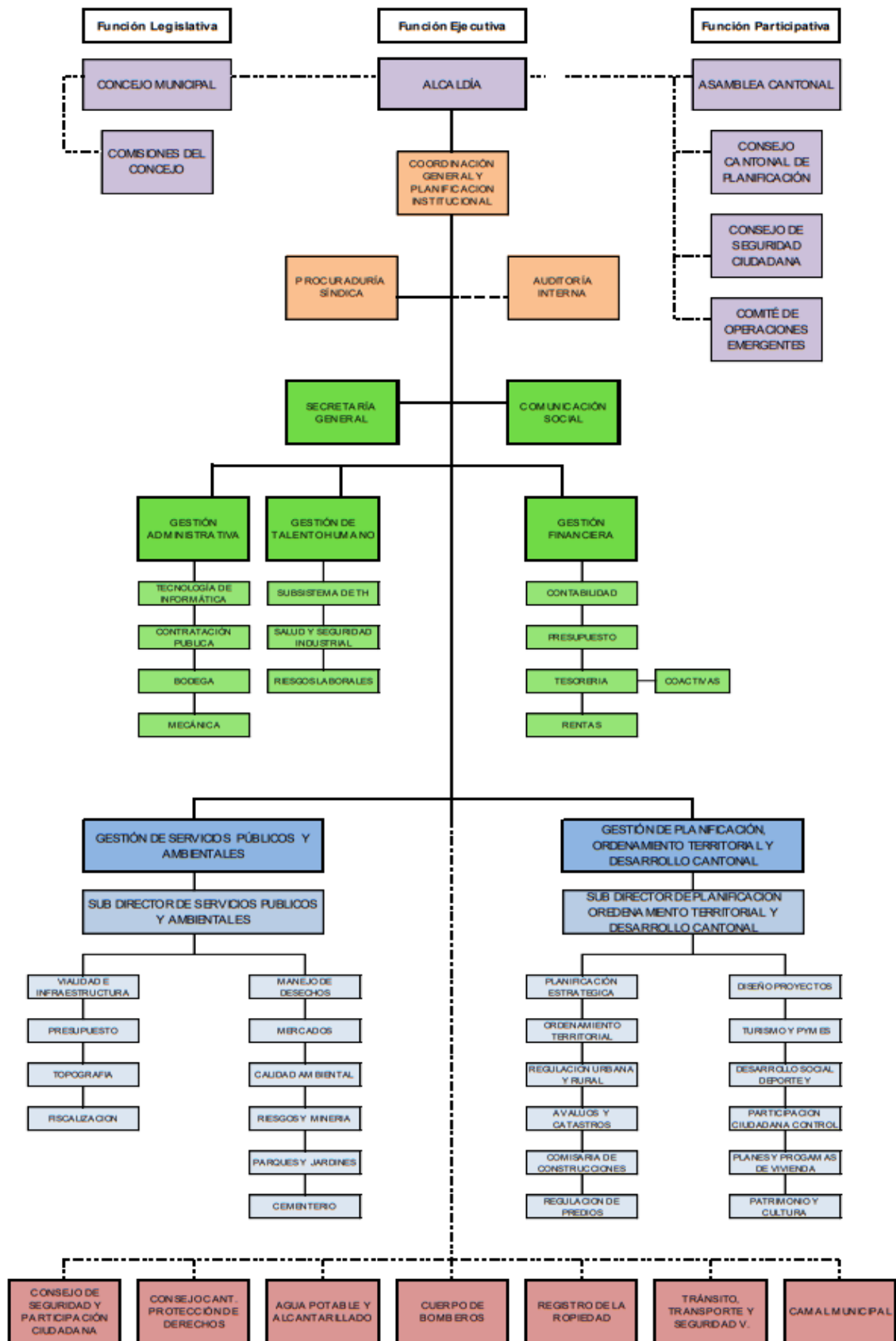


Gráfico 3-5: Estructura Orgánica GADM Caluma

Fuente: GADM Caluma, 2020.

El departamento de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial está dentro de los Procesos Desconcentrados, los procesos de gestión desconcentrada se regirán estrictamente a las disposiciones establecidas en la ley y ordenanzas de creación y funcionamiento, así lo establece el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del GADM del Cantón Caluma del año 2017.

Para los cuales se realizó una observación en las distintas áreas de la gestión y operación de esta Unidad y se obtuvieron los siguientes resultados.

Tabla 3-7: Gestión y Operación de la Unidad de TTTSV

Observación de Procesos y Procedimientos	Observación de Talento Humano	Observación de Tecnologías de la Información
<ul style="list-style-type: none"> • Planeación: <ul style="list-style-type: none"> - Faltan planes • Organización: <ul style="list-style-type: none"> - Estructura orgánica del GADM, y; - Estructura orgánica de la UMT <p>La estructura organizacional cuenta con un déficit de puestos de trabajo lo que impide que cuente con el personal suficiente para el ejercicio de todas las competencias de TTTSV.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normas internas <ul style="list-style-type: none"> - Entes reguladores y de control: Dirección no ha evaluado el modelo de gestión como los establece la norma cada 2 años, desde que asumió las competencias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perfil profesional de los servidores • Tiempo de trabajo en la UMT y experiencia a fin de TTTSV • Nivel académico • Capacitación recibida por el GADM Caluma • Capacitación externa 	<ul style="list-style-type: none"> • No cuenta con mecanismos de monitoreo/seguimiento/reportes en ejercicio de sus funciones y el cumplimiento de planes locales. • Carencia de monitoreo para siniestros viales • Escasez de dispositivos y documentación de inspección de transporte local

Fuente: GAD Caluma, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

El número de trabajadores de la UMT es insuficiente para las competencias asumidas, el nivel de formación de los servidores no es acorde a lo que requiere el perfil profesional, los servidores cuentan con experiencia en Transporte Terrestre pero no con el conocimiento técnico. Y esto hace la gestión y provisión de servicios no sean adecuadas tanto para usuarios como por servidores al no contar con el conocimiento necesario para dar soluciones óptimas en los temas de TTTSV.

3.6. Marco propositivo

Propuesta para mejorar la administración de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del gobierno autónomo descentralizado del cantón Caluma, provincia Bolívar.

3.6.1. Propuesta de fortalecimiento en la gestión administrativa de TTTSV

Se desarrollará una Estructura Técnica, Administrativa y Operativa para la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con un excelente recurso humano profesional, técnico y capacitado, necesario, así como con los recursos financieros destinados a cumplir con eficiencia y responsabilidad la transferencia de competencias en relación con la sujeción al marco jurídico establecido y a pegado a un Modelo de Gestión tipo B.

Para diseñar un nuevo modelo de gestión usaremos el Proceso Administrativo para el presente trabajo de investigación, los parámetros principales que se toman en consideración para la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GADM Caluma, son los evaluados anteriormente como la gestión y operación administrativa. A continuación, se muestran las 4 etapas del Proceso Administrativo: Planear, Organizar, Dirigir y Controlar.



Figura 3-2: Ciclo del Proceso Administrativo

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

3.6.2. Planeación Estratégica

Se propone la creación de misión, visión, valores y objetivos, para alcanzar resultados esperados amparados por medio del cumplimiento de las normas y leyes preestablecidas ante las

competencias asignadas según el Modelo de Gestión que posee el Cantón Caluma. Así mismo se plantea un nuevo modelo de estructura organizacional.

3.6.2.1. *Misión*

Planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial a través de políticas públicas integrales bajo los principios de eficiencia, accesibilidad, multimodalidad, calidad, inclusión y equidad, seguridad, participación ciudadana, sostenibilidad y sustentabilidad, innovación tecnológica, productividad y desarrollo económico con el fin de garantizar una movilidad digna a los habitantes del cantón Caluma.

3.6.2.2. *Visión*

Ser el organismo referente a seguir de la gestión del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados cantonales, dotado de talento humano capacitado, políticas públicas eficientes y servicios públicos de calidad.

3.6.2.3. *Valores*

Eficiencia: Administrar de manera óptima los recursos destinados a la gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

Calidad: Brindar un servicio que garantice la total satisfacción de los usuarios en el menor tiempo posible, con información clara y precisa, al menor costo y la mejora continua en la atención al usuario.

Trabajo en equipo: Desarrollar las actividades de manera conjunta con los miembros del organismo y demás áreas pertinentes dentro de la institución.

Cooperación: Coordinar el diseño, desarrollo y ejecución de las políticas públicas a nivel institucional, así como interinstitucional para una adecuada articulación en la gestión de la movilidad.

Transparencia: Informar a la ciudadanía de la gestión que se realiza en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

3.6.2.4. *Objetivo de la Unidad Técnica*

Lograr el fortalecimiento institucional a través de la autonomía administrativa para incrementar la calidad y cobertura del servicio en el ámbito de sus competencias, implementando políticas por medio de la planificación, gestión, coordinación y regulación del sistema de Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial, propendiendo a la profesionalización y especialización de los servidores públicos.

3.6.2.5. *Funciones de la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*

De acuerdo con el documento Herramientas de Gestión para el Transporte Terrestre emitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas señala cuales deberán ser las Funciones de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad:

“Desarrollar y ejecutar el plan de movilidad el cual deberá estar alineado con la planificación nacional y los distintos niveles de gobierno e instituciones.

Actualizar y conservar la señalización horizontal y vertical de acuerdo con la normativa nacional que emita el órgano competente.

Plantear opciones de tarifas de acuerdo a los diferentes servicios y modos de transporte dentro de su jurisdicción.

Entregar servicios de calidad, eficaces y eficientes al momento de otorgar los títulos habilitantes a los operadores de transporte terrestre.

Planificar, regular e implementar de manera interinstitucional los planes maestros de movilidad considerando las diversas iniciativas orientadas a mejorar el sistema el transporte terrestre dentro del cantón.

Formular los planes operativos en coordinación y concordancia con las instancias directivas institucionales pertinentes.

Asumir el compromiso de manera eficaz y eficiente de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial transferidas por el Concejo Nacional de Competencias.

Plantear políticas ejecutivas y regulativas enfocadas a un correcto funcionamiento del sistema de transporte terrestre así como de su infraestructura.” (MTOP, 2012)

3.6.2.6. *Financiamiento de la Unidad de Tránsito*

En la Resolución No. 006-CNC-2012, en el artículo 31 establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados contarán con un monto de compensación anual por desequilibrio territorial para aquellos municipios que hayan asumido sus competencias. Mismo que se incluirá en el

Presupuesto General del Estado y se liquidará el 31 de diciembre por medio del Ministerio de Finanzas.

Así mismo los Gobiernos Autónomos Descentralizados contará con financiamiento del ejercicio de sus competencias por medio de las atribuciones, que correspondan en la presente resolución y contarán con los siguientes recursos:

- Recaudación por permisos, autorización y suscripción de contratos de operación, multas y sanciones.
- Impuesto de los vehículos (Art. 583 Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.)
- Recaudación por tasa de matriculación y sus multas asociadas
- Monto para egresos no permanentes adicional como mecanismo de compensación estimado en el informe de la comisión sectorial de costeo.

3.6.3. Organizar

La organización tiene como resultado una estructura formal, misma que persigue como propósito integrar todas las funciones de acuerdo con el modelo elegido por los dirigentes, mismo que sugiere un orden lógico y relación armónica. El parámetro general de la organización de una institución sugiere este tipo estructura, ubicando a las personas en áreas específicas de acuerdo a su capacidad, profesionalismo, experiencia, funciones del área para que puedan trabajar motivadas y en forma efectiva.

3.6.3.1. Estructura organizacional propuesta

Una estructura formal genera una carta de presentación tanto interna como externa, se presenta como una institución organizada, definen por escrito la estructura organizacional de la institución, para asegurarse que las responsabilidades de todos son comprendidas por los interesados.

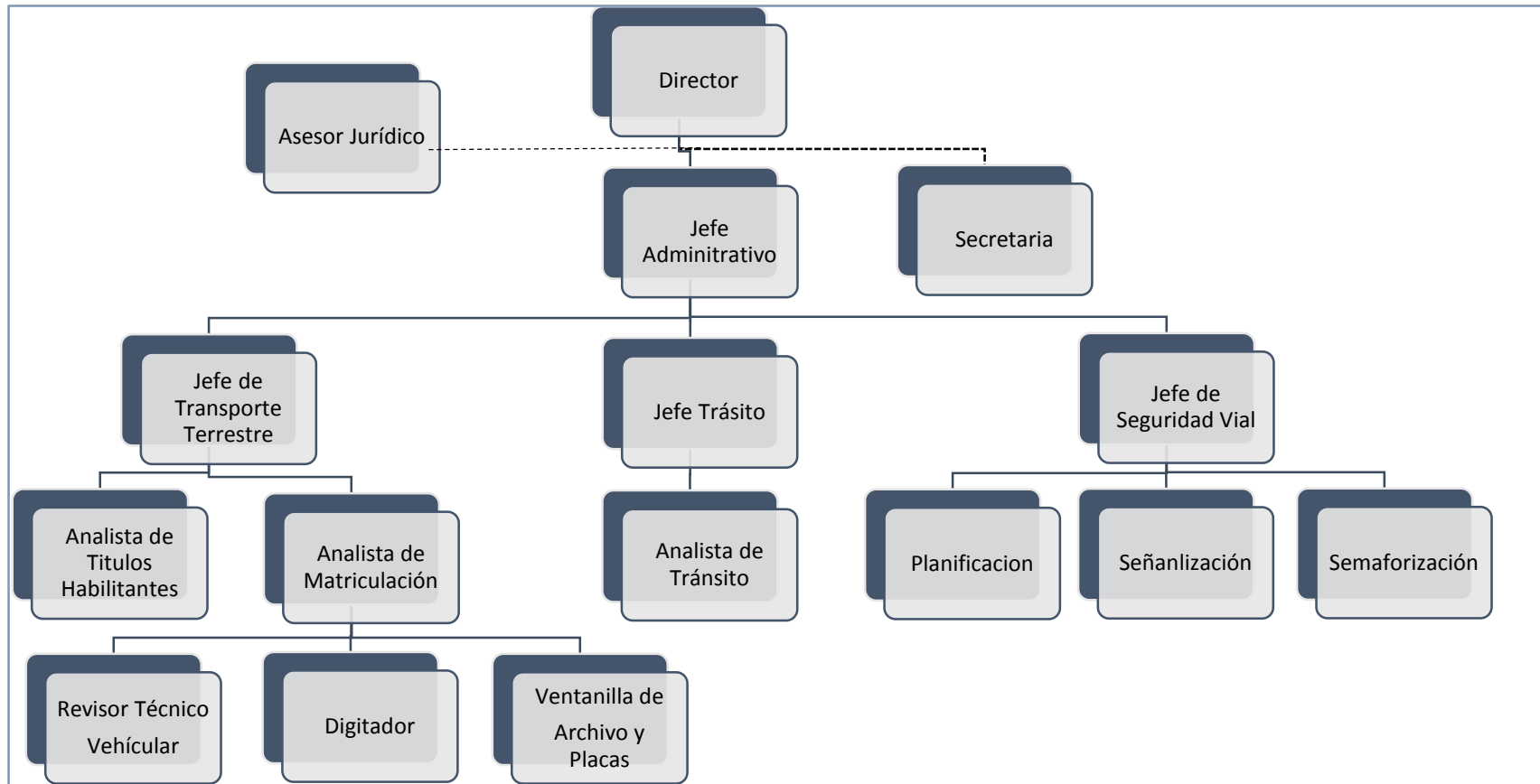


Gráfico 3-6: Estructura organizacional propuesta

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

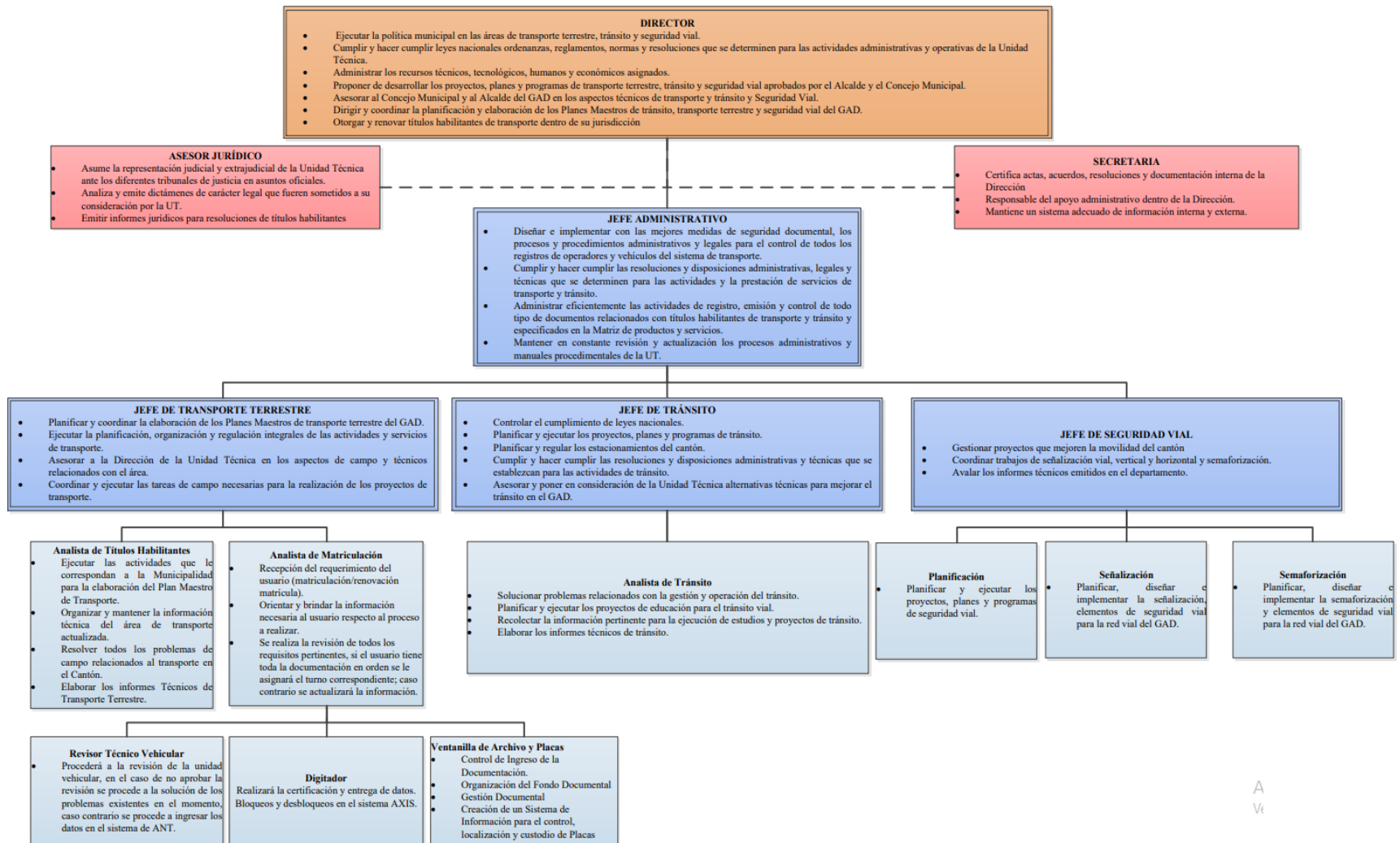


Gráfico 3-7: Organigrama Estructural

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Con la finalidad de optimizar recursos humanos y financieros, se coordinarán y gestionarán con las dependencias afines del GAD Municipal de Caluma, se recomienda que esta estructura propuesta sea evaluada partir de los dos años de su aplicación, con el objetivo de fortalecer los requerimientos a futuro.

3.6.3.2. Competencias de las Jefaturas

Efectuar procesos acordes a las competencias asumidas por la Unidad Técnica Municipal, obteniendo los mejores resultados por medio de un procedimiento ordenado y a tiempo ante las necesidades de los usuarios, de manera eficiente, es lo que busca el presente trabajo, para lo cual se crea una matriz de acuerdo a los cargos de cada una de las Jefaturas de la Unidad Técnica. Mismas que deberán ser desempeñadas por el personal a cargo de cada área.

Tabla 3-8: Competencias por Jefaturas

N.º	Competencias	Responsable
1	Diseñar e implementar con las mejores medidas de seguridad documental, los procesos y procedimientos administrativos y legales para el control de todos los registros de operadores y vehículos del sistema de transporte.	Jefatura Administrativa
2		
3	Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas, legales y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte y tránsito.	
4	Administrar eficientemente las actividades de registro, emisión y control de todo tipo de documentos relacionados con títulos habilitantes de transporte y tránsito y especificados en la Matriz de productos y servicios. Mantener en constante revisión y actualización los procesos administrativos y manuales procedimentales de la UT	
1	Proceso de transferencia de dominio	Jefatura de Transporte Terrestre
2	Proceso de certificaciones	
3	Proceso de Revisión técnica vehicular	
4	Proceso de Renovación de matrícula	
5	Proceso de los estudios de Transporte Tránsito y Seguridad Vial	
6	Proceso de Emisión, renovación y verificación de contratos de operación de transporte público, comercial y cuenta propia	
7	Política local de transporte terrestre	
8	Plan local de transporte terrestre	
9	Programas y Proyectos de transporte terrestre	
10	Estudio de tarifas locales de los servicios de transporte terrestre	
11	Estudio para Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre	
12	Elaborar Estudio Técnicos	
13	Cumplimiento de títulos habilitantes (Contratos, permiso, cuenta propia)	
14	Sanciones o multas a operadoras de transporte	
1	Política local de tránsito	Jefatura de Tránsito
2	Plan local de tránsito	
3	Procedimiento para reclamos por sanciones o multas	
4	Gestión de movilidad integral segura	
5	Campañas regulares para prevenir accidentes de tránsito	
6	Campañas de concienciación sobre hábitos riesgosos	
7	Elaborar Estudio Técnicos	
8	Programas y Proyectos de tránsito	
9	Normativa para minimizar la accidentabilidad	
10	Uso y ocupación de vías locales, estacionamiento y paradas	

1	Política local de seguridad vial	Jefatura de Seguridad Vial
2	Plan local de seguridad vial	
3	Programas y Proyectos Seguridad vial	
4	Semaforización y señalización	
5	Jerarquización de vías	
6	Elaborar Estudio Técnicos	
7	Cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipos urbanos.	

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

3.6.3.3. Estructura de procesos a ser atendidos

De conformidad con las Jefaturas Técnicas propuestas para la Unidad Técnica, se despliega el siguiente Flujograma para los procesos a ser atendidos.

3.6.3.3.1. Procesos para la Jefatura Administrativa

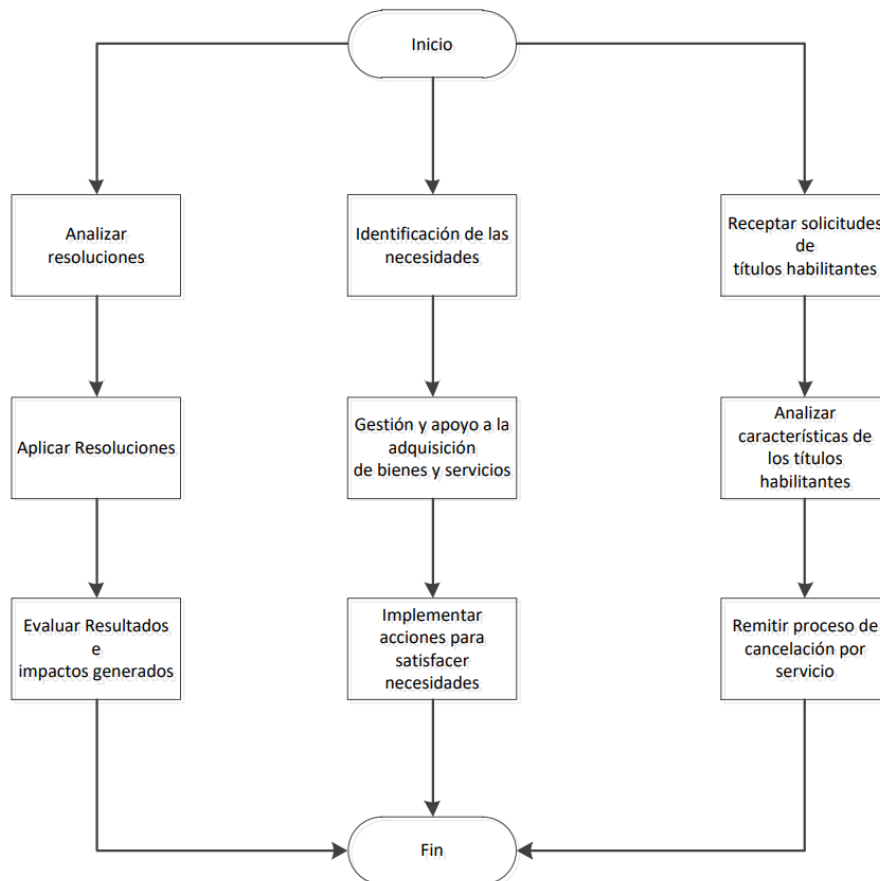


Figura 3-3: Procesos para la Jefatura Administrativa

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

El proceso propuesto nos permite tener una visión general de como la funciones a cargo de la jefatura administrativa, va a desarrollar en base a un conjunto de actividades cronológicas, tanto la para tomar decisiones, resoluciones o proyectos a ejecutarse.

3.6.3.3.2. Proceso para matriculación y certificados

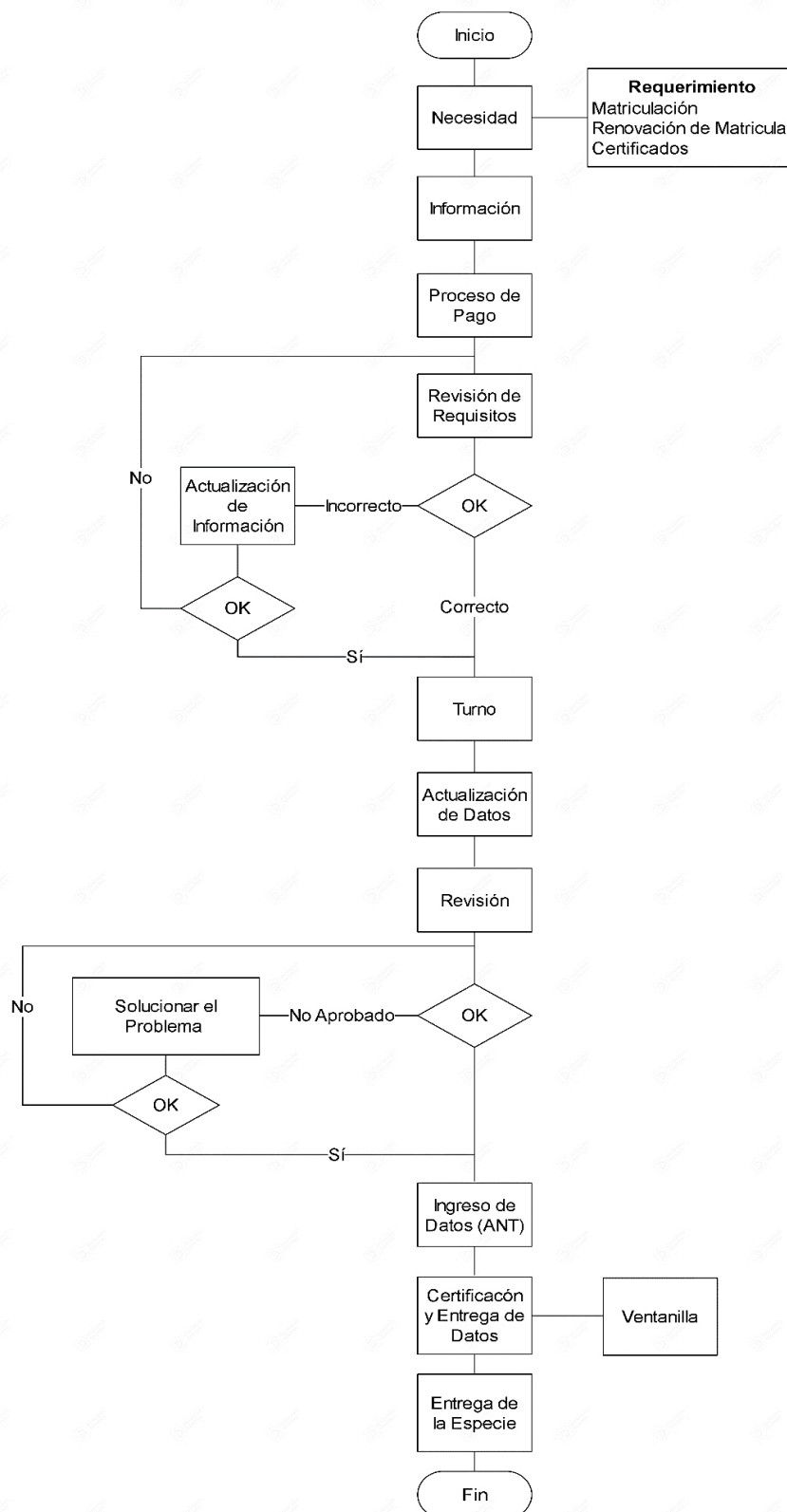


Figura 3-4: Proceso para matriculación y certificados

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Para el área de matriculación se ha desarrollado un flujograma de procesos, el cual permitirá que los funcionarios tengan un proceso sistémico, el cual le permita al departamento desarrollar actividades metódicas y llevar registro de las acciones realizadas tanto por los funcionarios como por los usuarios. A continuación, se encuentra la descripción del proceso para la matriculación de las unidades.

3.6.3.3.3. Descripción del proceso de matrícula y renovación

Una vez que el usuario cuente con la documentación requerida para el trámite, es fundamental asignar un turno, para proceder al pago de impuestos de la municipalidad y tasa de matriculación, continuado de la digitación de la documentación, para proceder la revisión visual y toma de improntas. Una vez que se haya cumplido el proceso y aprobado el procedimiento de revisión vehicular visual y toma de improntas, se continúa con la revisión técnica vehicular con el siguiente proceso:

1. Alineación previa inicial
2. Evaluación de la suspensión
3. Evaluación de los frenos
4. Evaluación de luces
5. Evaluar las emisiones de carbono
6. Evaluar los decibeles del ruido
7. Evaluación de la carrocería y sus desajustes.

El procedimiento aplicado es necesario para matrícula y renovación el cual emite la especie para la circulación del vehículo.

3.6.3.3.4. Proceso para Jefatura de Tránsito

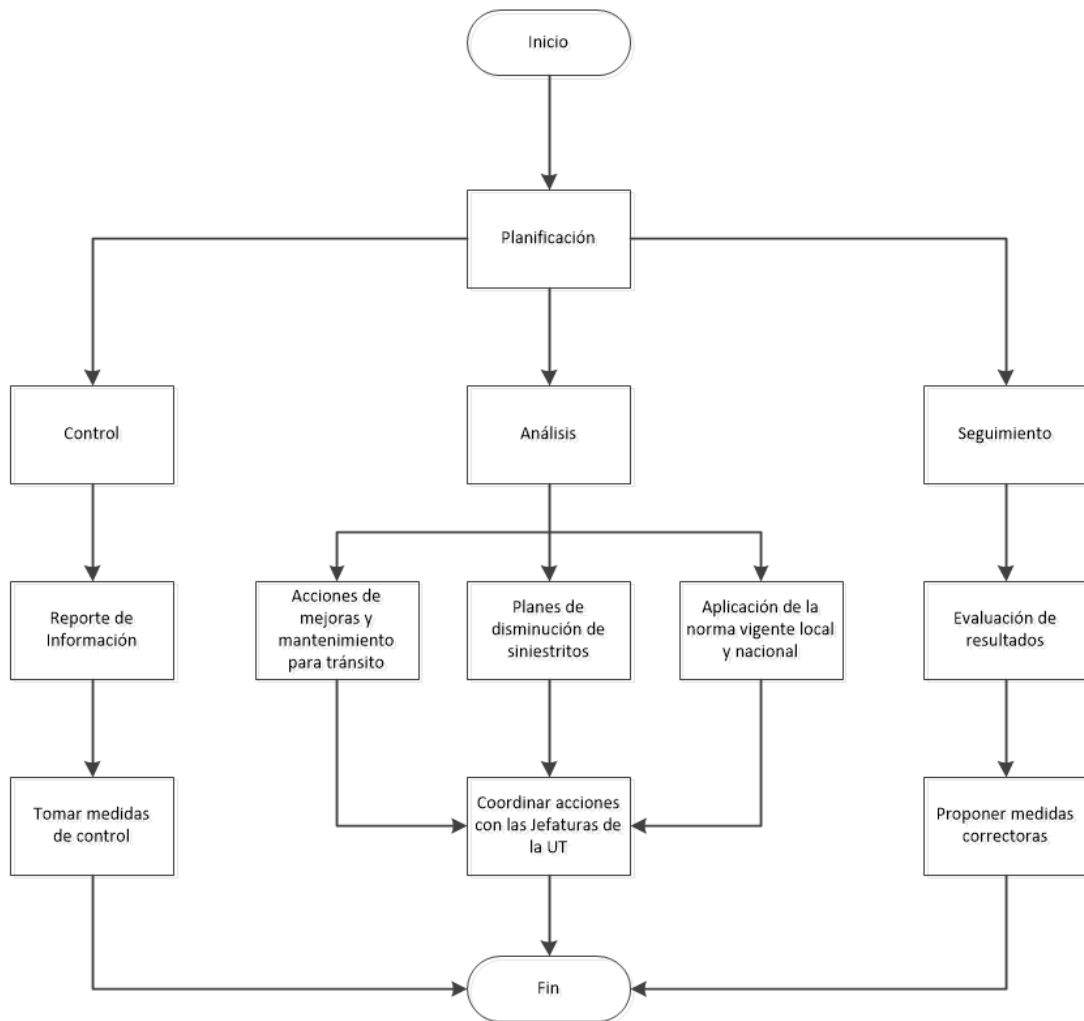


Figura 3-5: Procesos para Jefatura de Tránsito

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

La Jefatura de Tránsito al ser una dependencia encargada de la planificación, análisis, control y evaluación, cuenta con un proceso apegado a la gestión y operación de planes, proyectos, programas y actividades juntamente con otras dependencias de transporte terrestre y seguridad vial, crean acciones para dar soluciones a los problemas de la comunidad.

3.6.3.3.5. Proceso para Jefatura de Seguridad Vial

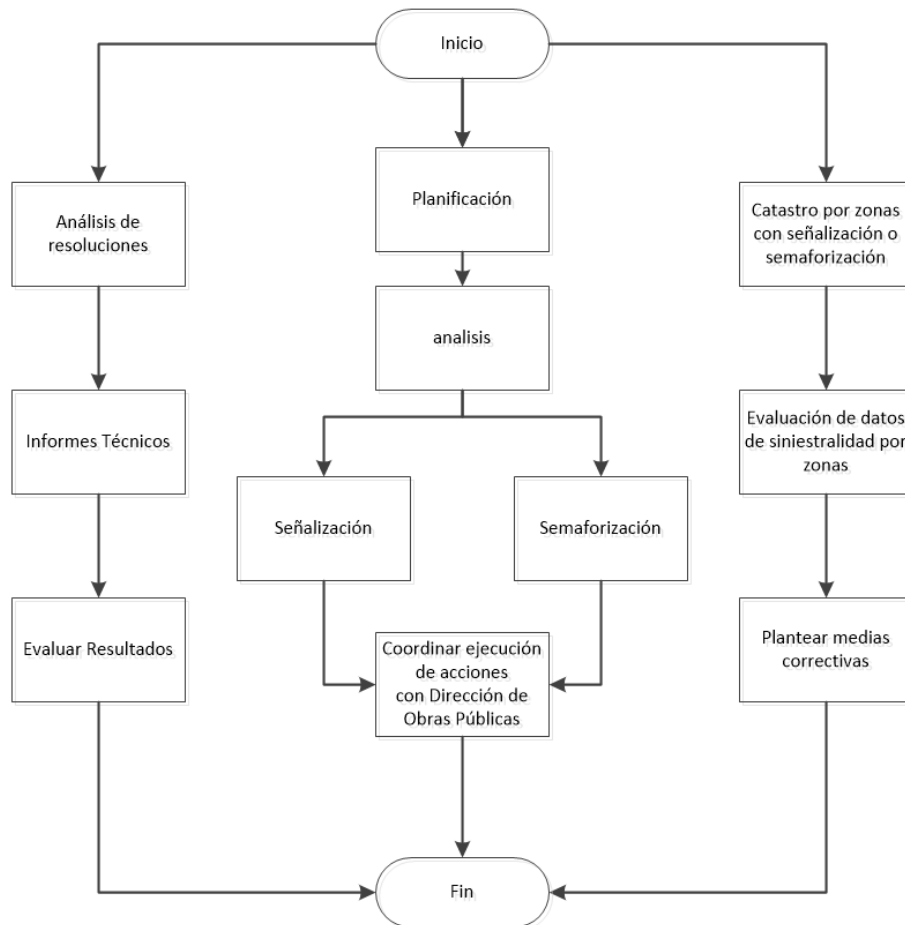


Figura 3-6: Proceso para Jefatura de Seguridad Vial

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

La Jefatura de Seguridad Vial, es el departamento encargado de velar por la seguridad, peatones, biciusuarios, usuarios de transporte, conductores y demás actores que forman parte y hace uso del sistema vial local, para lo cual debe contar con los procesos necesarios para dar soluciones a la problemática que aqueja a estos usuarios, para lo cual se ha planteado un proceso, iniciando desde un análisis con informes técnicos, una planificación para ejecución y evaluación de proyectos ejecutados a fin de contar con información relevante y datos reales de esta temática.

A continuación, se muestra una descripción de cómo se van a desarrollar los estudios técnicos para Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ya sea para la jefatura correspondiente, mismo que cuenta con las actividades a seguir para atender los problemas locales en el ámbito de sus competencias.

3.6.3.4. *Descripción del proceso de Estudios de TTTSV.*

La Unidad Técnica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma al hallarse bajo la dependencia del GAD del Cantón, es necesario que se le gestione la petición por medio de un oficio a la Dirección de la Unidad Técnica a fin de ser remitido al Consejo Municipal, Departamento de Obras Públicas y su Comisión, continuara con la aprobación o desaprobación de la solicitud. Con la aprobación de la petición una vez que los técnicos realizan la reunión a fin de tratar la solicitud expuesta, se asignara actividades al personal involucrado, para posteriormente proceder a la elaboración de las herramientas destinadas para el desarrollo del proyecto.

Con la recopilación de información se analizará los datos obtenidos en la investigación de campo efectuado, se procederá con el desarrollo del informe, de encontrarse dentro de los parámetros a evaluar o solucionar se realiza la entrega a la Dirección para que sea aprobado por medio del Consejo Municipal. De encontrarse inconsistencias en el proyecto, se evaluará otra vez la información y estadísticas a fin de corregir errores.

El proceso propuesto tendrá el siguiente orden:

1. Solicitud
2. Trabajo de la propuesta en Consejo Municipal, Departamento de Obras Públicas y Comisión
3. Aprobación y/o Desaprobación
4. Cronograma de actividades y responsables
5. Recopilación de información y datos
6. Informe Técnico
7. Aprobación y/o Desaprobación
8. Difusión o Ejecución

3.6.4. *Dirección*

Para desarrollar las competencias asumidas, se proponen estrategias de mejora para la institución, por medio de la información obtenida y el desarrollo ordenado de funciones y procesos, se generará con mayor eficiencia, los servicios que presta la Unidad Técnica cubriendo así las expectativas de los usuarios.

3.6.4.1. Estrategias Propuestas N° 1

Tabla 3-9: Estrategia 1 - Modelo de Gestión

Estrategia 1	
Modelo de Gestión para la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.	
Descripción	Se diseña un Modelo de Gestión para la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de manera que cada uno de los funcionarios conozca sus funciones y atribuciones y como debe desempeñar en su cargo.
Objetivo	Conocer las competencias de las Jefaturas de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, nuevos procesos para trámites que se desarrollan y tiene a su cargo en la entidad.
Responsables	Dirección de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.
Táctica	Establecer descriptor de puesto con las funciones que realizar cada uno de los colaboradores.
Alcance	Incrementar en un 80% el nivel de operación y conocimientos en el personal.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Estrategia 1: Modelo de Gestión para la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.

Tabla 3-10: Descriptor de puesto- Director UT

Misión: Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el Cantón GADMCC.
Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia en planificación y operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial, al menos 5 años de experiencia en cargos similares.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none"> • Ejecutar la política municipal en las áreas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. • Cumplir y hacer cumplir leyes nacionales. • Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos, normas y resoluciones que se determinen para las actividades administrativas y operativas de la Unidad Técnica • Administrar los recursos técnicos, tecnológicos, humanos y económicos asignados a la Unidad Técnica. • Desarrollar los proyectos, planes y programas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial aprobados por el Alcalde y el Concejo Municipal. • Proponer al Alcalde y al Concejo Municipal planes, proyectos y programas de tránsito, transporte y seguridad vial. • Asesorar al Concejo Municipal y al Alcalde del GAD en los aspectos técnicos de transporte y tránsito y Seguridad Vial. • Elaborar, programar y ejecutar el presupuesto económico y financiero de la Unidad Técnica. • Coordinar con otras dependencias municipales y otras entidades externas, actividades relacionadas con las funciones de la Unidad Técnica. • Dirigir y coordinar la planificación y elaboración de los Planes Maestros de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del GAD. • Otorgar y renovar títulos habilitantes de transporte dentro de su jurisdicción. • Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-11: Descriptor de puesto-Asesor Jurídico

Misión: Asesorar y representar en aspectos de orden jurídico y legal a la DMTTTSV en relación a las funciones y actividades de su incumbencia
Perfil: Abg. en Derecho con experiencia laboral mínima de 2 años con trabajos relacionados o vinculados al transporte.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none">• Asume la representación judicial y extrajudicial de la Dirección ante los diferentes tribunales de justicia en asuntos oficiales.• Patrocinar ante los jueces y tribunales competentes, la defensa judicial de la Dirección de TTTSV.• Asesorar a la Dirección Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre Y seguridad Vial en asuntos de carácter jurídico y legal.• Elaborar proyectos de contratos, convenios, informes y comodatos, que deba suscribir la Dirección con personas naturales o jurídicas, así como los proyectos de ordenanzas que se requiera.• Analiza y emite dictámenes de carácter legal que fueren sometidos a su consideración por el Director de la DMTTTSV.• Asesoramiento en materia de contratación pública a todas las instancias administrativas.• Cumplir las demás funciones que señalan la normativa legal vigente en materia de la nueva competencia.• Emitir informes jurídicos para resoluciones de títulos habilitantes

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-12: Descriptor de puesto- Secretario/a

Misión: Implementar procesos administrativos con seguridad documental, custodia de bienes, seguimiento y control de toda la documentación que ingresa y emite de la UT.
Perfil: Tecnólogo/a con conocimientos administrativos con experiencia laboral mínima de 1 año en la administración documental.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none">• Certifica actas, acuerdos, resoluciones y documentación interna de la Dirección• Tramita y prepara documentos de la DMTTTSV• Organización Documental (clasificar, ordenar, describir).• Descripción (Inventarios, e Indización).• Responsable del apoyo administrativo dentro de la Dirección.• Mantiene un sistema adecuado de información interna y externa.• Y las demás asignadas por su superior relacionadas con el área.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-13: Descriptor de puesto- Jefe Administrativo

<p>Misión: Proponer ante el Concejo cantonal, y la Dirección de la UT. proyectos de Normas y Regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro del Cantón.</p>
<p>Perfil: Profesional del área administrativa con conocimientos del marco jurídico vigente, procesos administrativos y servicio al cliente, experiencia mínimo 3 años.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar e implementar con las mejores medidas de seguridad documental, los procesos y procedimientos administrativos y legales para el control de todos los registros de operadores y vehículos del sistema de transporte. • Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas, legales y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte y tránsito. • Administrar eficientemente las actividades de registro, emisión y control de todo tipo de documentos relacionados con títulos habilitantes de transporte y tránsito y los demás relacionados, especificados en la Matriz de productos y servicios. • Mantener en constante revisión y actualización los procesos administrativos y manuales procedimentales de la UT. • Diseñar e implementar los procesos más idóneos y de calidad para la atención al cliente. • Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-14: Descriptor de puesto- Jefe de Transporte Terrestre

<p>Misión: Proponer ante el Concejo cantonal, y la Dirección de la UT. proyectos de Normas y Regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, que permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, dentro del Cantón.</p>
<p>Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia de mínimo 3 años en planificación y operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Controlar el cumplimiento de leyes nacionales. • Planificar y coordinar la elaboración de los Planes Maestros de transporte terrestre del GAD considerando las directrices del Plan Nacional de Desarrollo. • Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos, normas y resoluciones que se determinen para las actividades administrativas y operativas del GAD. • Ejecutar los proyectos, planes y programas de transporte. • Ejecutar la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de transporte. • Asesorar a la Dirección de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GAD en los aspectos de campo y técnicos relacionados con el área. • Coordinar y ejecutar las tareas de campo necesarias para la realización de los proyectos de transporte. • Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-15: Descriptor de puesto-Analista de Transporte Terrestre

Analista de Transporte Terrestre de la Unidad Técnica Municipal Tránsito, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón Caluma
<p>Misión: Trabajar juntamente con el Jefe de este departamento para proponer las estrategias para la ejecución y cumplimiento de las competencias asumidas, contar con una planificación para la organización del transporte terrestre en la localidad y contar con una actualización de datos de las distintas modalidades de que operan en la localidad.</p>
<p>Profesional con conocimientos y experiencia de mínimo 2 años en planificación y operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ejecutar las actividades que le correspondan a la Municipalidad para la elaboración del Plan Maestro de Transporte Organizar y mantener la información técnica del área de transporte actualizada • Resolver todos los problemas de campo relacionados al transporte en el Cantón. • Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones • Elaborar los informes técnicos de transporte.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-16: Descriptor de puesto- Revisor Técnico Vehicular

<p>Misión: Establecer planes programas y acciones para cumplir lo establecido en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial del Art. 310 al Art. 313.</p>
<p>Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia de mínimo 2 años en planificación y operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.</p>
<p>Responsabilidades: Todos los aspectos referentes a la revisión técnica vehicular, mismo que estos sujetos a las normas técnicas INEN, reglamentos vigentes, y otras que se enuncien o modifiquen conforme a las necesidades creadas para garantizar la seguridad y comodidad en el usuario como se presenta a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificación del número de chasis y motor. • Motor: Verificación de fugas de aceite, ruidos extraños y características de los gases de escape. • Dirección: Verificación de juego del volante, pines y bocines, terminales y barras de dirección. • Frenos: Verificación de pedal y estacionamiento. • Suspensión: Espirales, amortiguadores, resortes o paquetes, mesas. • Transmisión: Verificación de fugas de aceite, engrane correcto de marchas • Eléctrico: Funcionamiento de luces de iluminación y señalización, internas y externas del vehículo, limpiaparabrisas, bocina. • Neumáticos: Verificación de la profundidad de cavidad de la banda de rodadura, mínimo <u>1,6 mm</u>. • Tubo de escape: Deberá estar provisto de silenciador y una sola salida sin fugas • Carrocería: Verificación de recubrimiento interno y externo, pintura, vidrios de seguridad para uso automotor claros, asientos, asideros de sujeción, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, plumas limpiaparabrisas, pito

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-17: Descriptor de puesto- Digitador

Misión: Efectuar el proceso para la obtención de la matrícula una vez, renovación y certificación efectuados los pagos correspondientes.
Perfil: Técnico o Tecnólogo con formación en administración, sistemas informáticos. Experiencia Laboral de 1 año en áreas afines
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none"> • Participar conjuntamente con el director de matriculación en la elaboración de planes operativos, metas y resultados anuales. • Mantener bajo su custodia y responsabilidad las claves de acceso al sistema. • Archivar la documentación ingresada de acuerdo a cada proceso, para su posterior a la dirección y archivo general. • Ingresar la información contenida en la documentación oficial entregada en su despacho. • Verificar la autenticidad de los documentos entregados, en caso de inconsistencias deberá reportar al inmediato superior para el trámite respectivo. • Velar por el correcto uso y mantenimiento de los equipos a su cargo, evitando interrumpir la atención al público.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-18: Descriptor de puesto- Digitador ventanilla

Misión: Atención al público en la recaudación de cuenta propia o de terceros y otros.
Perfil: Licenciado en contabilidad y auditoría, o carreras afines, con conocimientos en paquetes informáticos de Office o paquetes contables. Experiencia Laboral de 1 año en áreas afines.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none"> • Atención al cliente • Custodio de las especies fiscales • Enviar informes de especies fiscales a la ANT • Encargado de los procesos de placas y archivo. • Responsable de la elaboración de los partes diarios y consolidados

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-19: Descriptor de puesto- Jefe de Tránsito

Misión: Proponer ante el Concejo cantonal, y la Dirección de la UT. proyectos de Normas y Regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, que permitan asegurar la correcta dirección de las actividades de tránsito, dentro su jurisdicción.
Perfil: El Jefe de Tránsito será un profesional con conocimientos y experiencia en tránsito y vialidad, con mínimo 3 años de experiencia.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none"> • Controlar el cumplimiento de leyes nacionales. • Planificar y ejecutar los proyectos, planes y programas de tránsito. • Planificar, diseñar e implementar la señalización, semaforización y elementos de seguridad vial para la red vial del GAD. • Planificar y regular los estacionamientos del cantón. • Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se establezcan para las actividades de tránsito y seguridad vial. • Poner en consideración de la Dirección de la Unidad Técnica alternativas técnicas para mejorar el tránsito y la seguridad vial en el GAD. • Asesorar a la Dirección del GAD, en los aspectos de campo y técnicos relacionados con el área. • Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-20: Descriptor de puesto- Analista de Tránsito

<p>Misión: Trabajar juntamente con el Jefe de este departamento para proponer las estrategias para la ejecución y cumplimiento de las competencias asumidas, contar con una planificación para la organización del tránsito en la localidad y contar con una actualización de datos de las distintas modalidades de que operan en la localidad.</p>
<p>Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia en tránsito y vialidad, con mínimo 2 años de experiencia.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Solucionar problemas relacionados con la gestión y operación del tránsito y la seguridad vial.• Planificar y ejecutar los proyectos de educación para el tránsito y la seguridad vial.• Recolectar la información pertinente para la ejecución de estudios y proyectos de tránsito y seguridad vial.• Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones.• Elaborar los informes técnicos de tránsito y seguridad vial.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-21: Descriptor de puesto- Jefe de Seguridad Vial

<p>Misión: Proponer ante el Concejo cantonal, y la Dirección de la UT. proyectos de Normas y Regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, que permitan asegurar la correcta gestión en temas de seguridad vial.</p>
<p>Perfil: Profesional en área relacionado al Tránsito con conocimientos y experiencia de mínimo 3 años en planificación y operaciones de transporte, tránsito y seguridad vial.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Apoyar a la ejecución del Plan de Movilidad Cantonal• Controlar el cumplimiento de leyes nacionales.• Planificar y coordinar la elaboración de los Planes Maestros de transporte terrestre del GAD considerando las directrices del Plan Nacional de Desarrollo.• Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos, normas y resoluciones que se determinen para las actividades administrativas y operativas del GAD.• Ejecutar los proyectos, planes y programas de transporte.• Ejecutar la planificación, organización y regulación integrales de las actividades y servicios de transporte.• Asesorar a la Dirección de la Unidad Técnica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del GAD en los aspectos de campo y técnicos relacionados con el área.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-22: Descriptor de Puesto-Planificación

<p>Misión: Preparar y poner a consideración de las autoridades la implementación de un plan de sistematización de la información y la comunicación de la institución, en coordinación con todas las áreas.</p>
<p>Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia en planificación de tránsito, vialidad y seguridad vial, con mínimo 2 años de experiencia.</p>
<p>Responsabilidades:</p> <ul style="list-style-type: none">• Coordinar y ejecutar las tareas de campo necesarias para la realización de los proyectos de transporte.• Ejecutar las actividades que le correspondan a la Municipalidad para la elaboración del Plan Maestro de Transporte• Organizar y mantener la información técnica del área de transporte actualizada• Resolver todos los problemas de campo relacionados al transporte en el Cantón.• Cumplir todas aquellas otras obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas funciones.• Elaborar los informes técnicos de tránsito y seguridad vial.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-23: Descriptor de puesto-Señalización

Misión: Colaborar con las demás demencias para el desarrollo de estudios y proyectos de transporte, tránsito y seguridad vial con el fin de mejorar la vialidad de la ciudadanía del cantón.
Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia en tránsito, vialidad y seguridad vial, con mínimo 2 años de experiencia.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none">• Elaborar los informes técnicos.• Controlar el cumplimiento de leyes nacionales.• Planificar y ejecutar los proyectos, planes y programas de Señalización.• Planificar, diseñar e implementar la señalización y elementos de seguridad vial para la red vial del GAD.• Planificar y regular los estacionamientos del cantón.• Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas y técnicas que se establezcan para las actividades de tránsito y seguridad vial.• Solucionar problemas relacionados con la gestión y operación del tránsito y la seguridad vial.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Tabla 3-24: Descriptor de puesto-Semaforización

Misión: Colaborar con las demás demencias para el desarrollo de estudios y proyectos de transporte, tránsito y seguridad vial con el fin de mejorar la vialidad de la ciudadanía del cantón.
Perfil: Profesional con conocimientos y experiencia en tránsito, vialidad y seguridad vial, con mínimo 2 años de experiencia.
Responsabilidades: <ul style="list-style-type: none">• Planificar y ejecutar los proyectos, planes y programas de semaforización.• Planificar, diseñar e implementar la semaforización y elementos de seguridad vial para la red vial del GAD.• Poner en consideración de la Dirección de la Unidad Técnica alternativas técnicas para mejorar el tránsito y la seguridad vial en el GAD.• Asesorar a la Dirección del GAD, en los aspectos de campo y técnicos relacionados con el área.• Solucionar problemas relacionados con la gestión y operación del tránsito y la seguridad vial.• Recolectar la información pertinente para la ejecución de estudios y proyectos de tránsito y seguridad vial.• Elaborar los informes técnicos.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Las atribuciones de cada uno de los funcionarios en caso de requerir colaboración con otros departamentos, que a disposición del Director de la Unidad y del Consejo Directivo a fin de mejorar los servicios y cumplir con las planificaciones.

3.6.4.2. Estrategias Propuesta N° 2

Tabla 3-25: Estrategia 2- Capacitación

Estrategia 2	
Capacitación a funcionarios de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.	
Descripción	Gestiona capacitaciones para todo el personal, de manera que en los servicios brindados incremente el nivel la satisfacción del usuario y se refleje la imagen de la institución.
Objetivo	Cumplir con capacitación al personal por lo menos dos veces al año como lo estipula la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a fin de asumir las competencias de las Jefaturas de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, sus nuevos procesos y trámites que tiene a su cargo.
Responsables	Jefatura Administrativa de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.
Táctica	Actualizar conocimientos y atención a los usuarios a fin de mejorar la atención en la Unidad Técnica.
Alcance	Incrementar en un 80% el nivel de satisfacción de los funcionario y usuarios.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Estrategia 2: Capacitación a funcionarios de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.

Tabla 3-26: Programa de Capacitación a Funcionarios

<p>Justificación:</p> <p>La UT-TTTSV-MCC- tiene por objetivo organizar planificar, controlar y regular el Transporte Terrestre dentro de ámbito de sus competencias dentro de su circunscripción territorial, a través de sus competencias matriculación.</p> <p>En una institución el recurso más significativo es el talento humano que labora en ella, puesto que desarrollan las actividades que tienen bajo su competencia, es fundamental que estos funcionarios cuenten con capacitación para la prestación de servicios, siendo la conducta, respeto y rendimiento aspectos fundamentales que influyen directamente en la calidad y precesión de los usuarios acerca de los servicios ofertados.</p> <p>Un equipo de trabajo motivado en su ambiente laboral refleja la calidad de los servicios y que transmite a sus usuarios, contribuye a la competitividad y expectativas de los usuarios ante sus dudas o trámites a efectuar.</p>
<p>Alcance:</p> <p>El programa de capacitación contempla una aplicación a todos los funcionarios que laboran en la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.</p>
<p>Fines del Programa de Capacitación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer una comunicación directa entre los funcionarios y por medio de esta asegurar la calidad y eficiencia en el servicio al usuario. • Plasmear conductas positivas y crear un ambiente laboral agradable. • Velar por la salud física y mental de los funcionarios en el área de laboral (Actitudes y Comportamientos).
<p>Objetivos del Programa de Capacitación</p> <p>Objetivo General</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitar al personal de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma, en temas de desarrollo organizacional (planificación, organización, cultura organizacional, clima laboral, etc.) a fin de corregir actitudes ante el usuario y los mismos colaboradores para contribuir con un ambiente de trabajo agradable.

<p>Objetivos Específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Socializar el proceso admirativo, jerarquización de funciones y competencias asumidas por las distintas áreas de la Unidad, a fin de crear una sinergia para lograr resultados efectivos y funcionar en un futuro con procesos objetivos. • Desarrollar las habilidades y experiencias del personal a fin de cumplir con los planes, objetivos y metas planteados por la institución. • Actualizar conocimientos demandados en las diferentes áreas en la que se desempeñan los funcionarios. 											
<p>Metas</p> <p>Capacitar al 100% del funcionario de la Unidad Técnica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Director (1) • Jefes Departamentales (4) • Personal de Asistencia (2) • Personal Operativo (9) 											
<p>Estrategias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementar un sistema (mecanismo) de coordinación con la ANT, CTE, MTOP a nivel provincial, zonal, regional y nacional • Buscar cooperación técnica nacional e internacional • Integración con entidades públicas del sector MTOP, ANT, CTE • Integración con Universidades, institutos, observatorios, etc. • Organismos de cooperación y asistencia técnica 											
<p>Tipos y Niveles de Capacitación</p> <p>Tipos de Capacitación</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Capacitación Inductiva</th> <th>Capacitación Preventiva</th> <th>Capacitación Correctiva</th> <th>Capacitación para el desarrollo de carrera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Este tipo de capacitación permite a la institución la facilidad de integrar un nuevo colaborador a su ambiente de trabajo.</td> <td>Permite a la institución anticiparse a los cambios internos que se pudieran producirán. Tiene como fin la preparación del personal hacia la adopción de nuevas metodologías de trabajo.</td> <td>Orientada a la solución de problemas de desempeño. Aplica previamente un examen de diagnóstico, el determina cuáles son las necesidades través de acciones de capacitación</td> <td>Facilita al colaborador a capacitarse en áreas específicas para ocupar diferentes posiciones dentro de la empresa.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Niveles de Capacitación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nivel Básico • Nivel intermedio • Nivel Avanzado 				Capacitación Inductiva	Capacitación Preventiva	Capacitación Correctiva	Capacitación para el desarrollo de carrera	Este tipo de capacitación permite a la institución la facilidad de integrar un nuevo colaborador a su ambiente de trabajo.	Permite a la institución anticiparse a los cambios internos que se pudieran producirán. Tiene como fin la preparación del personal hacia la adopción de nuevas metodologías de trabajo.	Orientada a la solución de problemas de desempeño. Aplica previamente un examen de diagnóstico, el determina cuáles son las necesidades través de acciones de capacitación	Facilita al colaborador a capacitarse en áreas específicas para ocupar diferentes posiciones dentro de la empresa.
Capacitación Inductiva	Capacitación Preventiva	Capacitación Correctiva	Capacitación para el desarrollo de carrera								
Este tipo de capacitación permite a la institución la facilidad de integrar un nuevo colaborador a su ambiente de trabajo.	Permite a la institución anticiparse a los cambios internos que se pudieran producirán. Tiene como fin la preparación del personal hacia la adopción de nuevas metodologías de trabajo.	Orientada a la solución de problemas de desempeño. Aplica previamente un examen de diagnóstico, el determina cuáles son las necesidades través de acciones de capacitación	Facilita al colaborador a capacitarse en áreas específicas para ocupar diferentes posiciones dentro de la empresa.								
<p>Acciones a Desarrollar</p> <p>El presente programa de capacitación contara con temas específicos dirigidos a todo el personal que laboran dentro de la Unidad Técnica del Cantón Caluma, permitiendo el desarrollo personal y profesional, y de esta manera alcanzar un desempeño laboral.</p> <p>Temas de Capacitación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planificación y organización • Cultura organizacional • Clima laboral • Relaciones humanas • Imagen institucional 											

Recursos

Humanos

El programa de capacitación contara con ponentes expertos en áreas de:

- Organización y administración de empresas
- Comunicación social
- Psicólogo

Materiales

Espacio Físico: Lugar de la capacitación

Elementos Auxiliares: Útiles (Carpetas, hojas, esferos, pizarra, computadora, proyector)

Material de Aprendizaje: Material de estudio y evaluaciones.

Certificados: Documento de aprobación o participación de la capacitación

Otros: Refrigerio

Financiamiento

La inversión del programa de capacitación asumirá la institución el objetivo de mejorar la calidad del servicio que brinda la Unidad Técnica, para lo cual se estima el siguiente presupuesto.

Descripción	Cantidad	Precio Unitario	Costo Total
Capacitación en Planificación y organización institucional y Cultura organizacional	16	\$18.75	\$300.00
Capacitación en Clima laboral, Relaciones humanas e Imagen Institucional.	16	\$18.75	\$300.00
Kit de Elementos Auxiliares (Carpeta, esfero, hojas)	16	\$1.00	\$16.00
Kit de Material de Aprendizaje (Material de Estudio, Evaluaciones)	16	\$3.00	\$48.00
Otros (Refrigerio)	16	6.00	\$96.00
		Total	\$760.00

El costo especificado contempla la capacitación en 4 días (sábados) durante un mes, para el cual al inicio de la capacitación se entregará los kits de elementos auxiliares, los materiales de aprendizaje y otros se entregará conforme el desarrollo de cada semana de capacitación.

Nota: El certificado para cada funcionar está cubierto en el valor de la capacitación.

Cronograma:

La capacitación tendrá una duración de 20 horas sincrónicas y 20 asincrónicas, dando un total de 40 horas en un periodo de un mes, trabajando los días sábados, en jornadas de 5 horas día.

ACTIVIDADES	1 Mes			
	Semana	Semana	Semana	Semana
	1	2	3	4
Planificación y organización empresarial	✓			
Cultura organizacional y clima laboral		✓		
Relaciones humanas			✓	
Imagen empresarial				✓

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

La aplicación de la estrategia 2 permitirá que todo el capital humano cuente con una captación indispensable para que asuman sus caragos, no solo de acuerdo a las funciones que desempeñaran,

sino que brinden una imagen a los usuarios y público de ser una institución comprometida con el crecimiento institucional, fomentado así mejoras internas en el desempeño de sus colaboradores.

3.6.4.3. Estrategias Propuesta N° 3

Tabla 3-27: Estrategia 3 - Difusión de Competencias y Trabajos

Estrategia 3	
Difusión de Competencias (servicios) y Trabajos realizados por la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.	
<i>Descripción</i>	Realizar eventos de vinculación presencial y virtual, participar en exposiciones con el fin de dar a conocer los servicios que ofrece la dirección, horarios de atención
<i>Objetivo</i>	Lograr una integración, comunicación directa y sistemática desde la Unidad Técnica Municipal hacia los usuarios y población en general.
<i>Responsables</i>	Jefatura Administrativa de la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.
<i>Táctica</i>	Uso de medio de comunicación locales y medio digitales manejados por el GAD y la Unidad Técnica Municipal
<i>Alcance</i>	Incrementar el alcance de un 70% a los usuarios.

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Esta estrategia busca dar a conocer las competencias que tiene a su cargo la Unidad Técnica, de esta manera alcanzar a la población que hacen uso del servicio de esta dependencia, así mismo busca informar sobre los trabajos de realización dentro de cada uno de los departamentos a fin que la población conozca los trabajos planificados en las localidades y zonas del Cantón Caluma. Para poder trabajar con una planificación para la difusión de competencias y trabajos se ha desarrollado una ficha con las actividades que se deberán desarrollar.

Estrategia 3: Difusión de Competencias (servicios) y Trabajos realizados por la Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.

Tabla 3-28: Ficha para Actividades de difusión de competencias y trabajos

Unidad Técnica Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma.					
Nº	Actividad	Responsable	Plazo	Cumple	No cumple
1	Creación de medios digitales de comunicación	Jefatura Administrativa	15 días		
2	Difusión de competencias por Jefaturas	Jefatura De Transporte, Tránsito Y Seguridad Vial	15 días		
3	Calendarización para matriculación y requisitos	Jefatura de Transporte Terrestre	Cada 30 días		
4	Difusión de requisitos para certificaciones	Jefatura de Transporte Terrestre	Cada 60 días		
5	Planificación de trabajos, proyectos y actividades de las Jefaturas	Jefatura De Transporte, Tránsito Y Seguridad Vial	Cada 90 días		
6	Difusión de avances de planes locales de TTTSV de las Jefaturas	Jefatura De Transporte, Tránsito Y Seguridad Vial	Cada 5 Días		
7	Avances de Estudios Técnicos en TTTSV	Jefatura De Transporte, Tránsito Y Seguridad Vial	Cada 5 Días		
8	Avances de trabajos en ejecución en TTTSV	Jefatura De Transporte, Tránsito Y Seguridad Vial	Cada 5 Días		

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

Con el fin de que esta información llegue a toda la población se trabajará con los medios locales para la difusión en radio, televisión y demás medios digítateles y así contar una mejor cobertura en las distintas zonas del Cantón.

3.6.4.4. Mapa de proceso

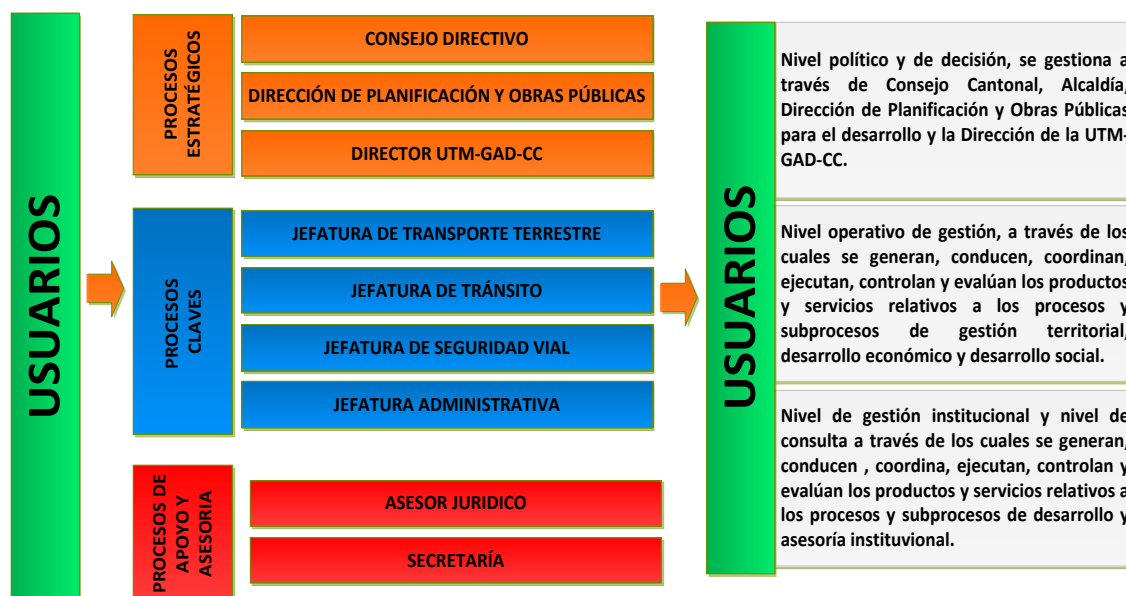


Gráfico 3-8: Mapa de Procesos de la UTM- GAD-CC

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

3.6.4.5. Sistema integrado de planificación



Gráfico 3-9: Sistema integrado de planificación de la UTM-GAD- CC

Realizado por: Arias Stalin, 2021.

3.6.5. Control

Luego de la aplicación de las estrategias en la sección de dirección se provee una evaluación de desempeño interna y externa de la institución luego de un periodo de 6 meses a fin de verificar la eficiencia de la Unidad Técnica en la prestación de servicios. Esta evaluación permitirá conocer si se logró el alcance establecido.

La evaluación se aplicará a todas las áreas de alta dirección, mandos medios y operativos y en un periodo de 2 años estos deberán ser reevaluados a fin de considerarse para los procesos de ascenso, permanencia y promoción de los servidores.

Para optimizar los procedimientos de capacitación, se coordinará entre todos los organismos de control a nivel nacional. Las instituciones podrán reportar al Ministerio del Trabajo cuando se lo requiera, con la finalidad de contar con los procedimientos de formación académica profesional y especialización de los funcionarios.

A fin de llegar a cumplir con los objetivos planteados para la Unidad Técnica en este punto hemos planteado estrategias para alcanzar una evaluación metódica y poder compilar información detallada y que sea útil en nuevas administraciones.

3.6.5.1. *Estrategias*

- Sistema/mecanismo de seguimiento/monitoreo/evaluación y corrección en el cumplimiento oportuno y permanente de políticas, objetivos, metas, programas y proyectos en fin de la competencia
- Diseñar un sistema de medición con vehemencia en formación de equipos, establecimiento de indicadores y análisis del funcionamiento de procesos claves.
- Cumplimiento de las metas establecidas en planes de desarrollo
- Convicción en el uso de los recursos
- Ejecución presupuestaria anual

A continuación, se presenta la evaluación interna para los colaboradores de la institución:

EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO										
DATOS DEL SERVIDOR										
Nombres y Apellidos:								Fecha:		_ / _ / _
Denominación del puesto que desempeña								Equipo de trabajo		_____
Apellidos y Nombres del Jefe inmediato:										
Indicaciones: Defina sucintamente cada punto y califíquelo de acuerdo con el siguiente criterio.										
Criterio de Evaluación	Optimo	Encima de la media			Debajo de la Media			Nulo		
	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
ASPECTOS										
Desempeño de la función										CALIFICACIÓN
1. Producción Cantidad de trabajo ejecutado normalmente										
2. Calidad Exactitud y orden de trabajo										
3. Conocimiento del trabajo Grado de conocimiento de sus tareas										
4. Cooperación Actitud hacia la empresa, jefe y colegas										
Características individuales										
1. Comprensión Grado de percepción de problemas, hechos y situaciones										
2. Creatividad Capacidad para ejecutar ideas productivas										
3. Realización Capacidad para ejecutar ideas productivas										
Evaluación complementaria										
1. Ajuste general a las funciones Adecuación y desempeño de la función										
2. Proceso funcional Grado de desarrollo en la función										
3. Asistencia y puntualidad Responsabilidad en cuanto a horarios y deberes										
4. Salud Estado general de salud y grado de disposición										
TOTAL										
Observaciones: _____										

La evaluación externa se la realizará por medio de una encuesta a los usuarios, en lo relacionado a la prestación de los servicios y desempeño de los funcionarios. Los elementos para la evaluación serán:

- Eficacia (Porcentaje de avance de planes, programas y proyectos)
- Eficiencia (Prestación de servicios)
- Dar cumplimiento a los requisitos legales de acuerdo a la normativa vigente
- Gestión de la capacidad administrativa

A continuación, se muestra la tabla de productos y servicios de las competencias de TTTSV, misma que permite observar cuales son las competencias para las Unidades Técnicas y cuáles son las facultades y atribuciones a controlar dentro de cada una de las áreas establecidas en la estructura organizacional por medio del sector en el que se encuentre.

Tabla 3-29: Matriz de productos y servicios de la competencia de TTTSV

Sector				Niveles de Gobierno	
FACULTAD	TRÁNSITO	TRANSPORTE TERRESTRE	SEGURIDAD VIAL	CENTRAL	GAD
	Producto o servicio	Producto o servicio	Producto o servicio		
RECTORÍA	Generación de políticas, lineamientos y emisión de directrices			X	
	Rectoría local				X
PLANIFICACIÓN	Plan nacional estratégico de movilidad multimodal			X	
	Plan de administración de tránsito	Plan maestro local de transporte terrestre	Plan local de seguridad vial		X
REGULACIÓN	Regulación Nacional para establecimiento de estándares y normas técnicas			X	
	Normativa local para regular operaciones de tránsito	Normativa local para la operación de transporte terrestre	Normativa local para minimizar la accidentabilidad		X
CONTROL	Tránsito en vía pública	Sanciones o multas	Estado de la infraestructura	X	X
GESTIÓN*	Colocación de señalización y semaforización	Recaudación por multas	Atención inmediata en caso de accidentes	X	X

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

3.6.5.1. Método de control de competencias

Se construyó una matriz, en la cual constan las competencias, las jefaturas responsables, componentes de administración, planificación, gestión, dirección, control y un check-list, de cumplimiento de las funciones, con la finalidad de llevar un registro y control de cumplimiento institucional, a su vez cada jefatura y dirección de la UTM deberá presentar un informe anual de actividades para rendición de cuentas.

Tabla 3-30: Control de competencias

N°	Competencias	Responsable	Capacidad Rectoría y Planificación	Capacidad de Regulación	Capacidad de Prestación de Servicios	Capacidad de Control	Cumple	
							SI	NO
1	Diseñar e implementar con las mejores medidas de seguridad documental, los procesos y procedimientos administrativos y legales para el control de todos los registros de operadores y vehículos del sistema de transporte.	Jefatura Administrativa	X					
2	Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones administrativas, legales y técnicas que se determinen para las actividades y la prestación de servicios de transporte y tránsito.					X		
3	Administrar eficientemente las actividades de registro, emisión y control de todo tipo de documentos relacionados con títulos habilitantes de transporte y tránsito y especificados en la Matriz de productos y servicios.				X			
4	Mantener en constante revisión y actualización los procesos administrativos y manuales procedimentales de la UT			X				
1	Proceso de transferencia de dominio	Jefatura de Transporte Terrestre			X			
2	Proceso de certificaciones				X			
3	Proceso de Revisión técnica vehicular				X			
4	Proceso de Renovación de matrícula				X			
5	Proceso de los estudios de Transporte Tránsito y Seguridad Vial				X			
6	Proceso de Emisión, renovación y verificación de contratos de operación de transporte público, comercial y cuenta propia				X			
7	Política local de transporte terrestre		X					
8	Plan local de transporte terrestre		X					
9	Programas y Proyectos de transporte terrestre		X					
10	Estudio de tarifas locales de los servicios de transporte terrestre			X				
11	Estudio para Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre			X				
12	Elaborar Estudio Técnicos			X				
13	Cumplimiento de títulos habilitantes (Contratos, permiso, cuenta propia)						X	
14	Sanciones o multas a operadoras de transporte						X	
1	Política local de tránsito		X					
2	Plan local de tránsito		X					
3	Procedimiento para reclamos por sanciones o multas			X				
4	Gestión de movilidad integral segura			X				
5	Campañas regulares para prevenir accidentes de tránsito					X		
6	Campañas de concienciación sobre hábitos riesgosos					X		

7	Elaborar Estudio Técnicos	Jefatura de Tránsito			X			
8	Programas y Proyectos de tránsito		X					
9	Normativa para minimizar la accidentabilidad		X					
10	Uso y ocupación de vías locales, estacionamiento y paradas					X		
1	Política local de seguridad vial	Jefatura de Seguridad Vial	X					
2	Plan local de seguridad vial		X					
3	Programas y Proyectos Seguridad vial		X					
4	Semaforización y señalización				X			
5	Jerarquización de vías				X			
6	Elaborar Estudio Técnicos			X				
7	Cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipos urbanos.						X	

Fuente: Trabajo de investigación, 2020.

Realizado por: Arias Stalin, 2020.

La presente matriz, será de uso exclusivo para la Unidad de Tránsito del cantón Caluma, esta permitirá obtener información actualizada y detallará los puntos en los cuales no se están cumpliendo sus funciones, además permitirá observar la evolución de la institución luego de la aplicación de este modelo de gestión propuesto para la toma de decisiones futuras y el desarrollo institucional del personal hacia los usuarios. Es importante contar con registros que permitan medir el nivel de cumplimiento y desempeño de funciones para tomar medidas correctivas a tiempo.

CONCLUSIONES

- Al finalizar la investigación en base a la información recolectada, la Unidad Técnica en rectoría y planificación cuenta con un porcentaje de cumplimiento del 75% con respecto a la ejecución de las competencias, en capacidad de regulación tuvo una calificación porcentual de 36% en ejecución o cumplimiento, en prestación de servicios tiene un cumplimiento del 63% dentro de la gestión de trámites, mientras que para la capacidad de control presenta un problema con 86% de falencias en la institución. De 52 parámetros evaluados cumple 27, es decir que opera al 52% en el cumplimiento de las competencias asumidas.
- Mediante el diagnóstico se puede evidenciar cuáles son las causas de los problemas internos de esta dependencia, como son un diseño organizacional no adecuado, escasa planificación, carecen de planes locales, existencia de desorganización en la alta dirección, mandos medios y operación, y a su vez no contiene mecanismos e instrumentos (monitoreo de actividades) de control que garanticen el cumplimiento de las competencias.
- La propuesta para mejorar la administración de la competencia de TTTSV se basa en el Proceso Administrativo (Planear, Organizar, Dirigir y Controlar), en la cual encontramos una planificación estratégica que desarrolla la misión, visión, objetivos y valores, dentro de la organización se establece una nueva estructura organizacional, organigrama, las competencias de la Jefaturas y los procesos para las mismas. En dirección se planteó estrategias para el modelo de gestión por medio de descriptores de puestos, programas de capacitación y difusión de competencias, y trabajos de la Unidad. Para el control se diseñó evaluaciones de desempeño interno y externo con la finalidad de optimizar recursos a futuro.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda a la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Cantón Caluma, la aplicación de las presentes propuestas para el desarrollo interno y la desconcentración de trabajo en áreas existentes, este trabajo permitirá la jerarquización de funciones y fortalecerá las actividades de la institución.
- A causa de los problemas actuales en la institución es recomendable buscar un desarrollo organizacional a través de un esfuerzo para la resolución de problemas en la institución, apoyado en una alta gerencia para mejorar la visión, aprendizaje y la delegación de autoridad, a largo plazo debe desarrollarse la colaboración y la cultura participativa, con énfasis especial en privilegiar el trabajo en equipo dentro de una metodología, investigación y acciones.
- Se recomienda evaluar continuamente el nivel de satisfacción de los colaboradores y usuarios a fin de encontrar deficiencias internas y así prever y mejorar la calidad de servicio. Por medio de la implementación de mecanismos de seguimiento y evaluación de la gestión institucional (Unidad Técnica), procesos, equipos de trabajo, y servidores para garantizar el mejoramiento continuo de la institución. Así mismo, la ejecución del informe técnico con énfasis en el Centro de Revisión Vehicular, y conocer si cuenta con la capacidad física, financiera y humana, como lo establece la ley en su reforma o delegar este servicio a otra institución.

BIBLIOGRAFÍA

- Alomon, C. (2019). *Análisis de movilidad en ciudades neopolitan*. Recuperado de:
<https://consultoralomon.com/analisis-movilidad-ciudades-neopolitan-2019/>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2019). *Plan estratégico institucional*. Recuperado de:
<https://ant.gob.ec/index.php/component/content/article/27-rendicion-decuentas/2164#.YDLRONXivIV>
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación*. Recuperado de:
https://www.researchgate.net/publication/301894369_EL_PROYECTO_DE_INVESTIGACION_6a_EDICION
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2019). *Código orgánico de organización territorial autonomía y descentralización*. Recuperado de:
<https://www.cpcas.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2017). *Código orgánico administrativo*. Recuperado de:
<https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/2020/11/COA.pdf>
- Ayuntamiento de Madrid. (2014). *Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Madrid*. Recuperado de:
<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Plan-de-Movilidad-Sostenible-Madrid-360/?vgnextfmt=default&vgnextoid=e3bbf2df82d1f710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Recuperado de:
<https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%3%b3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>
- Cabezas, E. (2018). *Introducción metodología de la investigación científica*. Recuperado de:
<http://repositorio.espe.edu.ec/jspui/bitstream/21000/15424/1/Introduccion%20a%20la%20Metodologia%20de%20la%20investigacion%20cientifica.pdf>
- Díez de Castro, E., García, J., Jiménez, M., & Periañez, C. (2001). *Administración y dirección*. Madrid: McGraw-Hill.
- CEPAL. (2018). *Hacia una movilidad segura, asequible y sostenible en América Latina y el caribe*. Recuperado de:
<https://ciudades.cepal.org/2018/es>
- Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la teoría general de la administración*. México: McGraw-Hill.
- Consejo Nacional de Competencias. (2013). *Resolución 006-CNC-2013*. Recuperado de:
<http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2021/04/resol.006-Aprobar-Plan-fortalecimiento-GADS.pdf>

- Comisión Europea. (2018). *Movilidad y transportes*. Recuperado de:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_18_2761
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro oficial 449.
- Escalante, P. (2015). *Introducción a la administración y gestión pública*. Recuperado de:
https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/2187/1/DO_FCE_319_MAI_UC0505_20162.pdf
- Gomez, S. (2017). *Metodología de la investigación*. Recuperado de:
http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Axiologicas/Metodologia_de_la_investigacion.pdf
- Hernández, R. (2014). *Metodología de la investigación*. Recuperado de:
<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmxb250YWR1cmhlcHVibGlyYTk5MDUxMHxneDo0NmMxMTY0NzIxZmYw>
- Hitt, M., Black, S., & Porter, L. (2012). *Administración*. México: Pearson.
- INEC. (2019). *Anuario de estadísticas de transporte*. Recuperado de:
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2019/2019_ANET_PP_T.pdf
- INEC. (2020). *Proyecciones poblacionales*. Recuperado de:
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/proyecciones-poblacionales/>
- Koontz, H. & Wehrich, H. (2007). *Administración una perspectiva global*. Santiago de Chile: McGraw-Hill.
- López, J. & Sandoval, M. (2016). *Métodos y técnicas de investigación cuantitativa y cualitativa*. Recuperado de:
<http://148.202.167.116:8080/xmlui/handle/123456789/176>
- López, L., Pita, W., Delgado, D. & Ortiz, E. (2020). Revista Riemat. *Análisis del tránsito vehicular, alternativas y soluciones a congestionamientos en la Avenida América, entre avenida Manabí y calle Ramón Fernández, Portoviejo, Manabí*, 5(2), 1-12. Recuperado de:
<https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Riemat/article/view/2541/3094>
- Asamblea Constituyente. (2008). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Montecristi: Registro Oficial Suplemento 398.
- Luna, A. (2014). *Proceso Administrativo*. Recuperado de:
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.395.9602&rep=rep1&type=pdf>
- Martínez, H. (2012). *Metodología de la investigación*. México: Cengage Learning.

- Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de investigación*. Recuperado de:
http://www.librosoa.unam.mx/bitstream/handle/123456789/2418/metodos_y_tecnicas.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2012). *Herramientas de gestión para el transporte terrestre*. Recuperado de:
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/2012_Planificacion_Plan_Estrategico.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2018). *Plan estratégico institucional*. Recuperado de:
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/LOTAIP_10_PLAN-ESTRATEGICO-INSTITUCIONAL-MTOP-2018-2021.pdf
- Municipalidad de Ibarra. (2014). *Planificación estratégica de la empresa pública de movilidad de Ibarra*. Recuperado de:
<https://www.movidelnor.gob.ec/umep/uniportal/archivos/transparencia/2016/administrativo/planestrategico.pdf>
- Obregón, S. & Betanzo, E. (2013). Scielo. *Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro*, 15, 62 – 98. Recuperado de
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000100004
- Organización Panamericana de la Salud. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Recuperado de:
<https://iris.paho.org/handle/10665.2/51100>
- Parlamento Europeo. (2010). *El transporte por carretera normas de tráfico y de seguridad*. Recuperado de:
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/129/el-transporte-por-carretera-normas-de-trafico-y-de-seguridad>
- Pérez, O. (2013). *Niveles de aplicación de metodología científica*. Recuperado de:
http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117640/Candia_O.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Presidencia de la República. (2012). *Reglamento a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Recuperado 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>
- Robbins, S. & Coutler, M. (2014). *Administración*. México: Pearson.
- Silva, R. (2016). *Teorías de la administración*. México: International thomson editores.



ANEXOS

ANEXO A: ENCUESTA



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



ENCUESTA DE PRESTACION DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE TTTSV DEL GADM CALUMA A TRAVES DE LA UMT

Encuesta dirigida a: Jefe de la Unidad Municipal de Transito

1. Prestación de productos y servicios de Transporte terrestre

RECTORÍA		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Política local de transporte terrestre			
PLANIFICACIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Plan de transporte terrestre			
REGULACIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Normativa local para la operación de infraestructura de transporte terrestre			
Normativa local para la operación de transporte terrestre	Tarifas locales de los servicios de transporte terrestre		
	Estándares para la operación del transporte terrestre		
	Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre		
GESTIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Implementación del plan operativo de transporte terrestre			
Emisión, renovación y verificación de títulos habilitantes	Contrato de operación de transporte público intracantonal		
	Permisos de operación comercial		
	Autorización de operación de transporte por cuenta propia		
Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre			
CONTROL		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Cumplimiento de títulos habilitantes	Contrato de operación de transporte público intracantonal		
	Permisos de operación de transporte comercial – taxis		



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



	Verificación de los documentos de motor y chasis contra el físico		
Certificaciones			
Modificaciones de características de vehículos			
Alimentar y realizar consultas en la base de datos nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial			
CONTROL		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas			

3. Prestación de productos y servicios de seguridad vial

RECTORÍA		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Política local de seguridad vial			
PLANIFICACIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Plan de seguridad vial			
REGULACIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Normativa para minimizar la accidentabilidad	Autorización de creación y funcionamiento de parques viales		
	Capacitación periódica a los conductores profesionales		
	Convenios con instituciones de educación superior para capacitar a la ciudadanía		
GESTIÓN		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Implementación del plan de seguridad vial	Gestión de movilidad integral segura		
Garantizar el uso seguro de los vehículos	Campañas regulares de elementos de seguridad vehicular		
Seguridad vial a los usuarios (conductores y peatones)	Campañas regulares para prevenir accidentes de tránsito		



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



	Campañas de concienciación sobre hábitos riesgosos que ocasionan accidentes de tránsito		
Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes	Equipos de rescate, centros de monitoreo		
CONTROL		Cumple	
Producto o Servicio	Subproducto o tipo de servicio	Si	No
Estado de la infraestructura, señalización y semaforización	Auditoria interna de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamientos urbanos		

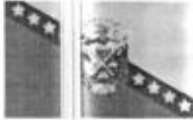
4. ¿Cuáles son las principales causas por las que la UMT no oferta todos los productos y servicios?

5. ¿Dispone la UMT de un plan permanente de formación y capacitación profesional?

6. ¿Dispone la UMT de equipos y programas informáticos para su gestión?

7. ¿Dispone de un modelo de gestión la UMT?

ANEXO B: ORDENANZA CRECIÓN UMT



Que, el Art. 125 del mismo Código, dispone que “los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.” consecuentemente, se hace necesario que el Consejo Nacional de Competencias las implemente en forma progresiva para que solo entonces las Municipalidades las puedan asumir plenamente, lo que en buena medida dependerá de su capacidad operativa que se encuentra en estudio.

Que, el Art. 68 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: “la presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de Transporte Terrestre Público y Comercial en las zonas solicitadas, estará condicionada al estudio de la necesidad de servicio, que lo realizara la Comisión Nacional, las Comisiones Provinciales o los Municipios que hayan asumido las Competencias, según corresponda.

Que, mediante el Art. 1 de la Resolución No. 006-CNC—2012 del Consejo Nacional de Competencias se transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución.

En uso de la facultad Legislativa prevista en el Art. 240 de la Constitución de la República del Ecuador, y los Arts. 7 y 57 literal a) del COOTAD,

EXPIDE:

**LA SEGUNDA REFORMA A LA ORDENANZA SUSTITUTIVA DE
CREACIÓN DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO, TRANSPORTE
TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN CALUMA**

CAPÍTULO I

Art. 1.- Creación y Naturaleza.- Créase la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Caluma, dependencia técnica de nivel operativo y administrativo, cuyo titular es el Jefe de la Unidad, y estará subordinada a la supervisión del Concejo Municipal y del señor Alcalde.

Art. 2.- Fines.- En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial le corresponde al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Caluma; se crea la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se conocerá por sus siglas UMT, quien se encargará de Planificar, Regular y controlar el Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial - intra cantonal y urbano en todo el territorio que comprende la jurisdicción del cantón Caluma, manteniendo coordinación directa con los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de esta Ordenanza, Leyes y Reglamentos correlativos y las Resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito.



CÓDIGO: P0U1018

AREA DE COORDINACION: Gestión de Planificación Desarrollo
Cantonal y Turismo.
UNIDAD ORGANIZACIONAL: Gestión de Planificación Desarrollo
Cantonal y Turismo
DENOMINACION DEL PUESTO: Jefe de la Unidad de Transito

MISIÓN:

Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en el Cantón GADMCC.

ACTIVIDADES ESENCIALES:

Planifica, Regula y Controla las actividades y operaciones de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los servicios de Transporte Público y Comercial en el ámbito intracantonal, conforme la normativa existente;

Realiza la investigación correspondiente y propone la fijación de tarifas para los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades en la jurisdicción cantonal, de acuerdo a análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Transporte;

Elabora proyectos de ordenanzas y resoluciones relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de contar con políticas públicas referentes al tema;

Planifica, Regula y Controla el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del Cantón;

Promueve, ejecuta y mantiene campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón.

Emite Títulos Habilitantes en las diferentes modalidades de transporte asumidas a nivel cantonal; y,

Supervisa las actividades relacionadas con los procesos de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular.

Activar Windows
Ve a Configuración para activar



FASE 3. MODELO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL DE ATENCIÓN A USUARIOS

3.1 Esquema institucional y organizacional

Conforme el estatuto orgánico que determina el modelo de gestión y la estructura orgánico funcional del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma, orientado a aumentar la eficiencia y la eficacia en el funcionamiento institucional, y establece los procesos a través de los cuales se ejercerán las funciones, atribuciones y competencias establecidas en la Constitución y el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD.

Los procesos que generan el portafolio de productos y servicios del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma, se clasifican en función de su grado de contribución o valor agregado al cumplimiento de la misión institucional:

Procesos Gobernantes.- Estos procesos son responsables de emitir políticas, directrices y planes estratégicos para el funcionamiento del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma.

Procesos Habilitantes.- Se clasifican en procesos habilitantes de Asesoría y los procesos habilitantes de Apoyo. Son responsables de brindar productos de asesoría y apoyo logístico para generar el portafolio de productos secundarios demandados por los Procesos Gobernantes, Agregadores de Valor y por ellos mismos, viabilizando la consecución de objetivos y metas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma.

Procesos Agregadores de Valor.- Son responsables de generar el portafolio de productos y/o servicios primarios que requieren nuestros clientes y constituyen la razón de ser del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma.

3.1.1 Niveles jerárquicos establecidos para el GADM Caluma

La jerarquía administrativa se refiere al número de niveles de administración que adopta el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma para garantizar la realización de sus proyectos y el alcance de sus objetivos:

Nivel Directivo: Es el encargado de direccionar al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma para el cumplimiento de su misión.

Nivel Asesor: Es el encargado de proporcionar asesoría y/o asistencia técnica específica para la toma de decisiones y la solución de problemas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma.

Nivel de Apoyo: Es el encargado de proporcionar apoyo administrativo y logístico entregando oportunamente recursos a la institución y permitiéndole alcanzar sus objetivos.

Nivel Operativo: Es el encargado de la ejecución de los productos que están directamente relacionados con el cliente externo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Caluma.

De conformidad con la misión de cada una de las Unidades Administrativas, se clasifican en los siguientes:

NIVELES ORGANIZACIONALES

PUESTOS DE DIRECCIÓN

Directivo.-

El Consejo, Alcalde (sa), Vicealcalde (sa).

Asesor.-

Auditor Interno, Director de Planificación, Coordinador General, Procurador Síndico, Relacionista Público, Registrador de la Propiedad

Director Administrativo, Director de Talento Humano, Secretario General, Director Financiero.



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL
CANTÓN CALUMA**



**GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPAL DEL CANTÓN CALUMA**

**MANUAL DE DESCRIPCIÓN, VALORACIÓN Y
CLASIFICACIÓN DE PUESTOS DEL GAD
MUNICIPAL DEL CANTÓN CALUMA**

**MAYO 2017
Mayo 2021**



epoch

Dirección de Bibliotecas y
Recursos del Aprendizaje

UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO Y
DOCUMENTAL

REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 22 / 08 / 2023

INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)
Nombres – Apellidos: STALIN SIXTO ARIAS GAIBOR
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
Carrera: GESTIÓN DEL TRANSPORTE
Título a optar: INGENIERO EN GESTIÓN DE TRANSPORTE
f. Analista de Biblioteca responsable: ING. JOSÉ LIZANDRO GRANIZO ARCOS MGRT.



1703-DBRA-UPT-2023