



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“ANÁLISIS DE LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE
MATRICULACIÓN VEHICULAR EN LA AGENCIA DE
MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE E.P, CANTÓN
RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL PERÍODO
2021-2022.”**

Trabajo de Titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA

AUTORA:

RAQUEL VANESSA CORAL PINOS

Riobamba – Ecuador

2023



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“ANÁLISIS DE LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE
MATRICULACIÓN VEHICULAR EN LA AGENCIA DE
MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE E.P, CANTÓN
RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL PERÍODO
2021-2022.”**

Trabajo de Titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA

AUTORA: RAQUEL VANESSA CORAL PINOS

DIRECTOR: ING. JORGE ENRIQUE ARIAS ESPARZA

Riobamba – Ecuador

2023

©2023, Raquel Vanessa Coral Pinos

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, Raquel Vanessa Coral Pinos, 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, 14 de noviembre de 2023






Raquel Vanessa Coral Pinos

C.I: 060437458-7

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El Trabajo de Titulación; tipo: Proyecto de Investigación, “ANÁLISIS DE LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE MATRICULACIÓN VEHICULAR EN LA AGENCIA DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE E.P, CANTÓN RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL PERÍODO 2021-2022.”, realizado por la señorita: **RAQUEL VANESSA CORAL PINOS**, 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
Ing. Natali del Rocío Torres Peñafiel PRESIDENTE DEL TRIBUNAL		2023-11-14
Ing. Jorge Enrique Arias Esparza DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN		2023-11-14
Ing. María Auxiliadora Falconí Tello ASESORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN		2023-11-14

DEDICATORIA

Dedico este logro al Rey de Reyes, por darme la dicha de tener salud y vida para seguir cumpliendo paso a paso todos mis objetivos, también lo dedico a mi hijo por ser mi motivo de superación, a mis padres, a mi esposo, a mi hermana y a mi sobrina, que son el pilar fundamental para seguir adelante. Este trabajo es realizado con mucho cariño, esfuerzo y dedicación para ustedes.

Raquel

AGRADECIMIENTO

Mi más sincero agradecimiento a la gloriosa Escuela Superior Politécnica de Chimborazo por abrirme sus puertas para formarme académicamente, a mi director Ing. Jorge Arias y a mi asesora Ing. María Falconí por guiarme en todo este proceso impartiendo todos sus conocimientos y experiencias, demostrando su excelencia profesional brindándome su apoyo, paciencia y dedicación en esta investigación. Finalmente agradezco a todos los docentes que forman parte de la Escuela de Contabilidad y Auditoría quienes brindaron sus conocimientos demostrando ser excelentes profesionales y formando así a sus estudiantes para su buen desempeño en el campo laboral.

Raquel

ÍNDICE DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	xi
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	xii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiii
RESUMEN.....	xiv
ABSTRACT.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPÍTULO I

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.1. Planteamiento del Problema.....	3
1.1.2. <i>Formulación del problema.....</i>	4
1.1.3. <i>Sistematización del problema.....</i>	5
1.2. Objetivos.....	5
1.2.1. <i>Objetivo general.....</i>	5
1.2.2. <i>Objetivos específicos.....</i>	5
1.3. Justificación.....	5
1.3.1. <i>Justificación teórica.....</i>	6
1.3.2. <i>Justificación metodológica.....</i>	6
1.3.3. <i>Justificación práctica.....</i>	6
1.4. Idea a defender.....	7

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. Antecedentes investigativos.....	8
2.2. Referencias teóricas.....	9
2.2.1. <i>Definición de Gobiernos Autónomos Descentralizados.....</i>	9
2.2.2. <i>Gobierno Autónomo Descentralizado Regional.....</i>	9
2.2.3. <i>Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial.....</i>	10
2.2.4. <i>Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal.....</i>	10
2.2.5. <i>Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural.....</i>	10
2.2.6. <i>Competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal... ..</i>	10
2.2.7. <i>Empresa pública.....</i>	15

2.2.8.	<i>Constitución de la empresa pública</i>	15
2.2.9.	<i>Análisis</i>	19
2.2.10.	<i>Ingresos</i>	19
2.2.10.1.	<i>Ingresos corrientes</i>	20
2.2.10.2.	<i>Ingresos de capital</i>	20
2.2.10.3.	<i>Ingresos de financiamiento</i>	20
2.2.10.4.	<i>Ingresos permanentes</i>	20
2.2.10.5.	<i>Ingresos no permanentes</i>	20
2.2.10.6.	<i>Ingreso público</i>	20
2.2.11.	<i>Presupuesto</i>	21
2.2.11.1.	<i>Presupuesto público</i>	21
2.2.12.	<i>Ciclo presupuestario</i>	22
2.2.13.	<i>Matriculación vehicular</i>	23
2.2.14.	<i>Revisión técnica vehicular</i>	23
2.2.15.	<i>Requisitos necesarios para la revisión técnica de los vehículos en la Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte</i>	24
2.2.16.	<i>Duración de cada revisión técnica vehicular</i>	25
2.2.17.	<i>Generalidades de la revisión técnica vehicular</i>	26
2.2.18.	<i>Finalidad de la revisión técnica vehicular</i>	26

CAPITULO III

3.	MARCO METODOLÓGICO	27
3.1.	Tipo y diseño de la investigación	27
3.1.1.	<i>Investigación descriptiva</i>	27
3.1.2.	<i>Investigación campo</i>	27
3.1.3.	<i>Investigación exploratoria</i>	27
3.2.	Métodos de la investigación	28
3.2.1.	<i>Método inductivo</i>	28
3.2.2.	<i>Método deductivo</i>	28
3.2.3.	<i>Método analítico</i>	28
3.3.	Enfoque de la investigación	29
3.3.1.	<i>Enfoque mixto</i>	29
3.4.	Alcance de la investigación	29
3.4.1.	<i>Descriptiva</i>	29
3.4.2.	<i>Exploratoria</i>	29
3.5.	Población y muestra	30

3.5.1.	<i>Población</i>	30
3.5.2.	<i>Muestra</i>	30
3.6.	Técnicas e instrumentos de recolección de información	30
3.6.1.	<i>Observación</i>	31
3.6.2.	<i>Encuesta</i>	31

CAPITULO IV

4.	MARCO DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	32
4.1.	Análisis e interpretación de resultados	32

CAPITULO V

5.	MARCO PROPOSITIVO	42
5.1.	Propuesta	42
5.2.	Contenido de la propuesta	43
5.2.1.	<i>Reseña histórica</i>	43
5.2.2.	<i>Misión</i>	43
5.2.3.	<i>Visión</i>	44
5.2.4.	<i>Objetivo</i>	44
5.2.5.	<i>Políticas institucionales</i>	45
5.2.6.	<i>Organigrama funcional</i>	46
5.2.7.	<i>Organigrama estructural de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte</i>	48
5.2.8.	<i>Marco legal e Institucional</i>	48
5.2.9.	<i>Servicios que brinda la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte</i>	51
5.3.	Plan operativo anual 2021	54
5.4.	Estructura presupuestaria de ingresos 2021	58
5.4.1.	<i>Análisis de ejecución de ingresos 2021</i>	59
5.5.	Plan Operativo Anual 2022	64
5.6.	Estructura presupuestaria de Ingresos 2022	70
5.6.1.	<i>Análisis ejecución ingresos presupuestarios 2022</i>	71
5.6.2.	<i>Análisis comparativo de los ingresos 2021-2022</i>	75
5.6.3.	<i>Indicadores de ingresos año 2021 y 2022</i>	76
5.6.4.	<i>Cantidad de vehículos matriculados 2021</i>	80
5.6.5.	<i>Cantidad de vehículos matriculados 2022</i>	81

5.6.6.	<i>Análisis vehículos matriculados 2021-2022</i>	82
	CONCLUSIONES	83
	RECOMENDACIONES	84
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3-1:	Recurso humano de la agencia de movilidad, tránsito y transporte.....	30
Tabla 4-1:	Conocimiento sobre el monto de ingresos	32
Tabla 4-2:	Vehículos matriculados	33
Tabla 4-3:	Recaudación de ingresos.....	34
Tabla 4-4:	Tiempo adecuado para la revisión de documentos	35
Tabla 4-5:	Procesos erróneos de matriculación	36
Tabla 4-6:	Matriculación vehicular oportuna	37
Tabla 4-7:	Turno para la matriculación vehicular.....	38
Tabla 4-8:	Atención del personal.....	39
Tabla 4-9:	Desarrollo del análisis	40
Tabla 4-10:	Conclusión encuesta	41
Tabla 5-1:	Calendario de matriculación.....	52
Tabla 5-2:	Plan operativo anual 2021.....	54
Tabla 5-3:	Estructura presupuestaria de ingresos 2021	58
Tabla 5-4:	Ejecución de ingresos 2021.....	59
Tabla 5-5:	Análisis ingresos corrientes 2021	60
Tabla 5-6:	Total ingresos de financiamiento 2021.....	61
Tabla 5-7:	Total ingresos 2021	62
Tabla 5-8:	Plan operativo anual 2022.....	64
Tabla 5-9:	Ejecución presupuestaria 2022	70
Tabla 5-10:	Ejecución de ingresos 2022.....	71
Tabla 5-11:	Análisis ingresos corrientes 2022.....	72
Tabla 5-12:	Total ingresos de financiamiento 2022.....	73
Tabla 5-13:	Total ingresos 2022	74
Tabla 5-14:	Comparación ingresos 2021 y 2022.....	75
Tabla 5-15:	Total vehículos matriculados.....	80
Tabla 5-16:	Vehículos matriculados 2022	81
Tabla 5-17:	Análisis 2021-2022.....	82

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 4-1:	Conocimiento sobre el monto de ingresos	32
Ilustración 4-2:	Vehículos matriculados.....	33
Ilustración 4-3:	Recaudación de ingresos.....	34
Ilustración 4-4:	Tiempo adecuado para la revisión de documentos.....	35
Ilustración 4-5:	Procesos erróneos de matriculación	36
Ilustración 4-6:	Matriculación vehicular oportuna	37
Ilustración 4-7:	Turno para la matriculación vehicular.....	38
Ilustración 4-8:	Atención del personal.....	39
Ilustración 4-9:	Desarrollo del análisis.....	40
Ilustración 5-1:	Dirección de movilidad, tránsito y transporte.....	42
Ilustración 5-2:	Logo institucional.....	43
Ilustración 5-3:	Ubicación dirección de gestión movilidad, tránsito y transporte.....	44
Ilustración 5-4:	Organigrama funcional	47
Ilustración 5-5:	Organigrama estructural.....	48
Ilustración 5-6:	Servicios de la Agencia de movilidad, tránsito y transporte	51
Ilustración 5-7:	Estructura de ingresos 2021.....	58
Ilustración 5-8:	Total ingresos corrientes codificado vs ejecutado.....	60
Ilustración 5-9:	Ingresos de financiamiento codificado vs ejecutado	61
Ilustración 5-10:	Ingreso corriente vs ingreso de financiamiento.....	62
Ilustración 5-11:	Estructura de ingresos 2022	70
Ilustración 5-12:	Ingresos corrientes codificado vs ejecutado.....	72
Ilustración 5-13:	Ingresos de financiamiento codificado vs ejecutado.....	73
Ilustración 5-14:	Ingresos corrientes vs ingresos de financiamiento	74
Ilustración 5-15:	Comparación ingresos 2021-2022.....	75
Ilustración 5-16:	Vehículos matriculados 2021	80
Ilustración 5-17:	Vehículos matriculas 2022.....	81

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: CARTA DE AUSPICIO

ANEXO B: RUC INSTITUCIONAL

ANEXO C: ENCUESTA

RESUMEN

El “análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular en la agencia de movilidad, tránsito y transporte E.P, cantón Riobamba, provincia de Chimborazo en el período 2021-2022.” consistió en analizar los ingresos de la institución en base al valor obtenido debido que existe error en los diferentes procesos de matriculación vehicular, aplicando variables comparativas presupuestarias que permitan medir la rentabilidad de la agencia y el mejoramiento de los procesos de matriculación vehicular. La metodología de la investigación se utilizó el método deductivo, inductivo y analítico, las técnicas fueron la observación y la encuesta, a través de estas se pudo determinar que existen deficiencias en cuanto a procedimientos que se deben seguir para la matriculación vehicular donde existe equivocación por parte de los digitadores al momento de generar una orden de pago de rodaje, debido que varias de las veces los usuarios piden una renovación técnica vehicular y la orden la digitan como transferencia de dominio. La propuesta consistió en analizar los ingresos de la institución aplicando variables comparativas presupuestarias para lo cual se aplicó el diagnóstico del análisis presupuestario existente en la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte E.P, el mismo que incluye entre sus partes más importantes: los ingresos obtenidos por matriculación, para evaluar la rentabilidad de la institución. Se concluyó que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte no cuenta con un control o una supervisión adecuada de los procesos que se deben seguir para realizar una matriculación vehicular, esto ocasiona dificultades para los usuarios y para el personal de la institución es por ello que el uso de indicadores presupuestarios y de rentabilidad en el sector público, permitió evaluar el nivel de ejecución de planificaciones que llevó a cabo la institución, el mismo que pudo dar a conocer la situación real del uso de recursos.

Palabras clave: <ANÁLISIS DE LOS INGRESOS>, <MATRICULACIÓN>, <VEHICULAR>, <MOVILIDAD>, <TRÁNSTO>, <TRANSPORTE>.

1969-DBRA-UPT-2023



ABSTRACT

The "analysis of income from vehicle registration in the agency of mobility, transit and transport E.P, Riobamba canton, of Chimborazo province in the period 2021-2022." consisted of analyzing the income of the institution based on the value obtained because there is an error in the different processes of vehicle registration, applying comparative budget variables that allow measuring the profitability of the agency and the improvement of the processes of vehicle registration. The research methodology used was the deductive, inductive, and analytical methods, the techniques were observation and survey, it was determined that there are deficiencies in terms of procedures to be followed for vehicle registration where there is a mistake by the typists at the time of generating a payment order because several times users request a vehicle technical renewal and the order is typed as a domain transfer. The proposal consisted of analyzing the institution's income by applying comparative budget variables, for which the diagnosis of the existing budget analysis in the mobility, transit, and transport management department was applied, which includes among its most important parts: the income obtained from registration, to evaluate the institution's profitability. It was concluded that the management direction of mobility, transit, and transport does not have adequate control or supervision of the processes that must be followed to perform a vehicle registration, this causes difficulties for users and for the staff of the institution. It is why the use of budget and profitability indicators in the public sector, allowed to evaluate the level of implementation of planning carried out by the institution, the same that could reveal the real situation of the use of resources.

Keywords: <REVENUE ANALYSIS>, <MATRICULATION>, <VEHICULAR>, <MOBILITY>, <TRANSIT>, <TRANSPORT>.



Lcda. Yajaira Natali Padilla Padilla Mgs.

0604108126

INTRODUCCIÓN

La matriculación vehicular tiene una problemática en las instituciones públicas debido a que algunos propietarios de los vehículos consideran que la matriculación vehicular es un problema a razón de que se debe cancelar impuestos y tarifas de matriculación muy altas, además de ello se debe seguir varios requisitos y procedimientos administrativos que deben cumplir a cabalidad, por tal motivo analizar los ingresos de matriculación vehicular permitirá identificar si la institución es rentable, es por ello que se ha planteado realizar un análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular en la agencia de movilidad, tránsito y transporte E.P, en la ciudad de Riobamba, en el período 2021-2022, con el propósito de encontrar debilidades y problemas dentro de la institución, las mismas que permitan plantear recomendaciones o posibles soluciones.

Mediante el desarrollo del trabajo de investigación se dio respuesta a los objetivos planteados, proponiendo el marco teórico que sustente la investigación, además el marco propositivo que permita conocer los resultados y los problemas que genera el proceso de matriculación vehicular, gracias a la contribución de los funcionarios públicos de la institución se obtuvo la documentación necesaria para el respaldo correspondiente de trabajo y así realizar el análisis correspondiente.

La metodología empleada se caracterizó por la aplicación de un enfoque mixto compuesto por el cualitativo y cuantitativo, en cuanto a los niveles de investigación se aplicó la investigación descriptiva para conocer, analizar e interpretar los procesos, características de la problemática institucional, la investigación exploratoria para acercarnos a los temas desconocidos o poco estudiados y la investigación de campo para conocer los hechos reales que se dan en la institución. Para obtener información se aplicó la encuesta a los funcionarios públicos de la institución obteniendo respuestas oportunas para el desarrollo del presente proyecto de investigación.

El presente trabajo de investigación está conformado por cinco capítulos, a través de los cuales se presenta la siguiente información: Capítulo I; planteamiento del problema, limitaciones y delimitaciones en la investigación, los objetivos de la investigación y la justificación, Capítulo II; está conformado por los antecedentes investigativos en los cuales se referencia investigaciones relacionadas con el tema de investigación planteado, además las referencias teóricas compuestas por el sustento teórico de la investigación, Capítulo III; comprende el marco metodológico en el cual se indica el enfoque, nivel y diseño de la investigación, el tipo de estudio, métodos, técnicas e instrumentos empleados para obtener información, el Capítulo IV; comprende la interpretación de los resultados de las técnicas e instrumentos aplicados en este trabajo de investigación y finalmente el Capítulo V; compuesto por la propuesta en la cual se aplica el análisis de los ingresos

obtenidos por concepto de matriculación vehicular y se propone las recomendaciones convenientes, finalmente se plantea conclusiones y recomendaciones del trabajo de investigación.

El análisis de los ingresos obtenidos por concepto de matriculación vehicular contribuye de manera importante a la Agencia de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte, a razón de que a través del mismo se podrá conocer debilidades y problemas de los procedimientos de matriculación vehicular, para así poder aplicar las recomendaciones adecuadas que permitan mejorar dicha problemática.

CAPÍTULO I

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

(CEPAL, 2008) Los gobiernos autónomos descentralizados (GADS), son diferentes instituciones que forman parte de la organización territorial del estado ecuatoriano, los mismos son regulados por la Constitución de la República del Ecuador en el art. 238-241 y el código orgánico de organización territorial (COOTAD). Estas instituciones descentralizadas, gozan de autonomía política, administrativa y financiera, y se encuentran organizados de la siguiente forma: Gobiernos autónomos descentralizados regionales, Gobiernos autónomos descentralizados provinciales, Gobiernos autónomos descentralizados cantonales y Gobiernos autónomos descentralizados parroquiales.

(Díaz y Tintin, 2022, p. 12) Los gobiernos autónomos descentralizados tienen como función principal implementar centros de revisión técnica vehicular en el Ecuador, por lo que hace hincapié en el art.-30.5 literal j donde menciona que la competencia de los gobiernos autónomos descentralizados es autorizar los centros de revisión y control técnico vehicular, para controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido de los vehículos públicos y privados.

En la provincia de Chimborazo la revisión técnica vehicular (RTV) debe estar operativa en todos los municipios, debido a que este proceso es de gran importancia para los usuarios que son propietarios de vehículos públicos, privados, de carga liviana y carga pesada; a razón de que el mismo, consiste en el análisis mecánico de los vehículos, realizados con equipos computarizados que brinden seguridad y bienestar a la ciudadanía.

(GOB.EC, 2021) El gobierno autónomo descentralizado municipal del cantón Riobamba es una persona jurídica de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera que formula y ejecuta los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, con la finalidad de promover el desarrollo económico y sustentable territorial; mediante la aplicación de políticas ambientales, fortaleciendo los consejos de seguridad y protección integral, patrocinando la cultura, artes, actividades deportivas y recreativas a través de alianzas estratégicas con instituciones públicas y privadas que permitan articular esfuerzos y optimizar recursos; bajo los principios de transparencia, respeto, solidaridad, equidad y trabajo en equipo.

Las empresas públicas tienen dos características importantes: lo económico y social, las mismas que generan ganancias para poder ser objeto de derecho privado de acuerdo a lo establecido en la ley pública y económica, para que la organización utilice eficientemente todos aquellos factores productivos y haga que la producción sea asequible.

(Llamuca, Uvidia y Viñan, 2022) En la ciudad de Riobamba ha incrementado radicalmente, los índices de accidentes de tránsito debido a fallas mecánicas de los automotores, por lo tanto, han alertado a los organismos de control de tránsito que la revisión técnica vehicular sea realizada de manera visual y empírica, poniendo como prioridad a la matriculación vehicular como un tema esencial para los automóviles de carga pesada y liviana, cooperados y no cooperados.

(Estevez, 2022) En el cantón Riobamba existe un reporte de 26.783 vehículos matriculados; de esta cifra, el 14% corresponde a motocicletas y automotores nuevos que han cumplido con este trámite; mientras que, el 86% se divide en atenciones a usuarios por renovación de matrículas y traspasos de un promedio de 35.000 automotores.

En base a la entrevista obtenida al dialogar con el departamento de recaudación se pudo identificar los siguientes problemas:

- Existe error en los diferentes procesos de matriculación vehicular, uno de los más comunes es la equivocación por parte de los digitadores al momento de generar una orden de pago de rodaje, debido a que muchas de las veces los usuarios piden una renovación técnica vehicular y la orden la digitan como transferencia de dominio.
- Acumulación masiva de usuarios, ya que el fin de mes es el último día para que el vehículo pase por la revisión técnica vehicular, si no se deberá cancelar 25 dólares de multa.
- Existen caídas del sistema, por lo tanto, no se puede generar ningún tipo de trámite referente a matriculación vehicular.
- Al momento de recibir los comprobantes de pago no son guardados ordenadamente, lo que ocasiona problemas al enviar todo por paquetes al archivo.

1.1.2. *Formulación del problema*

¿De qué manera el análisis de los ingresos obtenidos por concepto de matriculación vehicular permitirá medir la rentabilidad de la agencia de movilidad, tránsito y transporte EP, en el cantón Riobamba, provincia de Chimborazo?

1.1.3. Sistematización del problema

- ¿Qué antecedentes fundamentan la aplicación adecuada de procesos para que no existan errores en la matriculación vehicular?
- ¿Qué medidas de matriculación vehicular se debe tomar para la atención al usuario cuando es fin de mes?
- ¿Cuál es la situación actual del proceso de matriculación vehicular que realiza la agencia de movilidad, tránsito y transporte?
- ¿Qué medidas puede adoptar el proceso de matriculación vehicular para garantizar los ingresos obtenidos?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar los ingresos obtenidos por concepto de matriculación vehicular en la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte EP, en la provincia de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2021- 2022, aplicando variables comparativas presupuestarias, para medir la rentabilidad de la institución.

1.2.2. Objetivos específicos

- Elaborar el marco teórico, analizando las variables a estudiar, obteniendo información en fuentes bibliográficas y normativas vigentes que permitan sustentar la investigación.
- Construir el marco metodológico mediante el uso de diferentes métodos y técnicas referentes a ingresos públicos que permitan obtener información consistente y suficiente de manera que los resultados obtenidos sean adecuados para su ejecución.
- Realizar el análisis de los ingresos mediante la aplicación de variables comparativas, e indicadores presupuestarios para medir el uso adecuado de los recursos públicos con sus respectivas conclusiones y recomendaciones.

1.3. Justificación

El presente trabajo está justificado desde lo teórico, metodológico y práctico, debido a la utilización de técnicas financieras a razón de que se realizó un análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular en la agencia de movilidad, tránsito y transporte EP, en la

provincia de Chimborazo, cantón Riobamba, periodo 2021- 2022, para ello se aplicó la recopilación de información, variables comparativas de dos periodos siendo estos el objeto de estudio, además se aplicó indicadores que permitan medir la rentabilidad de institución y generando resultados que permitan a las autoridades un mejoramiento de los procesos que son ejecutados en la institución.

1.3.1. *Justificación teórica*

El desarrollo de la investigación se justificó desde la perspectiva teórica, porque se busca aprovechar todo el referencial teórico existente acerca de los ingresos que obtiene la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte por concepto de matriculación vehicular, contenidos en: libros, revistas, artículos científicos, tesis, sitios web garantizados y actualizados; conceptos tales como análisis presupuestarios, e ingresos por matriculación vehicular como objeto del presente trabajo.

1.3.2. *Justificación metodológica*

El desarrollo de la investigación se justificó desde la perspectiva metodológica, porque se basó en la aplicación del enfoque cualitativo y cuantitativo debido a que se utilizaron fórmulas presupuestarias para obtener resultados de sus puntos críticos e interpretarlos para buscar soluciones óptimas; además, la investigación se ubica en el nivel exploratorio y descriptivo porque se analizó la situación actual de la empresa, describiendo y analizando sus problemáticas, con el fin de dar posibles soluciones.

1.3.3. *Justificación práctica*

Desde la perspectiva práctica, la presente investigación tiene una justificación práctica en su desarrollo, la misma posee una gran importancia, puesto a que se aplicó el diagnóstico del análisis presupuestario existente en la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte EP, del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo, período 2021-2022, el mismo que incluye entre sus partes más importantes: los ingresos obtenidos por matriculación, para evaluar la rentabilidad de la institución.

1.4. Idea a defender

El análisis de los ingresos que obtiene la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte EP, por concepto de matriculación vehicular, medirá la rentabilidad de la institución, optimizando recursos que permitan verificar la capacidad que tiene la institución para obtener ganancias.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes investigativos

Para los antecedentes se han tomado varias investigaciones previas las cuales se describen a continuación:

Para (Moreno, 2020, págs. 165-166), en su trabajo de investigación denominado: Propuesta de implementación de la gestión por procesos en el centro de matriculación vehicular del cantón Guano, manifiesta que:

Con el propósito de demostrar a la dirección municipal de tránsito del cantón Guano, de que la propuesta de implementación de la gestión por procesos aporta a mejorar el servicio de atención al cliente con la optimización de recursos (tiempo), se aplicó el procedimiento de revisión técnica vehicular que involucra las actividades: alineación al paso, frenómetro, fosa de inspección y regloscopio. Teniendo como resultados lo siguiente: Sin la gestión por procesos en la ejecución de este procedimiento se obtuvo un tiempo de 11,59 minutos y con la aplicación del procedimiento se logró un tiempo de 10,18, lo que significa un ahorro de 1,41 minutos por vehículo en la revisión pudiendo así revisar un vehículo más al día, lo que representa que anualmente se podrá revisar 6240 vehículos, ya que actualmente la dirección municipal de tránsito realiza una revisión de 6000 vehículos anuales. Esto se debe a que en la aplicación del mencionado procedimiento se eliminaron las actividades que no generan valor.

Por otro lado, (Leon, Peñaloza, 2022, pág. 83) en su trabajo de investigación denominado: Evaluación de factibilidad para la implementación de un centro de revisión técnica vehicular para el gobierno autónomo descentralizado del cantón Chunchi, provincia de Chimborazo. manifiesta que:

Se identificó las competencias, obligaciones y las funciones de los gobiernos autónomos descentralizados para realizar la retención técnica vehicular, así mismo establece la necesidad de implementar los centros de revisión técnica vehicular para aumentar la seguridad vial para la reducción de la contaminación de gases de efecto invernadero generados por los vehículos. Con la aplicación del análisis financiero, se obtuvieron los resultados de factibilidad del centro de revisión técnica vehicular para tomar decisiones acertadas sobre este.

Sin embargo, (Caceres, 2019, pág. 112) en su tesis: Elaboración de un balanced scorecard, como herramienta para optimizar los procesos de matriculación vehicular, del centro de revisión técnica, del cantón Chimbo, manifiesta que:

Se realizó un diagnóstico en la unidad de movilidad de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Cantón Chimbo, donde se determinó que dentro de la unidad existen ciertas dificultades en los procesos de matriculación y revisión técnica Vehicular, debido a que no cuenta con un manual de procedimientos, como sistema de control interno en el cual los colaboradores puedan obtener información detallada, ordenada de cada una de las instrucciones, responsabilidades, procedimientos de las distintas actividades de matriculación y revisión técnica vehicular, con el fin de que se desarrolle de manera eficiente el servicio hacia los usuarios.

2.2. Referencias teóricas

2.2.1. Definición de Gobiernos Autónomos Descentralizados

(GOB.EC, 2021) Son instancias cruciales para la garantía de derechos, los gobiernos autónomos descentralizados tienen el mandato del código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización de poder promover el desarrollo sustentable y la dignidad de las personas con la implementación de políticas públicas para la equidad y la inclusión social, así como también la participación ciudadana para el ejercicio de derechos y la gestión democrática de la acción municipal y en relación a la protección integral a la niñez y adolescencia, los cuales aseguren sus derechos.

2.2.2. Gobierno Autónomo Descentralizado Regional

(Codigo Organico Organizacion Territorial, 2012, p. 17) Son personas jurídicas de derecho público con autonomía política, administrativa y financiera integradas por funciones de participación ciudadana de legislación, fiscalización y ejecutivas previstas en este código y en su estatuto de autonomía para el ejercicio de sus funciones. La administración del gobierno autónomo descentralizado regional se aplica de acuerdo al estatuto de autonomía y mecanismos que faciliten su gestión.

(Codigo Organico Organizacion Territorial, 2012, pág. 17) El nivel de gobierno de carácter regional busca ejecutar una acción articulada y coordinada entre los gobiernos autónomos descentralizados de la circunscripción territorial regional y el gobierno central, con el fin de alcanzar los objetivos del buen vivir en el marco de sus competencias establecidas en la constitución y en ley.

2.2.3. *Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial*

(COOTAD, 2019, p. 22) Son personas jurídicas de derecho público con autonomía política, administrativa y financiera, que se integran mediante las funciones más de participación pública, legislativa, administrativa y de ejecución previstas en esta ley y ejercen las funciones correspondientes.

2.2.4. *Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal*

(Zurita, 2013, pág. 4) Los gobiernos autónomos descentralizados de los estados están legalmente sujetos al derecho público y tienen discreción política (electoral) e independencia financiera (política) dependiendo de su papel cómo ciudadanos legisladores, reguladores o equivalentes. El alcalde o alcaldesa son elegidos mediante votación popular.

2.2.5. *Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural*

(COOTAD, 2019, p. 34) Son personas jurídicas de derecho público, administrativo y financiero integrados por órganos previstos en este código para el ejercicio de las competencias que les corresponden. Los gobiernos autónomos descentralizados cantonales se rigen legalmente por el derecho público, con discreción política electiva e independencia ya financiera política de conformidad con las funciones de los roles ciudadanos, legislativos y controlables o equivalentes.

2.2.6. *Competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal*

(COOTAD, 2019, pág. 29) Los gobiernos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determina la ley;

- a) Planificar, con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso la ocupación del suelo urbano rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad el respeto a la diversidad. (pág. 29)
- b) Controlar el uso y ocupación de la tierra dentro del cantón. (pág. 29).
- c) Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana. (pág. 29).
- d) Prestar servicios públicos en las áreas de agua potable, alcantarillado, tratamiento de aguas servidas y disposición de desechos, higiene ambiental y medidas reglamentarias. (pág. 29).

- e) Creación, modificación, reducción o limitación mediante contribuciones especiales para reglamentos, tarifas y mejoras. (pág. 29).
- f) Planificación, regulación y gestión del transporte terrestre dentro de las circunscripciones estatales. (pág. 29).
- g) Planear, construir y mantener la infraestructura física y equipamiento de los lugares públicos para el desarrollo social, cultural y deportivo de conformidad con la ley. Los gobiernos locales podrán, mediante acuerdo y previa aprobación de la policía estatal, instalar y mantener infraestructura física, educativa y médica dentro de su jurisdicción. (pág. 29).
- h) Proteger, conservar y transmitir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del país y crear espacios públicos para al fin. (pág. 29).
- i) Elaborar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rules. (pág. 29).

- *Del Ejercicio de las Competencias Constitucionales*

(COOTAD, 2019, p. 55) Art. 130.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, dentro del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará así: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde planificar, regular y controlar el tránsito, transporte y seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

(COOTAD, 2019, pág. 55) La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al ministerio de transporte, que se ejecutará a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados han desarrollado modelos administrativos para gestionar el transporte público urbano y el transporte público nacional de conformidad con la ley y se rigen por organismos que ejercían estas facultades antes de la promulgación de la presente ley.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. La aplicación de esta normativa afectará también al tráfico fluvial. (COOTAD, 2019, pág. 55)

- *Unidades responsables de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de gobiernos autónomos descentralizados.*

(LOTAIP, 2018, pág. 12) Art. 30.2.- El control de tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

de los gobiernos autónomos descentralizados, constituidas dentro de su institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica financiera y administrativamente.

(LOTAIP, 2018, pág. 12) Las unidades de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales, estarán conformados por personal civil especializados, seleccionado y contratado por el gobierno autónomo descentralizado y formando por la agencia nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

(LOTAIP, 2018, pág. 12) De conformidad a la forma de ejercicio de las competencias previstas en la legislación relativa a descentralización, en las circunscripciones donde los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales, no se encuentren obligados a asumir el control operativo de tránsito, la agencia nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial podrá delegar esta facultad a la comisión de tránsito del Ecuador.

(LOTAIP, 2018, pág. 13) Art. 30.3.- Los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos o municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la agencia nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y deberá informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

- *Competencias de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, municipales y metropolitanos.*

(LOTAIP, 2018, p. 13) Art. 30.4.- Los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones conforme a la ley y a las ordenanzas que expiden para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte observando las disposiciones nacionales emitidas desde la agencia nacional de regulación y control de transporte.

Los gobiernos autónomos descentralizados, dentro de su jurisdicción, son responsables de planificar, regular y administrar las redes de tráfico y transporte interestatales e interestatales.
(LOTAIP, 2018, pág. 13)

(LOTAIP, 2018, pág. 13) Cuando dos a más ámbitos de operación de transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por la ley: internacional, intrarregional, interprovincial e

intercantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los gobiernos autónomos municipales, la regulación y el control de transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal, troncal, nacional definidas por el ministerio del transporte será competencia de la agencia nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

(LOTAIP, 2018, pp. 14-15) *Art. 30.5. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:*

- a) El cumplimiento de la constitución, los convenios internacionales, las leyes, ordenanzas y los reglamentos y las resoluciones de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, regionales y municipales. (pág.14).
- b) Vigilar el cumplimiento del plan de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, elaborado y aprobado por el órgano de gobierno en conjunto con la autoridad nacional y los gobiernos autónomos descentralizados regionales. (pág. 14).
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, transporte público de pasajeros, transporte comercial y todas las formas de transporte colectivo y masivo en el ámbito intercantonal, según la clasificación de rutas que establezca el ministerio para el sector. (pág. 14).
- d) Construcción de terminales terrestres y centros de transferencia de mercancías y productos alimenticios, así como el establecimiento de vías rápidas para el transporte de graneles y grupajes. (pág.14).
- e) Declaración de interés público por la expropiación de bienes esenciales para la construcción de infraestructuras de tráfico terrestre, transporte y seguridad vial en el territorio. (pág. 14).
- f) Regulación de la tarificación de los servicios de transporte terrestre en los modos de servicio de acuerdo a su capacidad, con base en el análisis técnico de los costos reales de operación y de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Ministerio de transporte para el sector. (pág.14).
- g) Autorizar e implementar un centro de inspección y control técnico vehicular, para controlar las condiciones médicas, elementos de seguridad, emisiones de gases y ruidos provenientes del transporte terrestre. (pág.14).
- h) Supervisar la gestión operativa y técnica, sancionando así a los operadores de transporte terrestres y a las entidades prestadoras de servicios de transporte que cuenten con licencia de funcionamiento en sus circunscripciones. (pág.14).

- i) Promover, implementar y mantener campañas, programas y proyectos educativos de gran envergadura en temas relacionados con el tránsito y la seguridad vial en el país. (pág.14).
- j) Regular y suscribir contratos de explotación de los servicios de transporte terrestre que se operen dentro de las circunscripciones territoriales. (pág.14).
- k) Regulación de los títulos de autorización que han de regularse tras una fusión o escisión de las empresas de transporte terrestre y prestadores de servicios de transporte que operen en el ámbito intercantonal. (pág.14).
- l) Expedición de títulos de habilitación para prestación de servicios de transporte terrestre a empresas de transporte debidamente constituidas a nivel intercantonal. (pág.14).
- m) Efectuar auditorias de seguridad vial a las obras y medidas viales y vigilar el cumplimiento de los estudios cuando los estime conveniente en su ámbito de competencia según las normas de la autoridad nacional de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. (pág.14).
- n) Autorizar, dentro de los límites de sus competencias, las pruebas y competiciones deportivas que se realicen en todo o parte del recorrido en las vías públicas de su jurisdicción, en coordinación con el organismo deportivo competente y la autoridad nacional reglamentaria para el control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. (pág.14)

- *Del transporte terrestre automotor*

(LOTAIP, 2018, pp. 15-16) Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del estado, consiste en la movilización libre y segura de personas o bienes de un lugar a otro haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres, centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social interconectando con la red vial internacional.

(LOTAIP, 2018, pág. 15) Art. 48.- El transporte terrestre, se presentará atención preferente a personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes según lo establecido en el reglamento de esta ley, también se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública para su beneficio.

(LOTAIP, 2018, pág. 16) Art. 49.- El transporte terrestre de mercancías peligrosas como productos o sustancias químicas, desechos u objetos que por sus características peligrosas: corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológicas, infecciosas y radiactivas, que pueden generar riesgos afectados en la salud de las personas expuestas o causar daños a la propiedad y al ambiente, se registrará según las leyes pertinentes y en los reglamentos internacionales vigentes.

Art. 50.- El estado propenderá la utilización de sistemas inter y multi modales, como herramientas necesarias que permitan reducir costos operativos, mejora en los tiempos de transporte y eficiencia en los servicios. (LOTAIP, 2018, pág. 16)

2.2.7. Empresa pública

(Ley orgánica de empresas públicas, 2011, p. 2) Las empresas públicas son entidades del estado según establece la constitución de la república, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, autonomía presupuestaria financiera, económica, administrativa y de gestión. La gestión de sectores estratégicos, prestación de servicios públicos, aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes naturales y el desarrollo de actividades económicas correspondientes al estado.

2.2.8. Constitución de la empresa pública

(LOEP, 2019, p. 5) Art. 5.- La creación de empresa pública se hará de la siguiente manera:

1. Mediante decreto ejecutivo para empresas constituidas por función ejecutiva.
2. Por acto normativo legalmente expedido por gobiernos autónomos descentralizados.
3. Mediante escritura pública para empresas que se constituyen entre la función ejecutiva y los gobiernos autónomos descentralizados requiriendo el decreto ejecutivo y la decisión de la máxima autoridad del organismo autónomo descentralizado.

Las universidades públicas pueden formar empresas públicas o mixtas según el sistema estatutario y el sistema de empresas respectivamente para las empresas establecidas por gobiernos autónomos descentralizados. (LOEP, 2019, pág. 5)

(LOEP, 2019, pág. 5) En la resolución de creación adoptada por el mismo organismo universitario competente se determinarán aspectos relacionados con su administración y funcionamiento para articular y planificar acciones de un grupo de empresas públicas creadas por un mismo nivel de gobierno, se podrá construir empresas públicas para lograr mayores niveles de eficiencia en la gestión técnica, administrativa y financiera.

(LOEP, 2019, pág. 5) Las empresas públicas pueden ejercer sus actividades en el ámbito local, provincial, regional, nacional o internacional, deberá contener la indicación de “EMPRESA PÚBLICA” o la sigla “EP” acompañada de su expresión peculiar. La sede principal de la sociedad estará en el lugar señalado en el acto de constitución, pudiendo crearse agencias o unidades de

negocio tanto en el interior como en el extranjero. El decreto, ordenanza de establecimiento, acto público o resolución de la máxima autoridad competente de la universidad, detallara los bienes muebles o inmuebles que integran el patrimonio de la empresa, y en su anexo los que formen parte de dicho patrimonio.

- *Dirección y administración de las empresas públicas*

(LOEP, 2019, p. 5) Art. 6.- Organización empresarial: Son órganos de dirección y administración de empresas públicas conformada por: el directorio y gerencia general.

(LOEP, 2019, pág. 6) Las empresas contarán con unidades requeridas para su desarrollo y gestión.

Art 7.- Integración: el directorio estará integrado por:

a) Para el caso de una sociedad constitutiva por una función ejecutiva:

- La presidirá el presidente del directorio de la empresa, el coordinador de la empresa pública o su delegado permanente. (pág. 6)
- Jefe de los ministerios pertinentes o sus delegados permanentes. (pág.6).
- Delegado el presidente de la república, en casos excepcionales el presidente de la república podrá disponer mediante decreto ejecutivo que en su integración se consideren miembros permanentes adicionales, con los mismos derechos y obligaciones que los demás, los delegados permanentes y o los designados por el presidente de la república. La república debe acreditar conocimientos y experiencia en la materia de acuerdo con las actividades de la empresa, los demás requisitos para el nombre se establecerán en las respectivas decisiones ejecutivas.

(LOEP, 2019, pág. 6) Para el caso de las empresas públicas creadas por los gobiernos autónomo descentralizado o para las creadas entre la función ejecutiva y los gobiernos autónomos descentralizados, el directorio estará conformado por el número de miembros que se establezca en el acto normativo de creación, el que también considerará aspectos relativos a los requisitos, en ningún caso el directorio estará integrado por más de miembros y para el caso de los directorios de empresas públicas creadas por los gobiernos autónomos descentralizados sus miembros serán preferentemente responsables de las áreas sectoriales y de planificación del gobierno autónomo descentralizado relacionado con el objeto de la empresa pública.

El acto normativo de creación de una empresa pública constituida por gobiernos autónomos descentralizados podrá proveer que en la integración del directorio participen representantes ciudadanos, de sociedad civil, sectores productivos y usuarios según lo dispone la ley. (LOEP, 2019, pág. 6).

- *De los administradores*

(LOEP, 2019, pp. 7-8) Art 10.- Gerente general: el director general de una sociedad anónima es designado por el directorio fuera de su actividad principal para ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la sociedad y, en consecuencia, asumir responsabilidades operativas, administrativas, económicas, está muy bien las financieras y comerciales. Deberá dedicarse exclusivamente y a tiempo completo a las funciones propias de su cargo, con las excepciones previstas en la Constitución de la República. Para servir como director Ejecutivo se debe:

1. Acreditar título profesional mínimo de tercer nivel. (pág.7).
2. Acreditación de conocimientos y experiencia en las actividades de la empresa. (pág.8).
3. Otros, según la normativa propia de cada empresa. (pág.8).

Cuando dos o más empresas estatales se fusionan para formar una nueva empresa, esa empresa hereda sus derechos obligaciones.

- *Sistema de contratación en las empresas públicas*

(LOEP, 2019, p. 15) Art. 34.- Contratación en las empresas públicas: Todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, así como las contrataciones en actividades de prospección, explotación, exploración, refinación, comercialización, industrialización de recursos hidrocarbúricos, las contrataciones de bienes de carácter estratégico necesarias para la defensa nacional, que realicen las empresas públicas estarán sujetos al plan nacional de desarrollo, con observancia del presupuesto nacional y empresarial.

- *Fusión de empresas públicas*

(LOEP, 2019, pág. 22) Art. 48.- Procedencia: la fusión de las empresas públicas procede:

1. Cuando dos o más empresas públicas se fusionan para formar una nueva, esta hereda sus derechos y obligaciones.
2. Cuando una a más empresas públicas la absorbe otra que sigue subsistiendo.

(LOEP, 2019, pág. 22) cuando una sociedad anónima funciona con otra sociedad anónima para establecer una nueva empresa, los activos de cada empresa se transfieren por completo a la nueva previo acuerdo de disolución sin liquidación. Así mismo si una fusión resulta de la absorción de una o más sociedades anónimas, dichas sociedades anónimas adquieren los activos de las sociedades absorbidas. La empresa absorbente es responsable de pagar las deudas de la empresa adquirida y por lo tanto tiene deberes de liquidación para con sus acreedores.

(LOEP, 2019, pág. 23) la fusión será resuelta y aprobada por el directorio de las empresas públicas que se fusionen y requerirá la aprobación previa de la Autoridad Nacional de planificación o del departamento de planificación de gobierno autónomo descentralizado. La sociedad resultante de la fusión tendrá obligaciones laborales con el personal de la sociedad resultante de la fusión y formarán parte de su salario.

- *La escisión de empresas públicas*

(LOEP, 2019, pág. 23) Art. 49.- Procedencia: sobre la base de la recomendación motivada del directorio de la empresa pública, la presidenta o presidente de la república por decreto ejecutivo o el máximo órgano del gobierno autónomo descentralizado, según corresponda al tipo de empresa, podrá resolver la escisión de una empresa pública en más empresas públicas.

Art. 50.- Contenido de la resolución de escisión: La resolución de directorio que recomiende la escisión deberá contener los siguientes requisitos: (LOEP, 2019, pág. 23)

1. La división del patrimonio de la empresa pública entre esta y las nuevas que se crearán y la adjudicación de los correspondientes activos, para cuyo efecto podrá adjudicarse los mismos a valor presente o de mercado y cualquier exceso en activos sobre el valor del patrimonio adjudicado podrá compensarse con la asunción de pasivos de la empresa pública escondida. (LOEP, 2019, pág. 23).
2. La propuesta de estructura de las nuevas empresas públicas a formarse que deberán crearse según el artículo 5 de esta ley son: (LOEP, 2019, pág. 23).

Art. 51.- Liquidación: Si por la escisión la empresa pública escondida debiera liquidarse, en el mismo decreto ejecutivo o en la resolución aprobatoria de la escisión del máximo órgano del gobierno descentralizado aprobatorio de la escisión, según corresponda se dispondrá la liquidación de la empresa pública. (LOEP, 2019, pág. 23).

Art. 52.- Escisión en liquidación: Podrá también realizarse dentro del proceso la liquidación de una empresa pública. (LOEP, 2019, pág. 23).

Art. 53.- Responsabilidad solidaria: Las empresas públicas resultantes de la escisión responderán solidariamente por las obligaciones contraídas hasta la fecha de la división, por la empresa pública escondida. (LOEP, 2019, pág. 23).

Art. 54.- Normas supletorias: En lo que se refiere a las normas de procedimiento no contempladas en esta ley, tanto para la fusión como para la escisión, se aplicarán normas previstas en la ley de compañías. (LOEP, 2019, pág. 23)

2.2.9. Análisis

(Noguero, 2002, pág. 170) Proviene del griego analisis que significa disolución, mientras que (Diccionario de la Real Academia Española, 2022) define el término análisis como distinción y separación de las partes de un todo hasta llegar a conocer sus principios o elementos, posteriormente en su segunda aceptación encontramos que es el examen de una obra, escrito o de cualquier realidad susceptible de estudio intelectual. El análisis es lo contrario a la síntesis debido a que consiste en la composición ordenada de los elementos diferentes de un todo, el concepto de análisis es uno de los más generales existentes en la metodología científica, por lo que cada rama del saber lo utiliza cualificando su tipo características.

2.2.10. Ingresos

(NIFF 18, 2004, p. 4). Los ingresos se definen como un aumento en la ganancia económica en la forma de un aumento en el valor de un producto o activo, o una disminución en los pasivos independientemente de las inversiones de una empresa, lo que resulta en un aumento en el patrimonio neto durante el período. El término ingresos incluye tanto los ingresos ordinarios como las ganancias derivadas de las operaciones diarias de la empresa y se denomina de diversas formas: ventas, comisiones, intereses, dividendos, regalías, entre otros.

El ingreso se reconoce cuando los beneficios económicos futuros podrían fluir a la entidad y estos se miden con fiabilidad. Los ingresos se dividen en: ingresos corrientes, de capital y de financiamiento. (Ministerio de economía y finanzas, 2023).

2.2.10.1. *Ingresos corrientes*

Aquellos que obtienen de manera regular o periódica, incluyen los impuestos, asas, contribuciones ventas de bienes corrientes de servicios, rentas de la propiedad, multas y sanciones, así como transferencias corrientes. (Manual de Estadísticas de Finanzas, 2020).

2.2.10.2. *Ingresos de capital*

Estos son recursos financieros que finalmente se adquieren y alteran directamente la situación patrimonial del Estado, cómo la venta de bienes de capital, la deuda y las transferencias de capital. (Manual de Estadísticas de Finanzas, 2020).

2.2.10.3. *Ingresos de financiamiento*

Una donación obligatoria no reembolsable recaudada por un gobierno para fines públicos. (Manual de Estadísticas de Finanzas, 2020).

2.2.10.4. *Ingresos permanentes*

Este es un ingreso sostenido y predecible durante un periodo de tiempo. En este sector surgen impuestos como el IVA, el ice. El impuesto a la renta por emisión de divisas y los derechos de aduana, entre otros. (Ministerio de economía y finanzas, 2023).

2.2.10.5. *Ingresos no permanentes*

Este es un ingreso impredecible a lo largo del tiempo estos incluyen, entre otros ingresos los petroleros, ventas de activos y desembolsos de préstamos. (Ministerio de economía y finanzas, 2023).

2.2.10.6. *Ingreso público*

(Almeida, 2015, p. 1) Es la ca cantidad que reciben los estados y otros organismos públicos cuyo fin principal es financiar el gasto público.

Lo que caracteriza al ingreso público es:

- a) El ingreso público es siempre una suma de dinero, a veces el ingreso publico cuantifica en una cantidad de dinero, se hace efectivo en especie, como cuando la deuda tributaria se extingue con la entrega de bienes del patrimonio histórico. (pág.1).
- b) Percibida por un ente público. (pág.1)
- c) Su objetivo es financiar el gasto público. (pág. .1)

2.2.11. Presupuesto

(Guevara, Lopez y Quintanilla, 2009, p. 1) Esta definición distingue los supuestos de la contabilidad tradicional en el sentido de que los presupuestos son prospectivos en lugar de histórico, pero en su función de control los supuestos de periodos anteriores no se pueden comparar con resultados pasados reales.

- *Función de los presupuestos*

(Guevara, Lopez y Quintanilla, 2009, pág. 2) La función que desempeña el presupuesto depende en gran medida de la dirección de la propia empresa. Las necesidades, expectativas y uso del presupuesto de un gerente están fuertemente influenciadas por una variedad de factores relacionados con el contexto y los sistemas comerciales.

Idealmente, la gerencia espera que la función presupuestaria:

- a) Herramientas precisas y oportunas. (pág.2).
- b) Capacidad para pretender el desempeño. (pág. 2)
- c) El soporte para la asignación de recursos. (pág.2).
- d) La capacidad para controlar el desempeño real en curso. (pág.2).
- e) Advertencias de las desviaciones respecto a los pronósticos. (pág.2).
- f) Indicios anticipados de oportunidades o de riesgos venideros. (pág.2.)
- g) Capacidad para utilizar el desempeño anterior como guía o herramienta de aprendizaje. (pág.2).
- h) Concepción comprensible, que conduzca un consenso y respalde el presupuesto anual. (pág.2).

2.2.11.1. Presupuesto público

Es la estimación de los ingresos y gastos, así como su fuente de recursos, es decir que refleja la política económica del estado en un tiempo generalmente de un año, es un instrumento de planificación expresado en términos financiero. (Ramírez, 2013, p. 47).

2.2.12. Ciclo presupuestario

Programación: La primera etapa del ciclo fiscal, establecer metas y objetivos establecidos en los planes gubernamentales e institucionales. Aquí las unidades definen los programas, proyectos y actividades incluidas en el presupuesto. (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 2)

Formulación: En esta etapa, el ministerio de finanzas consolida las estimaciones presupuestarias de las agencias y produce estimaciones generales del presupuesto estatal de acuerdo con los criterios establecidos en los catálogos y clasificadores. (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 3)

Aprobación: (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 4) Elaborada la proforma presupuestaria por el ministerio de finanzas, el poder ejecutivo, a través de la presidencia de la república, la envía a la asamblea nacional para su aprobación, la legislatura podrá de ser necesario, hacer observaciones y proponer alternativas a la distribución de los recursos de ingresos y gastos por sectores, sin que altere el monto total de la proforma.

Ejecución: (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 5) En esta etapa todas las entidades del sector público ponen en práctica lo establecido en su presupuesto, es decir, utilizan los recursos aprobados y cumplen con todas las acciones destinadas a la utilización de los recursos humanos, materiales y financieros que les fueron asignados con el propósito de obtener bienes y servicios en la cantidad, calidad y tiempo previsto.

La Ejecución presupuestaria tiene características específicas en el control y se denomina con los siguientes términos: (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 6)

- a) Presupuesto inicial: monto inicial del manejo financiero de una entidad y que constituye el valor aprobado por la asamblea nacional. (pág.6).
- b) Presupuesto codificado: identificación de recursos para gastos adicionales como consecuencia del presupuesto original y las reformas realizadas durante la ejecución en una fecha determinada, una serie de cambios durante los plazos de ejecución. (pág.6).
- c) Presupuesto comprometido: Recursos comprometidos por el estado mediante convenios y documentos legales, exigibles en el corto, mediano plazo. (pág.6).
- d) Presupuesto devengado: El volumen de obras, bienes o servicios procesados por cada empresa. Ese valor constituye una obligación de pago para su efectiva presentación. (pág.6).
- e) Presupuesto pagado: Pagos efectivos realizados a proveedores por los bienes o servicios adquiridos, conocida también como la liquidación mediante un desembolso de dinero o transferencia realizado al proveedor que brindó el bien o servicio adquirido. La transferencia

la realiza el ministerio de finanzas, previa la solicitud de la institución que ha concentrado al tercero. (pág.6).

Evaluación y Seguimiento: La evaluación y seguimiento es la medición de los resultados físicos y financieros alcanzados y consecuente impacto y el análisis de la volatilidad financiera. (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 8).

Clausura y liquidación: (Ministerio de finanzas, 2018, pág. 10). La ejecución del presupuesto se completa automáticamente el 31 de diciembre de cada año, este proceso se llama cierre o elaboración de un presupuesto. Las obligaciones de cobro y pago pendientes al 31 de diciembre se reconocerán en el nuevo ejercicio. Tras su finalización se elabora un informe económico sobre los resultados de la ejecución presupuestaria, este proceso se conoce como liquidación del presupuesto.

2.2.13. Matriculación vehicular

(Gobierno Electronico, 2020) A los vehículos previamente registrados en el sistema de registro vehicular del servicio de rentas internas SRI se les asignara una placa de identificación vehicular y serán registrados en la base de datos unificada nacional por primera vez.

(Helloauto, 2022) La matriculación es un trámite necesario para que un vehículo pueda circular por la vía pública, consiste en la asignación de una matrícula que identifique a dicho vehículo como autorizado para el tráfico. Con el trámite administrativo de la matriculación, el usuario obtiene el número de matrícula del vehículo y el permiso de circulación. Una vez colocadas las placas, el automóvil es apto para circular. La obligación de matriculación incluye a todos los vehículos a motor y a los remolques y semirremolques cuya masa máxima autoriza supere los 750 kilogramos.

2.2.14. Revisión técnica vehicular

(Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 30) La revisión técnica vehicular consta de una o más líneas de revisión, cada línea es el conjunto de infraestructura, equipo y personal que interactúan para inspeccionar los sistemas mecánicos, de seguridad y calidad de emisiones de un automotor, así se podrá verificar si las condiciones del vehículo cumplen o no con las normativas vigentes, para garantizar su circulación al final del proceso.

- *Líneas de revisión técnica vehicular*

Para motocicletas: Es una línea de revisión técnica para los automotores de pequeño tonelaje de dos, tres o cuatro ruedas, como son: motos, tricimotos y cuadrones. (Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 31)

Tipo liviano: Esta diseñada para inspeccionar automotores livianos con un peso de hasta 3.500 kilogramos, entre los que podemos mencionar: automóviles, camionetas y furgonetas. (Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 31).

Tipo pesado: Esta diseñada especialmente para inspeccionar vehículos de gran tonelaje, su peso suele ser mayor a 3.500 kilogramos y estos son: buses, camiones, volquetas, tracto-camiones y remolques de cabezales. (Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 32).

Tipo mixta: Es una línea de inspección multimodal, pues está diseñada para realizar verificaciones en vehículos de tipo pesado y también liviano. (Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 32).

2.2.15. Requisitos necesarios para la revisión técnica de los vehículos en la Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte

- *Para renovaciones de vehículos particulares:*

Pago de matrícula, pago de rodaje municipal, Pago de consejo provincial (mantenimiento de vías), turno correspondiente y documentos originales del dueño del vehículo, en caso de ser familiar del propietario el vehículo, presentar la cédula original tanto del propietario como del familiar que va a realizar el trámite.

- *Para renovaciones de vehículos públicos:*

Formularios correspondientes de acuerdo al tipo de transporte, permiso de operación de la compañía o cooperativa, certificado de no adeudar a la agencia nacional de tránsito (ANT), facturación electrónica, pago de matrícula, pago de rodaje municipal, pago de consejo provincial (mantenimiento de vías), turno correspondiente y documentos originales.

- *Para transferencia de dominio de vehículos particulares:*

Pago de matrícula, pago de rodaje municipal, pago de consejo provincial (mantenimiento de vías), turno correspondiente, contrato de compra y venta, en caso de que el contrato este caducado,

deberá hacerse citar con un agente de tránsito y pagar la multa por contrato caducado, y documentos originales del dueño del vehículo, en caso de ser familiar, presentar la cédula original del propietario y una autorización notariada para que le realice el trámite la persona designada.

Cuando ingrese el vehículo el revisor deberá sacar improntas, este proceso se identifica con su marca, modelo, número de chasis, número de motor, color y placa, que deben coincidir con la información documentada del vehículo.

- *Para transferencia de dominio de vehículos públicos:*

Formularios correspondientes de acuerdo al tipo de transporte, permiso de operación de la compañía o cooperativa, contrato de compra y venta o resoluciones correspondientes de acuerdo al trámite, certificado de no adeudar a la agencia nacional de tránsito (ANT), facturación electrónica, pago de matrícula, pago de rodaje municipal, pago de consejo provincial (mantenimiento de vías), turno correspondiente y documentos originales del dueño del vehículo, en caso de ser familiar presentar la cédula original del propietario del vehículo y una autorización notariada para que le realice el trámite la persona designada.

Una vez ingresado el vehículo el revisor deberá sacar improntas, este proceso se realiza para la identificación del vehículo, comprobando que su marca, modelo, número de chasis, número de motor, color y placa, según corresponda, estos datos deben coincidir con la información documentada del vehículo.

2.2.16. Duración de cada revisión técnica vehicular

(Llamuca y Uvidia, 2017, pág. 35) La revisión técnica de vehículos (RTV), debe realizarse en un tiempo moderado que permita una evaluación adecuada, sin que por ello se generen demoras que afectan la calidad, eficiencia y rapidez en la prestación del servicio conforme al reglamento técnico legal vigente.

- Inspección del vehículo: Realizado de manera visual, además de la observación de los elementos correspondientes, se realiza la comprobación de su funcionamiento. (pág.35).
- Independencia de diversas inspecciones: En la inspección del sistema del vehículo, no se admite que se haga en una sola operación. (pág.35).
- Puntos a evaluar del vehículo: Están en función de su naturaleza y de la reglamentación vigente. (pág. 35).

2.2.17. Generalidades de la revisión técnica vehicular

Dentro de las principales generalidades esta la disminución de riesgos de accidentabilidad por mala conservación del vehículo, incrementar la seguridad vial, renovación del parque automotor y reducción de la contaminación ambiental. (Llamuca, Uvidia y Viñan, 2022, p. 32)

2.2.18. Finalidad de la revisión técnica vehicular

Las operaciones de revisión técnica vehicular tienen como objetivo fundamental detectar las anomalías que afecten el correcto funcionamiento de los mecanismos del vehículo. (Llamuca y Uvidia, 2017, pp. 35-36).

CAPITULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo y diseño de la investigación

(Vallejo, 2002, p. 1) Los diseños de estudio se clasifican según el grado en que los investigadores tienen control sobre las variables internas y externas y los factores que se estudian. Por lo tanto, Un diseño experimental puro es aquel en el que el investigador tiene control total sobre todas las variables y factores en estudio, si esto no es posible en su estudio debe utilizar un plan de observación.

3.1.1. *Investigación descriptiva*

(Arias, 2012, pág. 24) La investigación descriptiva caracteriza un hecho, fenómeno, individuo o grupo, para establecer su estructura o comportamiento. En cuanto a la profundidad del conocimiento, los resultados de este tipo de investigación se encuentran en un nivel moderado.

En la presente investigación se procede a realizar una descripción del procedimiento de matriculación vehicular, enfocado en los procesos de revisión técnica de los vehículos, y los ingresos que obtiene la institución por la realización de dicho proceso.

3.1.2. *Investigación campo*

(Arias, 2012, pág. 31) Constituido por el agregado de todos los hechos estudiados o reales (datos primarios) sin manipular ni controlar variables, los investigadores reciben información, pero no modifican las condiciones existentes.

Esta investigación es de campo porque se obtiene información real acerca de la matriculación vehicular, con el fin de realizar un análisis presupuestario por concepto de ingresos de matriculación.

3.1.3. *Investigación exploratoria*

La investigación exploratoria es la investigación realizada sobre temas desconocidos o poco estudiados o sobre temas cuyos resultados representan una aproximación apropiada de este tema, es decir, representan un nivel superficial de conocimiento. (Arias, 2012, pág. 23).

Esta investigación se desarrolla en el área de estudio como lo es la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, donde se puede observar los procesos de revisión vehicular y la problemática existente.

3.2. Métodos de la investigación

3.2.1. Método inductivo

Las leyes se derivan del análisis de hechos individuales. (Maya, 2014, pág. 15)

Se utilizará el método inductivo para realizar el diagnóstico situacional de la misma, el cual se elaborará con el sustento del análisis presupuestarios y financieros, que bien puede convertirse en un referente para otras instituciones públicas que estén atravesando las mismas problemáticas.

3.2.2. Método deductivo

Es una forma de pensar que parte de las verdades universales para llegar a ciertas conclusiones. (Maya, 2014, pág. 14)

Para el trabajo de investigación se empleará el método deductivo, ya que se analizarán las diferentes leyes, reglamentos y normativas que le son aplicable a la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, de tal forma que se pueda realizar un análisis a los ingresos que obtiene la institución en los años 2021 – 2022 y de esta forma determinar la situación en la que se encuentra.

3.2.3. Método analítico

Este es un método de estudio que consiste en diseccionar el todo y descomponerlo en sus partes o elementos para observar causas, propiedades y efectos. (Hernandez, 2017, pág. 7).

Para efecto del siguiente trabajo de investigación se utilizará el método analítico, al momento de identificar las diferentes cuentas contables que se encuentran reflejadas en los estados financieros y presupuestarios, y con ellos realizar el cálculo de los indicadores presupuestarios y de rentabilidad, con el fin de determinar la situación por la que atraviesa la institución.

3.3. Enfoque de la investigación

Para la realización del análisis de los ingresos obtenidos por concepto de matriculación vehicular en la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte se empleará el enfoque mixto.

3.3.1. Enfoque mixto

Éste reúne diferentes puntos de vista, múltiples técnicas cuantitativas y cualitativas, luego se selecciona combinaciones de aproximaciones, métodos y diseños que encuadran con el planteamiento del problema que se investiga. (Viteri, Agosto 2012, pág. 37).

Para efectos de la presente investigación, se aplicará el enfoque mixto, debido a la necesidad de abordar un análisis mixto, ya que hace referencia al enfoque cualitativo el cual se empleará al aplicar la encuesta correspondiente tanto al jefe de agencia, a los revisores y a los digitadores de la institución, en la cual se hará uso de preguntas abiertas para poder determinar las cualidades que caracterizan a la empresa y así poder realizar el correspondiente diagnóstico situacional a fin de levantar información de la misma.

3.4. Alcance de la investigación

Los tipos de investigación que serán implementados en el desarrollo de esta investigación serán los siguientes:

3.4.1. Descriptiva

En el trabajo de investigación se utilizará el nivel de investigación descriptiva, puesto que a partir de la recolección de información se podrá realizar una correcta representación de lo que es la institución, mediante el análisis de los procesos administrativos y financieros, además de detallar los hechos que se detecten en la entidad, y describir cada una de las causas que generaron la problemática.

3.4.2. Exploratoria

Al realizar un diagnóstico de la situación actual de la agencia de movilidad, tránsito y transporte, se aplicó el nivel de investigación exploratoria para confirmar los problemas planteados; para el efecto, se utilizaron la observación y las encuestas al personal directivo y operativo, respectivamente; luego se aplicaron indicadores financieros para identificar los puntos críticos en

las diferentes áreas de operación, lo que permitió sugerir estrategias de mejora que ayudarán a la gerencia a tomar mejores decisiones, optimizando el uso de sus recursos de forma más eficiente y eficiente, además de que permitirá cumplir con sus objetivos empresariales.

3.5. Población y muestra

3.5.1. Población

Este es el conjunto de personas y cosas que desea conocer como parte de su investigación. (López, 2004, pág. 69). Para efectos de este trabajo investigativo, el universo de estudio estuvo conformado por un total de 11 personas.

3.5.2. Muestra

Una parte representativa de una población que tiene las mismas características generales que la población. (Ojeda, 2020, pág. 3).

Para efectos de esta investigación no se necesitó calcular la muestra, ya que la población objeto de estudio es finita y se trabajó con los miembros de la agencia de movilidad, tránsito y transporte, para obtener resultados que validen la propuesta.

Tabla 3-1: Recurso humano de la agencia de movilidad, tránsito y transporte

Personal encargado del proceso de matriculación vehicular de la agencia de movilidad, tránsito y transporte cantón Riobamba	
Sujetos de investigación	Población
Jefe de Agencia	1
Revisores	5
Digitadores	5
TOTAL	11

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de información

Las técnicas utilizadas para la recolección de la información son las siguientes:

3.6.1. Observación

La observación es un elemento esencial de cualquier proceso de investigación; los investigadores dependen de el para obtener más datos. (Diaz, 2011, pág. 5)

Esta técnica la empleamos cuando nos trasladamos e ingresamos a la institución para levantar información relevante que sea de ayuda para la investigación, donde observamos el proceso de matriculación vehicular, además de las instalaciones creando contacto directo con la misma.

3.6.2. Encuesta

Las técnicas de encuestas se utilizan a menudo como métodos de investigación porque permiten una recopilación y un procesamiento de datos rápidos y eficientes. (Casas, Anguitaa y Donado , 2003, pág. 143)

Como fuente de información directa se realizará encuesta al jefe de agencia, a los digitadores y a los usuarios que matriculan los vehículos anualmente.

CAPITULO IV

4. MARCO DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Análisis e interpretación de resultados

1. ¿Conoce usted el monto aproximado de ingresos que obtiene la agencia de movilidad, tránsito y transporte por concepto de matriculación vehicular?

Tabla 4-1: Conocimiento sobre el monto de ingresos

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	3	27%
No	8	73%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

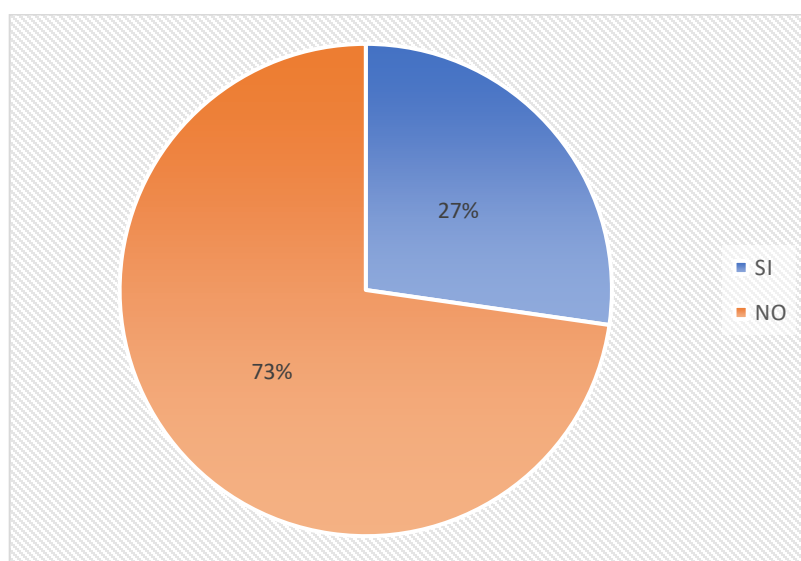


Ilustración 4-1: Conocimiento sobre el monto de ingresos

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se identificó en base a los resultados obtenidos, que solo el 27 % conoce el monto aproximado de ingresos de la agencia de movilidad, tránsito y transporte por matriculación vehicular, mientras que un 73% no conoce el monto aproximado de ingresos de la institución.

2. ¿Conoce usted el porcentaje aproximado de vehículos matriculados?

Tabla 4-2: Vehículos matriculados

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	7	64%
No	4	36%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

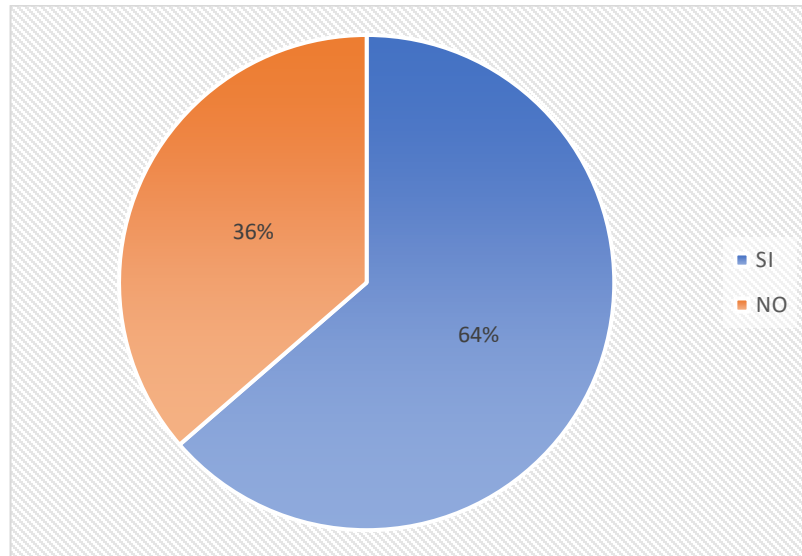


Ilustración 4-2: Vehículos matriculados

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se pudo identificar en base a los resultados obtenidos, que el 64%, conoce el porcentaje aproximado de vehículos matriculados, mientras que un 36% no conoce el porcentaje aproximado de vehículos matriculados.

3. ¿Cree usted que el sistema de recaudación de ingresos por concepto de matriculación vehicular es el adecuado?

Tabla 4-3: Recaudación de ingresos

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	9	82%
No	2	18%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

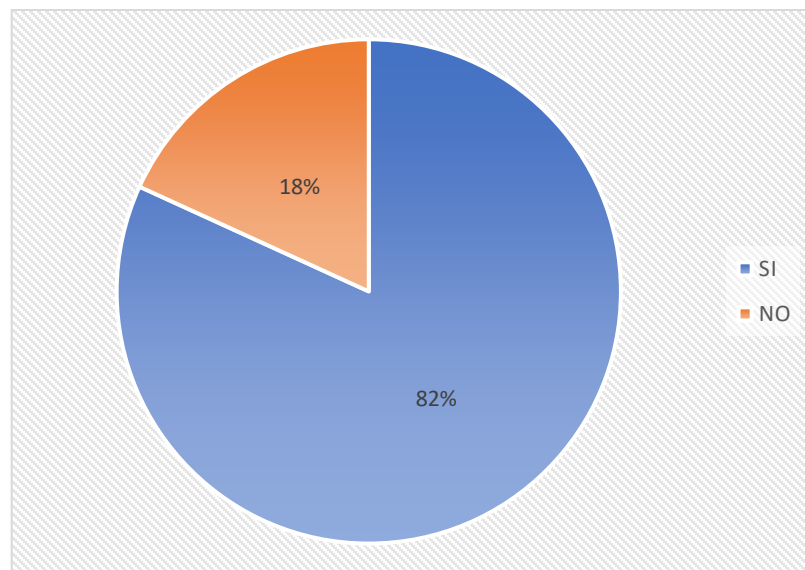


Ilustración 4-3: Recaudación de ingresos

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Contar con un sistema adecuado de recaudación de ingresos por matriculación vehicular es muy importante, pero, mediante la aplicación de la encuesta se identificó según los resultados obtenidos, que el 82% aseguran que el sistema de recaudación de ingresos por matriculación vehicular es el adecuado, mientras que un 18% no concuerdan con el sistema de recaudación de ingresos.

4. ¿La revisión de documentos para llevar a cabo una matriculación vehicular tiene el tiempo adecuado para que no existan errores del proceso?

Tabla 4-4: Tiempo adecuado para la revisión de documentos

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	6	55%
No	5	45%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

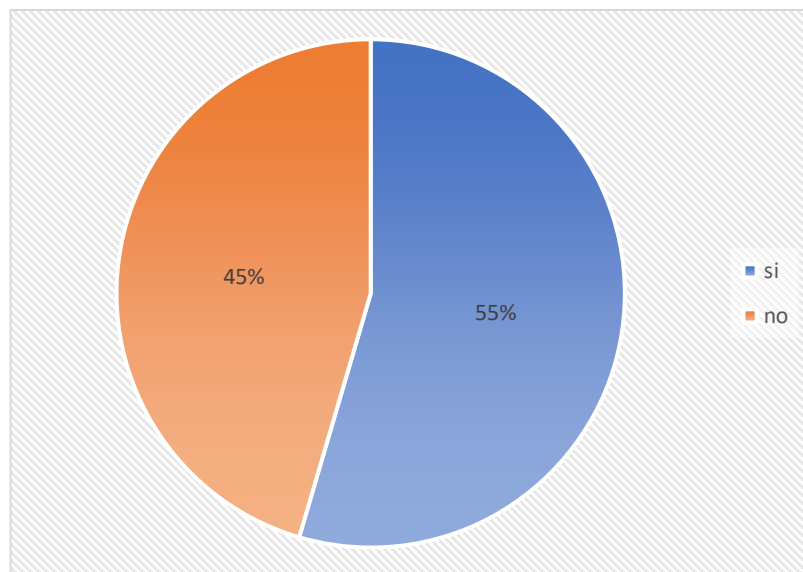


Ilustración 4-4: Tiempo adecuado para la revisión de documentos

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se pudo identificar en base a los resultados obtenidos, el 55%, aseguran que cuentan con el tiempo adecuado para la revisión de documentos de una matriculación vehicular y de esta manera no tener errores del proceso, mientras que un 45% mencionan que no cuentan con el tiempo adecuado para la revisión de documentos de una matriculación vehicular es por ello que si se han dado errores en algunos procesos.

5. ¿Conoce usted los procesos erróneos de matriculación vehicular realizados en la institución?

Tabla 4-5: Procesos erróneos de matriculación

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	5	45%
No	6	55%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

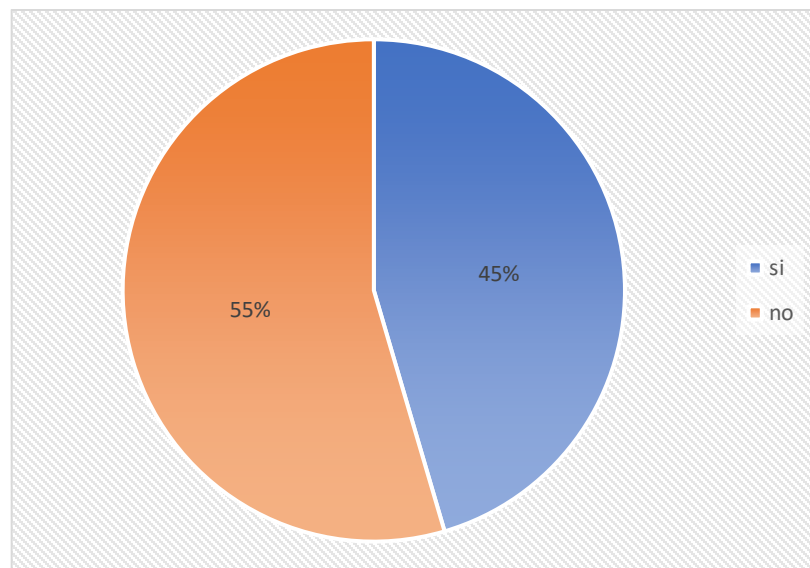


Ilustración 4-5: Procesos erróneos de matriculación

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se pudo identificar en base a los resultados obtenidos, el 45%, del personal si conoce los procesos erróneos de matriculación realizados en la institución, mientras que el 55% no conocen los procesos erróneos de matriculación realizados en la institución.

6. ¿Los dueños de los vehículos realizan la matriculación vehicular oportunamente?

Tabla 4-6: Matriculación vehicular oportuna

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	2	18%
No	9	82%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

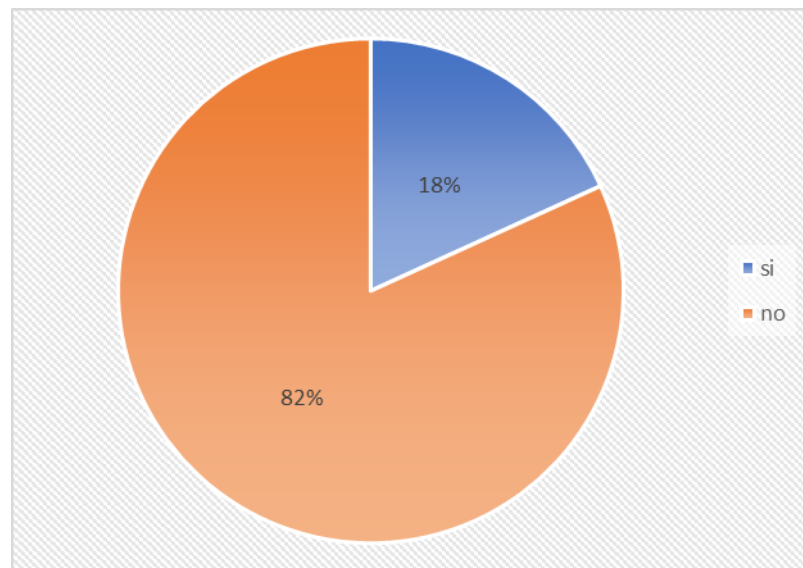


Ilustración 4-6: Matriculación vehicular oportuna

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la encuesta se identificó según los resultados obtenidos, que el 18 % de los dueños de los vehículos realizan la matriculación vehicular oportunamente, mientras que un 82% de los dueños no realizan la matriculación vehicular oportunamente.

7. ¿Para la matriculación de los vehículos los usuarios deben agendar un turno con anterioridad?

Tabla 4-7: Turno para la matriculación vehicular

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	10	91%
No	1	9%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

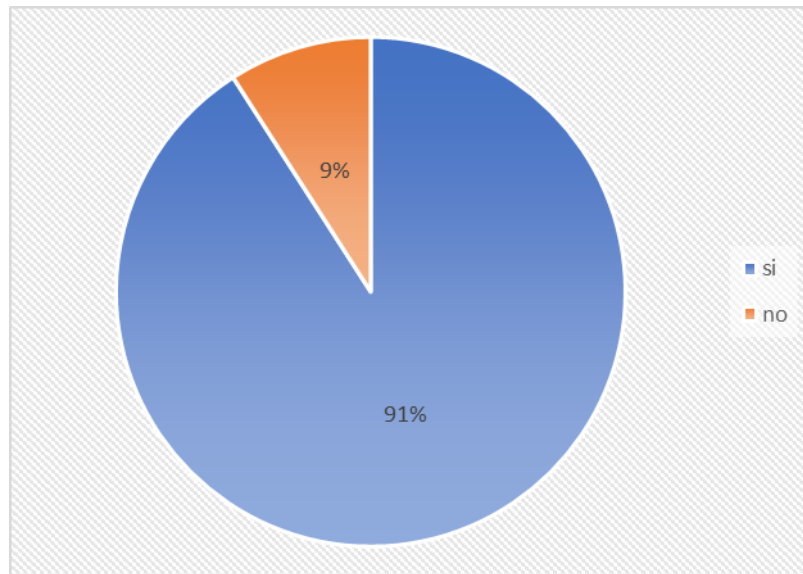


Ilustración 4-7: Turno para la matriculación vehicular

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se identificó según los resultados obtenidos, que el 91 % de los usuarios deben matricular por vehículo oportunamente, mientras que un 9 % de los dueños de los vehículos no realizan la matriculación vehicular oportunamente.

8. ¿La atención que brinda el personal de la agencia de movilidad tránsito y transporte es eficaz y eficiente?

Tabla 4-8: Atención del personal

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	5	56%
No	4	44%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

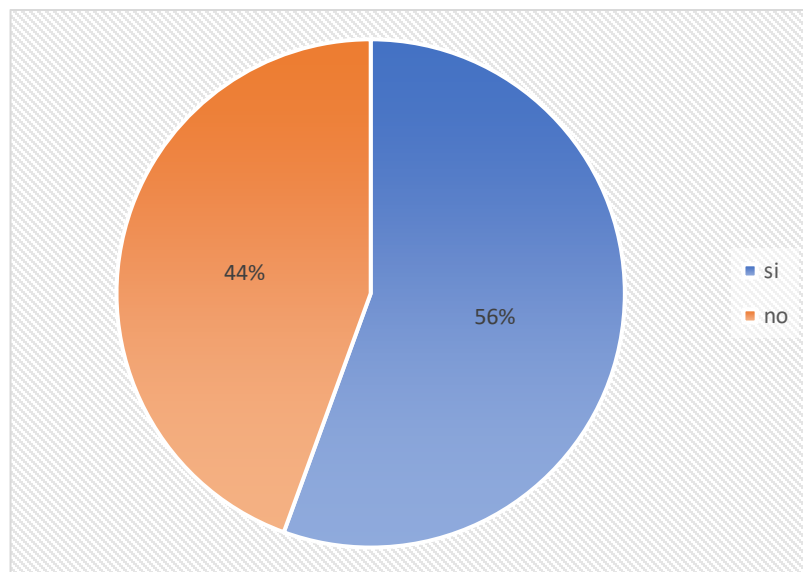


Ilustración 4-8: Atención del personal

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se pudo identificar en base a los resultados obtenidos, que el 56%, del personal de la agencia de movilidad tránsito y transporte es eficaz y eficiente, mientras que el 44 del personal de la agencia de movilidad tránsito y transporte no es eficaz y eficiente.

9. ¿Considera usted que sea necesario el desarrollo del análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular de la institución?

Tabla 4-9: Desarrollo del análisis

Respuestas	Personas encuestadas	Total
Si	11	100%
No	0	0%
Total	11	100%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

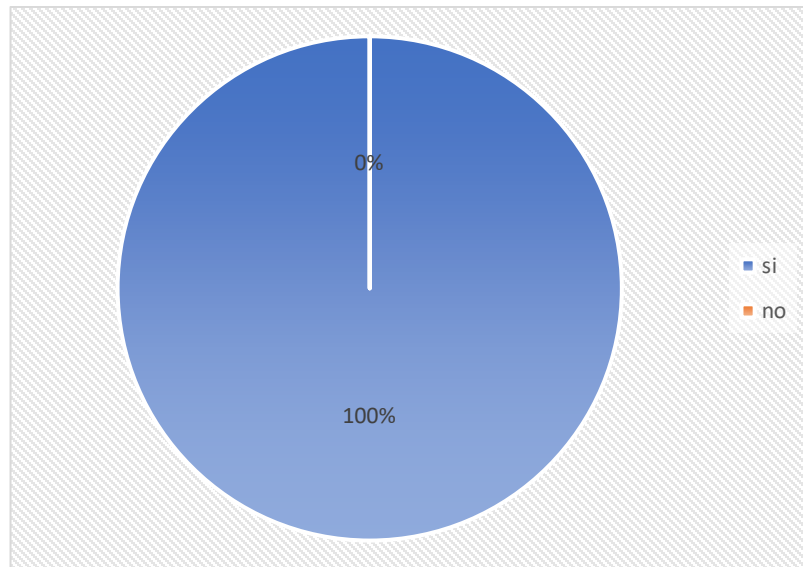


Ilustración 4-9: Desarrollo del análisis

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Análisis e interpretación:

Con la aplicación de la encuesta se pudo identificar en base a los resultados obtenidos, el 100%, del personal de la agencia de movilidad tránsito y transporte manifestó que es de gran importancia realizar un análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular de la institución .

Conclusión:

Tabla 4-10: Conclusión encuesta

PREGUNTAS	SI	NO
1	3	8
2	7	4
3	9	2
4	6	5
5	5	6
6	2	9
7	10	1
8	5	4
9	11	0
Porcentaje	60%	40%

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Mediante la aplicación de la encuesta realizada al jefe de agencia, digitadores y usuarios de la agencia de movilidad, tránsito y transporte cantón Riobamba se aporta como conclusión que de las 9 preguntas realizadas al sí respondieron un 60% y al no respondieron un 40%, lo cual permitió identificar las causas existentes en aquellos problemas que se dieron a conocer en el planteamiento del problema.

CAPITULO V

5. MARCO PROPOSITIVO

5.1. Propuesta

“ANÁLISIS DE LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE MATRICULACIÓN VEHICULAR EN LA AGENCIA DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE EP, CANTÓN RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL PERÍODO 2021-2022.”



Ilustración 5-1: Dirección de movilidad, tránsito y transporte

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

5.2. Contenido de la propuesta



Ilustración 5-2: Logo institucional

Fuente: Investigación Agencia de Movilidad, cantón Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

5.2.1. *Reseña histórica*

En base a la Agencia Nacional de Tránsito, la institución pública, se crea en el año 1948 para poder llevar a cabo la administración referente al transporte terrestre y tránsito en el Ecuador, siendo la entidad aquella que planifica, regula y controla el transporte terrestre, tránsito y la movilidad en el país, así como también tiene a su cargo la seguridad vial, debido a que toda la ciudadanía conoce los percances sucedidos en las diferentes vías, las mismas que han venido incrementando y más aún en estos últimos años, es por esto que el ilustre municipio del cantón Riobamba pone en marcha todas estas actividades a través de la Dirección de Gestión de Movilidad Tránsito y Transporte, la misma que mediante ordenanza cedió parte de sus competencias a la Agencia Nacional de Tránsito aproximadamente en el año 2014, la misma que cuenta con diferentes oficinas para la atención a los usuarios en la ciudad de Riobamba agrupando en toda su gestión a tres agencias Riobamba, Guano y Alausí.

5.2.2. *Misión*

El municipio autónomo del cantón Riobamba es una persona jurídica con autonomía política, administrativa, y financiera de derecho público. Formular y ejecutar planes de desarrollo y ordenamiento territorial con el fin de promover el desarrollo económico y sostenible del territorio. Optimizar la transparencia, el respeto, los recursos solidarios, la equidad y el trabajo en equipo mediante el establecimiento de mesas de salvaguarda integral del patrocinio de eventos culturales, artísticos, deportivos y de ocio.

5.2.3. Visión

Fortalecimiento del Gobierno municipal, descentralizado coma y autónomo del cantón Riobamba, rector coma y eficiente y eficaz y promueve la Ordenación del Territorio y la seguridad ciudadana, así como el desarrollo económico ambiental y social, y mejora la calidad de vida de la población a través de la provisión de servicios básicos, infraestructura y vialidad, generación de empleo, y respeto por la cultura y el medio ambiente y con un sistema democrático de participación ciudadana, y que promueve la integración del municipio a su administración municipal.

5.2.4. Objetivo

Modernizar, regular y ordenar las actividades de transporte terrestre, señalización, seguridad vial y tránsito para garantizar la prestación de servicios de calidad a los usuarios de la provincia de Chimborazo, cantón Riobamba.

Ubicación

La Dirección de Gestión de Movilidad Tránsito y Transporte está ubicada en:

- **País:** Ecuador
- **Región:** Sierra
- **Provincia:** Chimborazo
- **Cantón:** Riobamba
- **Calles:** Av. Edelberto Bonilla y Araujo Chiriboga

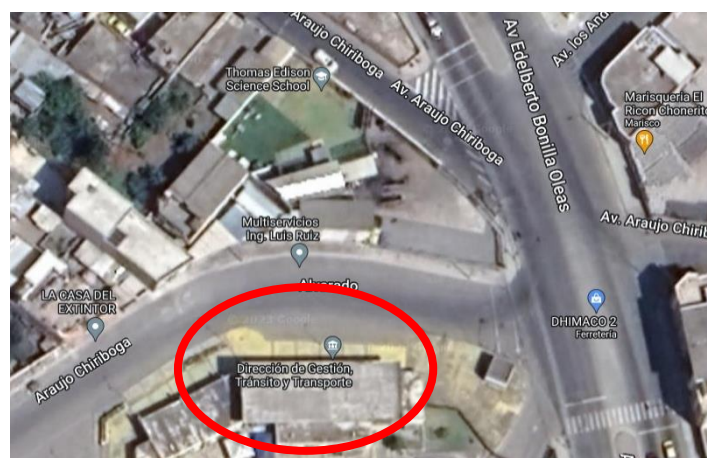


Ilustración 5-3: Ubicación agencia de movilidad.

Fuente: Google Maps, (2023)

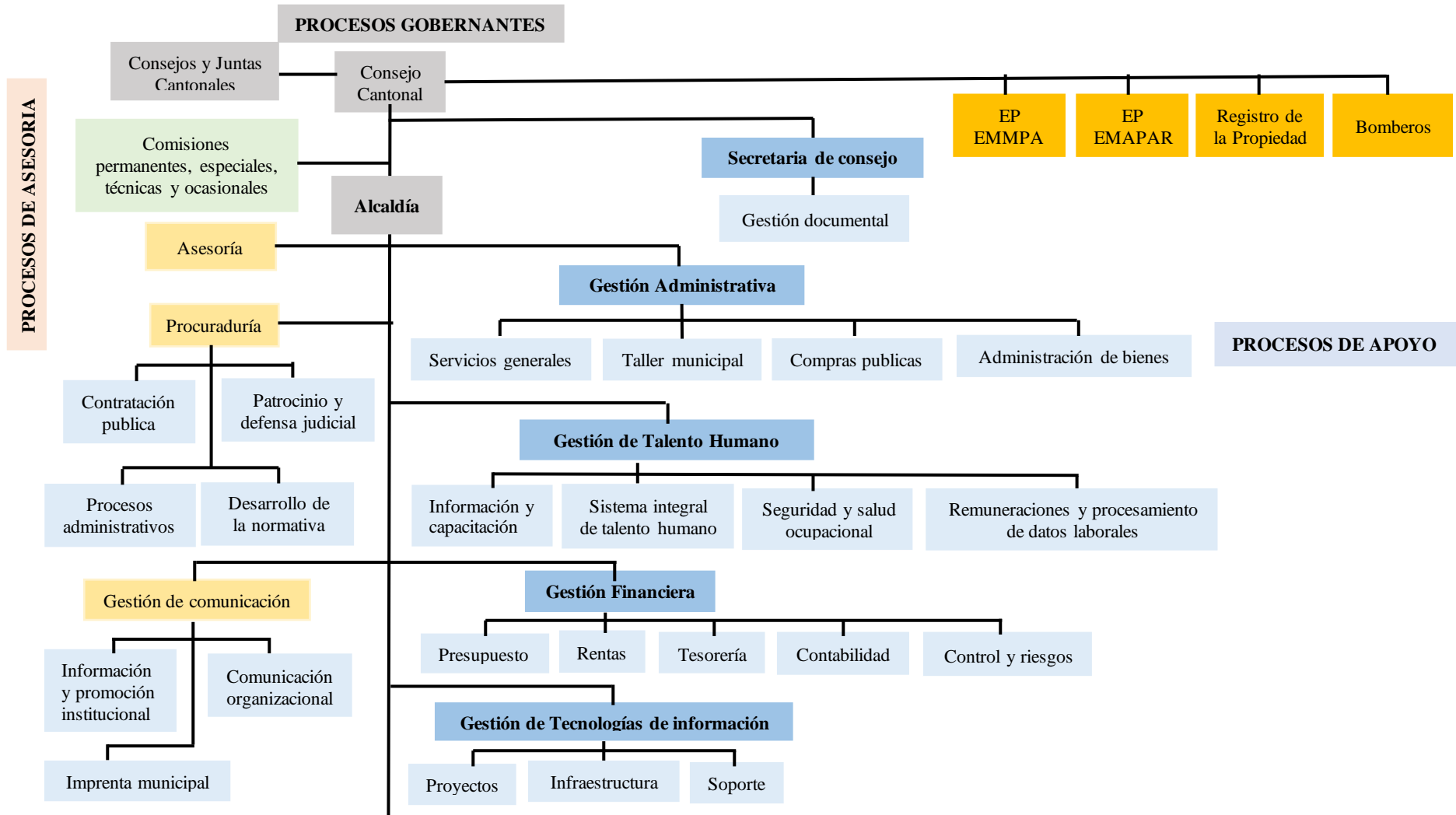
Realizado por: Coral, R. 2023.

5.2.5. Políticas institucionales

La política de movilidad de Riobamba responderá a un cúmulo de estrategias, proyectos, medidas y acciones eficientes, competitivas, ambientalmente sostenibles y participativas, potenciando el concepto de ciudad integrada de tecnología coma y viabilidad, que prepara para los nuevos desafíos urbanos alrededor del mundo en materia de transporte. Y la generación de Cultura callejera.

- Armonía entre los espacios para peatones y vehículos, incluida la definición de la infraestructura vial y las características de las calles asociadas.
- Creación de Cultura vial a través de la difusión de información vial, información normativa y reglamentaria e implementación de medidas y programas relacionados con la seguridad vial.
- Ejecución de proyectos de transporte técnico y conectividad de transporte en Riobamba.
- Construcción y administración de la infraestructura de transporte y transporte terrestre actual o futuro (tales como terminales terrestres, estaciones o muelles de transporte, paradas, carriles dedicados al transporte de superficie y otras rutas para el transporte rápido, a granel o consolidado).
- Redistribución de espacios para cubrir necesidades de transporte público, definición de zonificación funcional de los entornos urbanos y rural cantonal.
- Reestructuración del sector del transporte. Esto incluye la integración sostenible de todos los sistemas de movilidad en línea con la estrategia ambiental del Estado.

5.2.6. Organigrama funcional



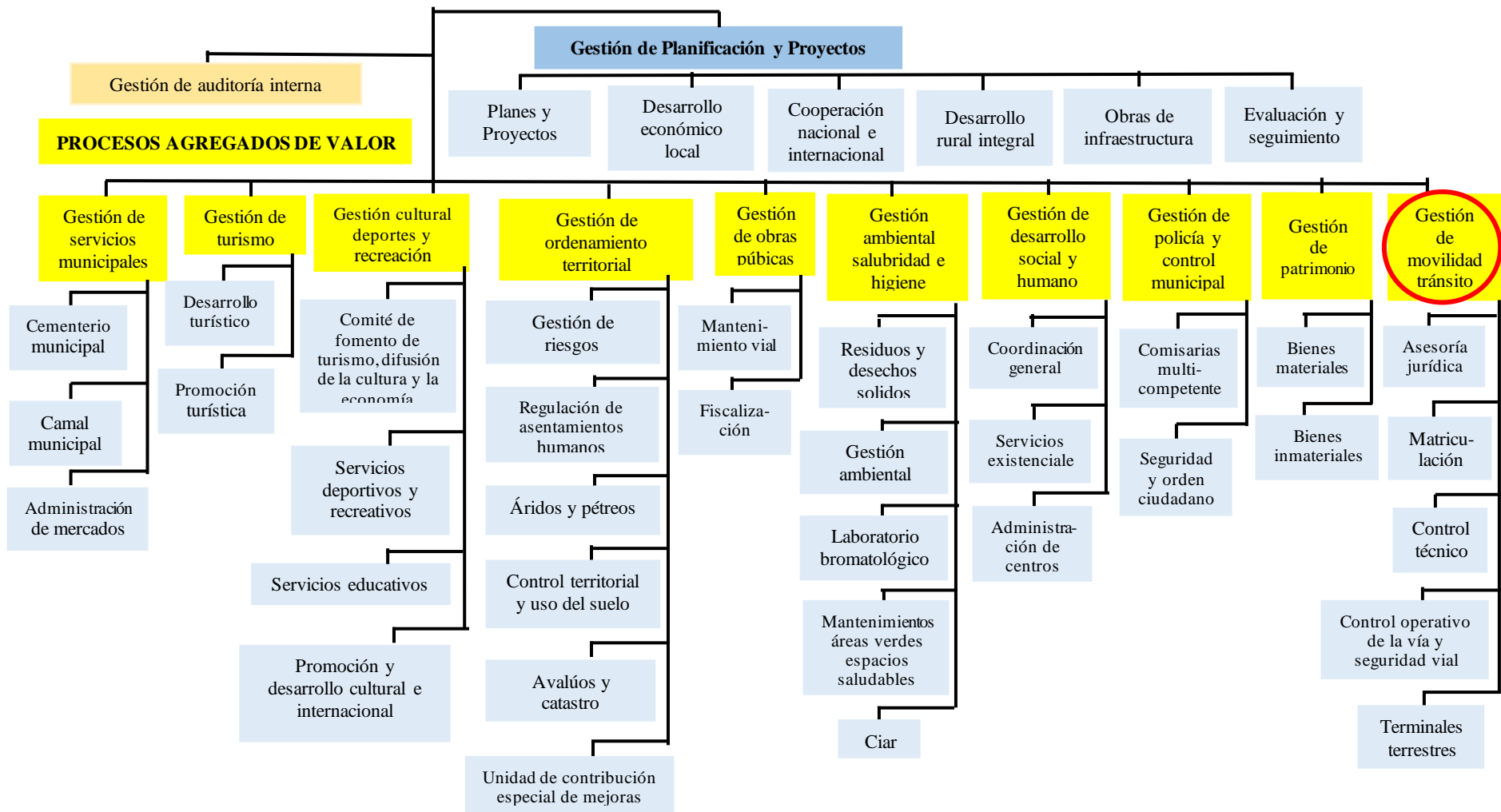


Ilustración 5-4: Organigrama funcional

Fuente: GAD Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

5.2.7. Organigrama estructural de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte

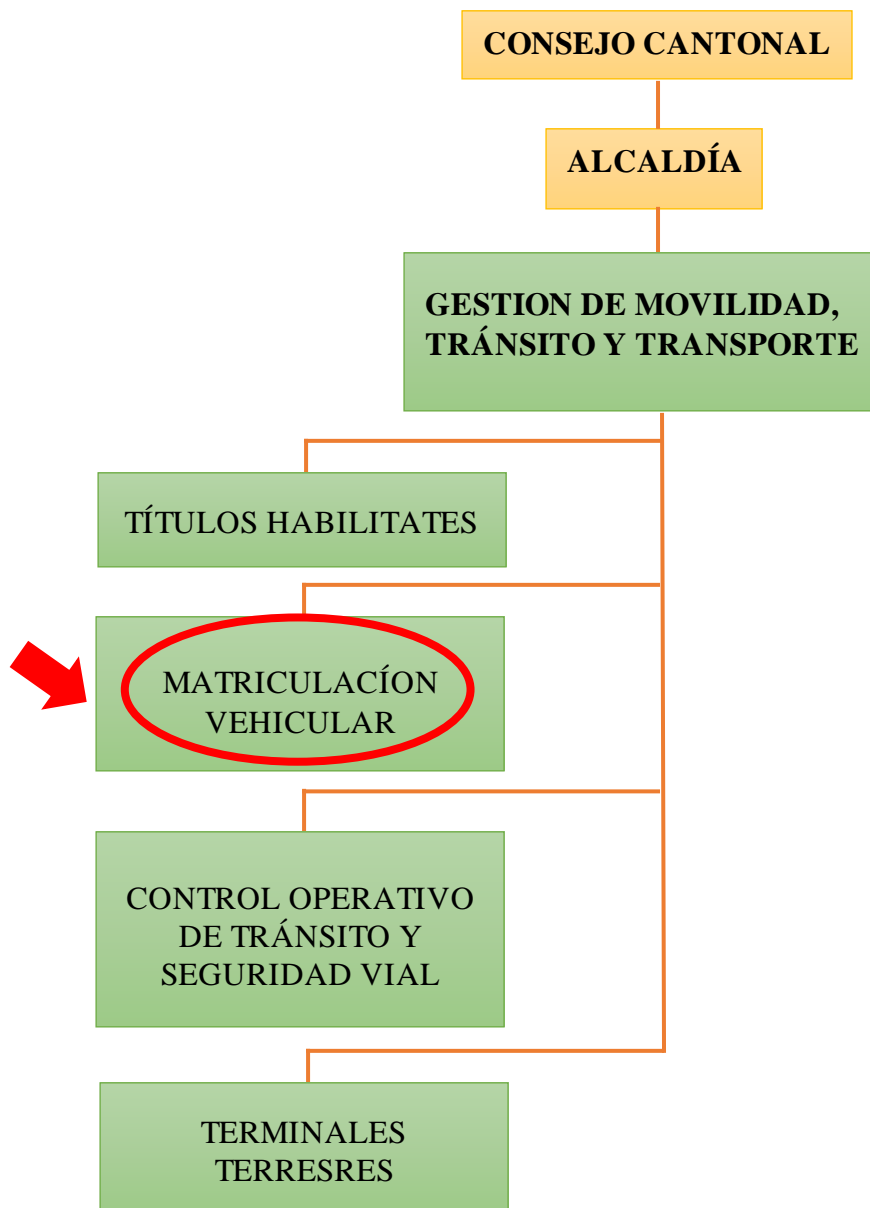


Ilustración 5-5: Organigrama estructural

Fuente: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

5.2.8. Marco legal e Institucional

La ley garantiza a la institución su autonomía política, administrativa y financiera a la par de un gobierno autónomo descentralizado y por ello goza de facultades normativas, que pueden dividirse en circunscripciones territoriales válidas y en relación con los distritos electorales,

traducidas en la facultad de emitir normas generales a través de reglamentos, acuerdos y resoluciones.

Autoridad en cada nivel de gobierno. Las normas orgánicas de ordenamiento territorial describen las atribuciones de un organismo de nivel gubernamental en un determinado sector y se ejercen a través de facultades.

La Constitución y la ley definen responsabilidades y las asignan explícitamente al Consejo Nacional de capacidades junto con esta diversificación de derechos vienen los llamados derechos exclusivos. Es una autoridad cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno y cuya gestión se delega o ejecuta concurrentemente con otros niveles de gobierno.

Las facultades establecidas en la Ley Orgánica administrativa (COA) se refieren a la medida en que la Constitución y los estatutos permiten que una entidad empresarial actúe y alcance sus objetivos de acuerdo con el tema, lugar y el ámbito. Las agencias administrativas pueden delegar poderes, incluyendo la administración coma bajo esta disposición.

El artículo 227 de la Ley Orgánica de Ordenación del Territorio (COTAD) establece que cuando los gobiernos locales descentralizados aseguren una mayor eficiencia y calidad en la prestación de los servicios públicos de su jurisdicción o en el desarrollo de otras áreas, establece la Facultad de construir empresas públicas de actividad empresarial.

Abstrayendo las normas del presente caso, es posible, practicable y prudente construir una sociedad anónima para ejercer las facultades de administración local, y planeamiento, regulación, administración y control señalando por actos normativos del ayuntamiento.

De acuerdo con el artículo 6 de la ley de organización de las empresas públicas (LOEP), las empresas cuentan con las unidades necesarias para su desarrollo y gestión. Para lograr este objetivo, se propone un organigrama en el marco del desarrollo de competencias. Se propone aprobar una ley normativa creando un órgano comisionado para ejercer competencias en materia de transporte terrestre, transporte y seguridad vial.

Para tal efecto, enmarcado en la ley de empresas públicas la creación de la empresa pública denominada empresa pública municipal de movilidad de Riobamba E.P, en calidad de sociedad de derecho público, dotada de personería jurídica, patrimonio propio, autonomía presupuestaria, y financiera, económica, administrativa y de gestión sujeta al ordenamiento jurídico de la

República del Ecuador en general al código orgánico de organización territorial, autonomía, descentralización y en especial a la Ley Orgánica de empresas públicas.

A la ordenanza que regula la creación de esta empresa las normas que expidan los organismos competentes del Estado en el marco del respeto a la autonomía municipal y la normativa interna que la empresa expida y cuyo objeto se describe en el artículo siguiente.

La empresa pública municipal de movilidad de Riobamba E.P tiene por objeto ejercer de manera efectiva todas las facultades de planificación, regulación y control de tránsito, transporte y seguridad vial en el estado de Riobamba, de conformidad con las atribuciones, facultades y deberes previstos en la Constitución, la legislación y jurisprudencia vigente en la República.

La corporación podrá cumplir con todas las leyes y procedimientos y tomar las acciones y decisiones necesarias para cumplir con ellos de conformidad con el ordenamiento jurídico aplicable. Igualmente, la empresa colaborara con los gobiernos locales o dependencias de su competencia y entidades públicas o privadas para asegurar el efectivo y eficiente cumplimiento de sus objetivos y procedimientos institucionales.

La movilidad sostenible es el principio rector de la empresa pública de movilidad de Riobamba E.P la empresa tiene su sede en Riobamba por su propia naturaleza, la vida de esta sociedad es indefinida. La empresa pública de movilidad de Riobamba se rige tanto por el derecho privado como el público. La actuación de la empresa se fundamenta en la justicia y la solidaridad social, el derecho a la libre circulación de personas y mercancías, el respeto y cumplimiento de las normas y reglamentos de circulación, la consideración a los colectivos vulnerables y el uso de los espacios públicos. Uso recreativo para peatones y personas sin vehículo.

El diseño de transporte de personas y áreas urbanas amigables y el desarrollo de proyectos orientados al desarrollo tecnológico, la innovación y prácticas de transporte amigables con el medio ambiente.

En ningún caso se entenderá que la sociedad sustituye al gobierno autónomo y descentralizado municipal de la provincia de Chimborazo cantón Riobamba cómo titular de las facultades que ejerce la sociedad.

5.2.9. Servicios que brinda la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte



Ilustración 5-6: Servicios de la Agencia de movilidad, tránsito y transporte

Fuente: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

- **Calendario de matriculación vehicular**

El calendario de matriculación vehicular se lo lleva a cabo de acuerdo con el último dígito de la placa en caso de que termine el mes asignado y la persona no haya matriculado el vehículo tendrá que cancelar una sanción denominada multa de calendarización que corresponde al valor de 25 dólares por año.

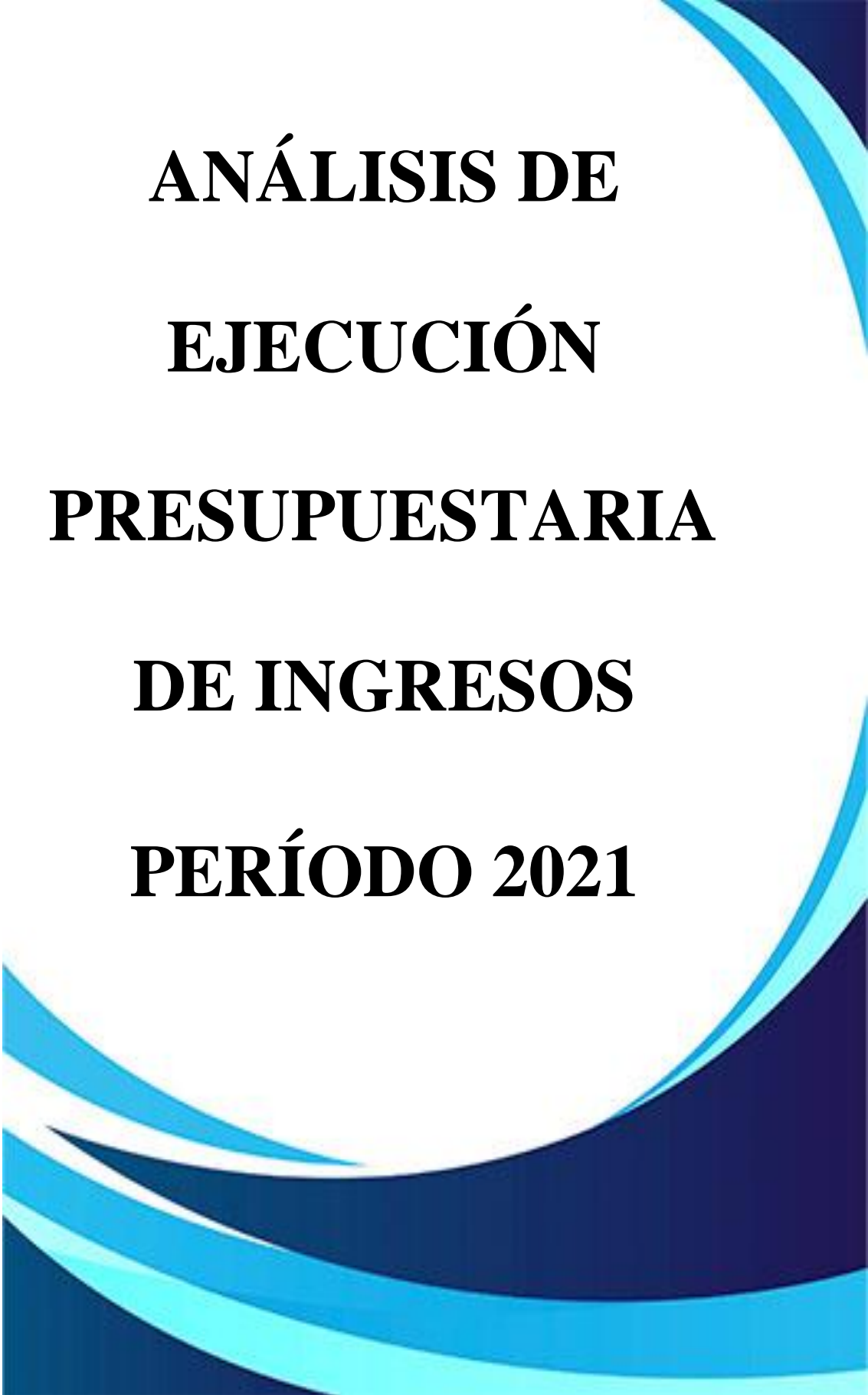
El calendario está distribuido de la siguiente manera:

Tabla 5-1: Calendario de matriculación

MOVILIDAD - MATRICULACION					
CALENDARIO PARA EL PAGO DE VALORES POR CONCEPTO DE MATRICULACION Y REVISION TECNICA VEHICULAR					
Mes	Ultimo Dígito De La Placa		Mes	Ultimo Dígito De La Placa	
	Obligatorio	Opcional		Obligatorio	Opcional
Enero	TODOS		Julio	6	7 al 0
Febrero	1	2 al 0	Agosto	7	8 al 0
Marzo	2	3 al 0	Septiembre	8	9 al 0
Abril	3	4 al 0	Octubre	9	0
Mayo	4	5 al 0	Noviembre	0	
Junio	5	6 al 0	Diciembre	TODOS CON RECARGO	

Fuente: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.



**ANÁLISIS DE
EJECUCIÓN
PRESUPUESTARIA
DE INGRESOS
PERÍODO 2021**

5.3. Plan operativo anual 2021

Tabla 5-2: Plan operativo anual 2021

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZACIÓN MUNICIPAL DE RIOBAMBA															
PLAN OPERATIVO ANUAL 2021															
DIRECCION GENERAL DE GESTIÓN DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE															
PROGRAMA PROYECTO	Seguimiento de políticas viales dirigidas a una movilidad segura y sostenible, a través de la elaboración de planes y programas que otorguen seguridad vial, propendiendo a que la ciudadanía alcance los mejores estándares en movilidad y control de tránsito, para la mejor calidad de vida, seguridad ciudadana y mitigación de problemas en ámbito de movilidad.														
OBJETIVO	Realizar seguimiento de políticas viales dirigidas a una movilidad segura y sostenible, a través de la elaboración de planes y programas que otorguen seguridad vial, propendiendo a que la ciudadanía alcance los mejores estándares en movilidad y control de tránsito, para una mejor calidad de vida, seguridad ciudadana y mitigación de problemas en ámbito de movilidad.														
Proyectos (PDYOT)	Meta	Actividad (considerar todas las actividades con y sin presupuesto)	Financiamiento USD	PERÍODO DE EJECUCIÓN											
				1 Cuatrimest				2 Cuatrimest				3 Cuatrimest			
				E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Realizar el ordenamiento del transporte a través de señalización	La correcta aplicación de normas de tránsito como una forma eficaz de prevenir y reducir los siniestros, a través de señalización para mantener en el Cantón un tráfico ordenado, tomando como uno de los insumos importantes el plan de movilidad aprobado.	Levantamiento de información, ejecución de señalética horizontal y mantenimiento preventivo y correctivo de semaforización; además de la atención continua de requerimiento de usuarios	115.533,69	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Adquisición de la señalización	823.679,06	x	x	x	x	x	x	x	x				
		Mantener los equipos en perfectas condiciones a fin de cumplir con trabajos de señalización	33.981,62	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

		Adquisición de una primera fase para contar con central semafórica	447.683,60					x	x	x	x							
		Adquisición de bienes de larga duración que presten las facilidades de estos trabajos	31.505,39	x	x			x	x									
		Cubrir con servicios y bienes que proporcionen a esta dirección insumos que permitan atender adecuadamente a usuarios	38.157,99	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Trabajar en la implementación de la señalización para la ciclovía tomando como base el plan de movilidad aprobado	888.828,25	x	x	x	x	x	x	x	x							
		Subtotal Proyecto 1	2.379.369,61															
Mejora continua en los trámites y procesos que se realizan en esta dirección con una atención oportuna, eficiente y amable	Crecimiento de esta dirección, tomando siempre en cuenta el uso eficaz de los recursos. Considerando objetivos claros que conlleven a una atención eficiente y eficaz para asegurar la prestación de servicios para tener clientes satisfechos.	Sistema informático que prestará una eficiente atención al usuario en temas de matriculación, revisión técnica vehicular y una recaudación por infracciones de tránsito	178.000,00	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Mejora continua en atención al usuario para obtener la matrícula	347.321,08	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Mantener los equipos e instalaciones a fin de otorgar una atención de calidad	33.981,62	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Cubrir con servicios y bienes que proporcionen a esta dirección insumos que permita atender adecuadamente a usuarios	38.157,99	x	x					x	x							

		Adquisición de bienes de larga duración que presten las facilidades de estos trabajos	40.635,52	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Contar con el Centro de Revisión Técnica Vehicular	-	x													
		Subtotal Proyecto 2	638.096,21														
Implementar y mantener las paradas de buses rurales y los terminales terrestres para dar un excelente servicio al usuario del sistema de transporte masivo	Realizar controles continuos para mejorar procesos administrativos a fin de mantener un excelente servicio en: terminales interprovincial e intercantonal, al igual que controles al servicio rural para que este cantón cuente con, instalaciones presentables y parada de buses que otorguen una espera tranquila y segura.	Contar con personal calificado que asegure que este Cantón cuente con un servicio de transporte masivo que otorgue un buen servicio	346.601,08	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Implementación de parada de buses y mantenimiento de las paradas existentes	70.760,32	x	x	x	x										
		Mantener los equipos e instalaciones a fin de otorgar una atención de calidad	33.981,62	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Cubrir con servicios y bienes que proporcionen a esta dirección insumos que permita atender adecuadamente a usuarios	38.157,99	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Subtotal Proyecto 3	489.501,01														
Fortalecer la nueva competencia asumida por la Dirección de Movilidad	La correcta aplicación de las normas de tránsito como una forma eficaz de prevenir y reducir los siniestros. Con una continua capacitación al personal que dispone esta	Personal calificado que cumpla con el control de tránsito en vías que sea una ayuda para el usuario a la vez que haga cumplir con las leyes de tránsito a fin de menorar el índice de accidentabilidad en el Cantón	1.877.422,52	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		

(control de tránsito en vías) a fin de obtener un sistema de autoridad más eficaz	dirección para obtener un sistema de autoridad más eficaz.	Mantener los equipos en perfectas condiciones a fin de cumplir con los operativos y el control de tránsito a fin de prestar seguridad vial en vías	33.981,62	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
		Sistema informático que prestará una eficiente atención a los usuarios en temas de matriculación, revisión técnica vehicular, además de una recaudación por infracciones de tránsito.	178.000,00	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Cubrir con servicios y bienes que proporcionen insumos que permita atender adecuadamente a usuarios	92.703,99	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		Bien de larga duración que servirán para atender el control de tránsito en vías con todos los bienes que den una eficiente atención a peatones y conductores	68.957,81	x	x												
		Subtotal Proyecto 4	2.251.065,94														
TOTAL, GESTION			5.758.032,78														

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023..

5.4. Estructura presupuestaria de ingresos 2021

Tabla 5-3: Estructura presupuestaria de ingresos 2021

Denominación	Ingresos Totales	% de participación
Asignación Inicial	6.805.044,93	118,18%
Reformas	-1.047.012,15	-18,18%
Codificado	5.758.032,78	100%

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

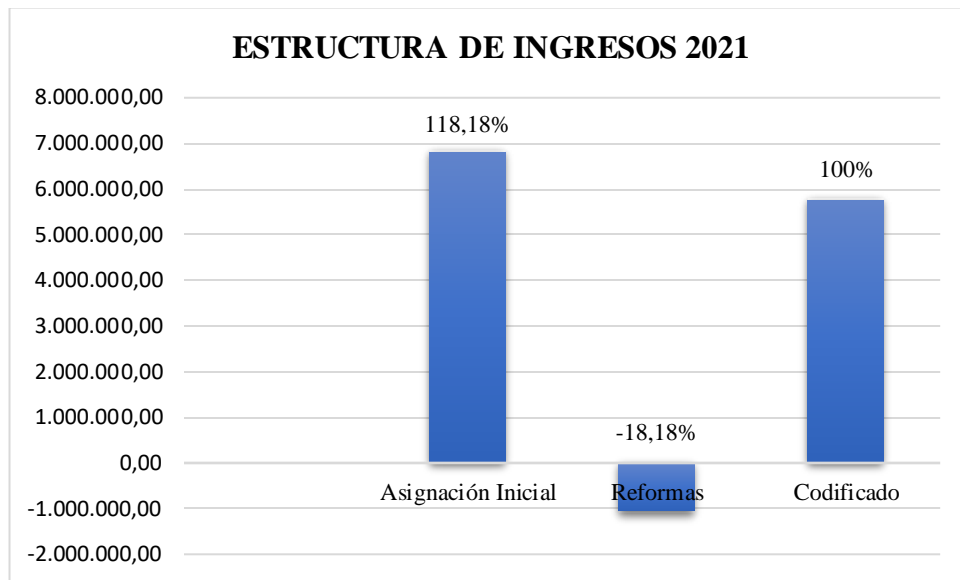


Ilustración 5-7: Estructura de ingresos 2021

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que en el año 2021 existió un valor del -18,18% en cuanto a las reformas, debido a que existen multas de aquellos usuarios que no realizaron el proceso de matriculación vehicular en los plazos establecidos, esto se da debido a que en este periodo el país estuvo en pandemia y, por lo tanto, muchas de las personas no salían de casa, otros fallecieron y quedo pendiente todo trámite, es por ello que se dió esta reforma.

5.4.1. Análisis de ejecución de ingresos 2021

Dirección De Gestión De Movilidad, Transito Y Transporte

Ejecución de Ingresos

Período 2021

Tabla 5-4: Ejecución de ingresos 2021

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	%
1	INGRESOS CORIENTES	3.676.850,00	3.672.073,17	99,87%
1.3	Tasas y contribuciones	596.850,00	478.127,70	80,11%
1.3.01.08	Prestación de servicios (Alcoholotector)	850,00	5.015,00	590%
1.3.01.08	Prestación de servicios (Revisión técnica vehicular)	190.000,00	-	0%
1.3.01.11	Inscripciones, Registros y Matriculas	150.000,00	143.858,00	95,91%
1.3.01.12	Permisos, Licencias y Patentes	1.000,00	1.200,00	120%
1.3.01.99	Otras tasas (Por uso y estacionamiento en terminales terrestres)	-	-	0%
1.3.01.99	Otras tasas (Por servicio espacio custodia de vehículos)	50.000,00	99.202,00	198,40%
1.3.01.99	Otras tasas (Títulos habilitantes y resoluciones administrativas)	60.000,00	58.788,20	97,98%
1.3.01.99	Otras tasas (Tramites, revisión y matriculación vehicular)	25.000,00	5.479,00	21,92%
1.3.01.99	Otras tasas (Especies fiscales certificaciones)	120.000,00	164.585,50	137,15%
1.7	Rentas de inversiones y multas	780.000,00	444.594,13	57%
1.7.02	Rentas por arrendamiento de bienes	-	-	0%
1.7.02.99	Otros arrendamientos (Arrendamiento de terminal terrestre)	-	-	0%
1.7.04.02	Otras multas (Multas competencias de tránsito y transporte)	280.000,00	279.420,51	99,79%
1.7.04.16	Infracciones a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial)	500.000,00	165.173,62	33,03%
1.8	Transferencias y donaciones corrientes	2.300.000,00	2.749.351,34	119,54%
1.8.06	Aportes y participaciones corrientes de gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales	2.300.000,00	2.749.351,34	119,54%
3.7	SALDOS DISPONIBLES	2.081.182,78	-	0%
3.7.01	Saldos de caja y bancos	2.081.182,78	-	0%
TOTAL, INGRESOS		5.758.032,78	3.672.073,17	63,77%

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede observar que en el año 2021 el total de los ingresos por concepto de tasas y contribuciones es de \$ 596.850,00 como valor codificado y de \$ 478.127,70 como valor ejecutado demostrando que se cumple con la mayoría de ejecución con un porcentaje 99,87% , mientras que el valor de rentas de inversiones y multas tiene un valor codificado de \$ 780.000,00 y un valor ejecutado de \$ 444.594,13 demostrando un porcentaje del 57% , de tal manera que el valor de transferencias y donaciones corrientes es el que mayor valor asignado posee con \$ 2.300.000,00 y el valor ejecutado es de \$ 2.749.351,34 cumpliendo en su gran mayoría con lo asignado con un porcentaje del 119,54% y por último los ingresos por concepto de saldos de caja y bancos con un valor codificado de \$ 2.081.182,78 y un valor ejecutado de \$ 0,00 a razón de que no hay planificación para utilizar los recursos.

Tabla 5-5: Análisis ingresos corrientes 2021

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	Variación	%
1.3	Tasas y contribuciones	596.850,00	478.127,70	118.722,30	80,11%
1.7	Rentas de inversiones multas	780.000,00	444.594,13	335.405,87	57,00%
1.8	Transferencias y donaciones corrientes	2.300.000,00	2.749.351,34	-449.351,34	119,54%
Total, Ingresos Corrientes		3.676.850,00	3.672.073,17	4.776,83	99,87%

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

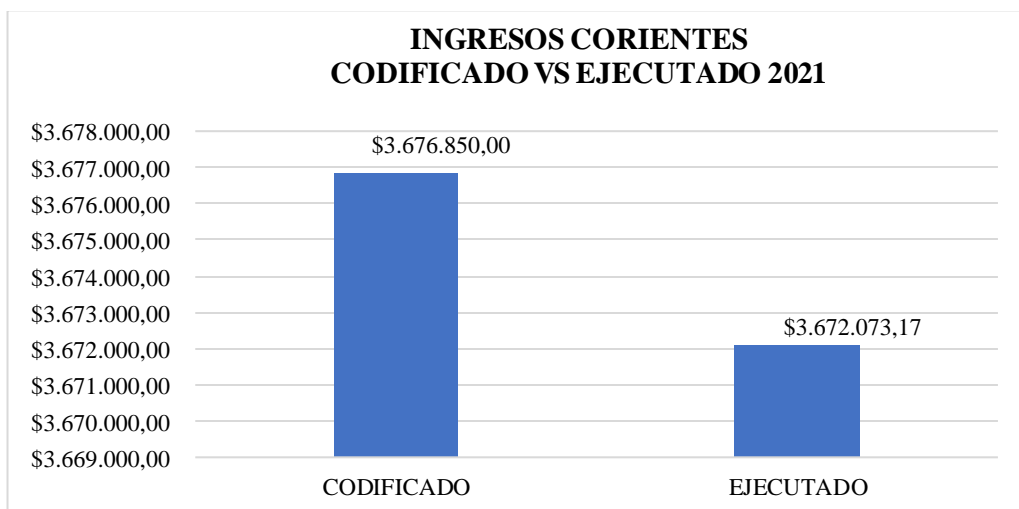


Ilustración 5-8: Total ingresos corrientes codificado vs ejecutado

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que, una vez realizado el análisis de ejecución presupuestaria del año 2021, se identificó que la asignación inicial de los ingresos corrientes es de \$ 3.676.850,00 teniendo en cuenta que no se dió ninguna reforma, por esta razón el valor codificado de los ingresos corrientes

es de \$ 3.672.073,17, con una variación del \$ 4.776,83 y reflejando un porcentaje de ejecución del 99,87%.

Los ingresos corrientes del año 2021 que más valor posee la dirección de gestión movilidad, tránsito y transporte son las transferencias y donaciones corrientes (aportes y participaciones corrientes de gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales) contando con un valor codificado de \$ 2.300.000,00; mientras que lo ejecutado tiene un valor de \$ 2.749.351,34; obteniendo una variación del \$ - 449.351,34 y reflejando un porcentaje de ejecución del 119,54%.

Tabla 5-6: Análisis ingresos de financiamiento 2021

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	Variación	%
3.7.01	Saldos de caja y bancos	2.081.182,78	0,00	2.081.182,78	0%
Total, Ingresos De Financiamiento		2.081.182,78	0,00	2.081.182,78	0%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2021, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

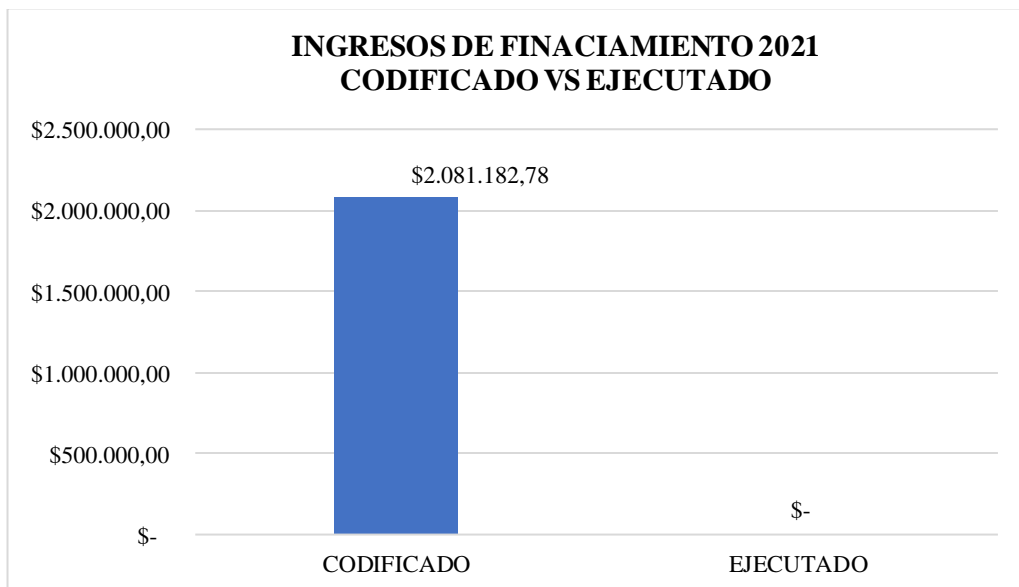


Ilustración 5-9: Ingresos de financiamiento codificado vs ejecutado

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2021, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que, una vez realizado el análisis de ejecución presupuestaria del año 2021, se identificó que la asignación inicial de los ingresos de financiamiento fue de \$ 2.081.182,78 teniendo en cuenta que no se dio ninguna reforma, y por lo tanto no existieron planificaciones para utilizar los recursos por lo que el valor ejecutado de los ingresos de financiamiento fue de \$ 0,00, con una variación de \$ 2.081.182,78 y reflejando un porcentaje de ejecución del 0,00%.

Tabla 5-7: Análisis Total ingresos 2021

Denominación	Codificado	Ejecutado	%
INGRESOS CORIENTES	3.676.850,00	3.672.073,17	99,87%
INGRESOS DE FINANCIAMIENTO	2.081.182,78	0,00	0,00%
TOTAL, INGRESOS	5.758.032,78	3.672.073,17	63,77%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2021, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

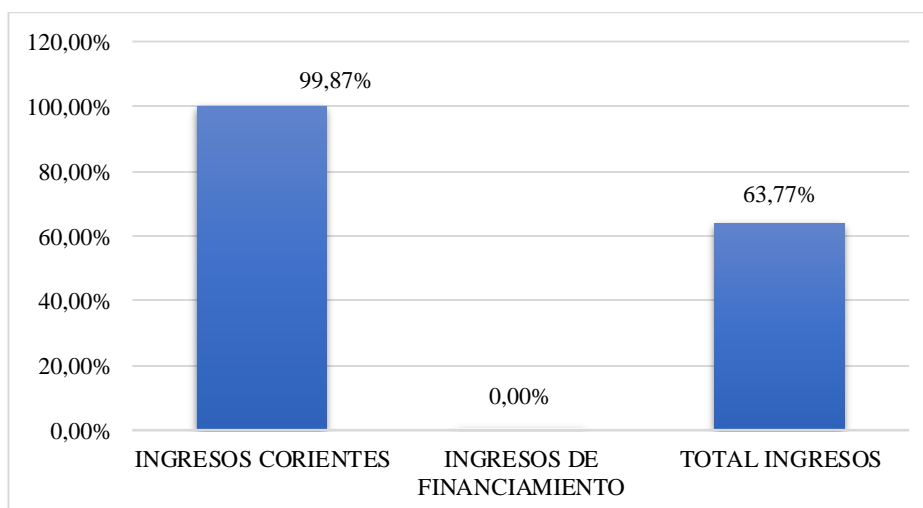


Ilustración 5-10: Ingreso corriente vs ingreso de financiamiento

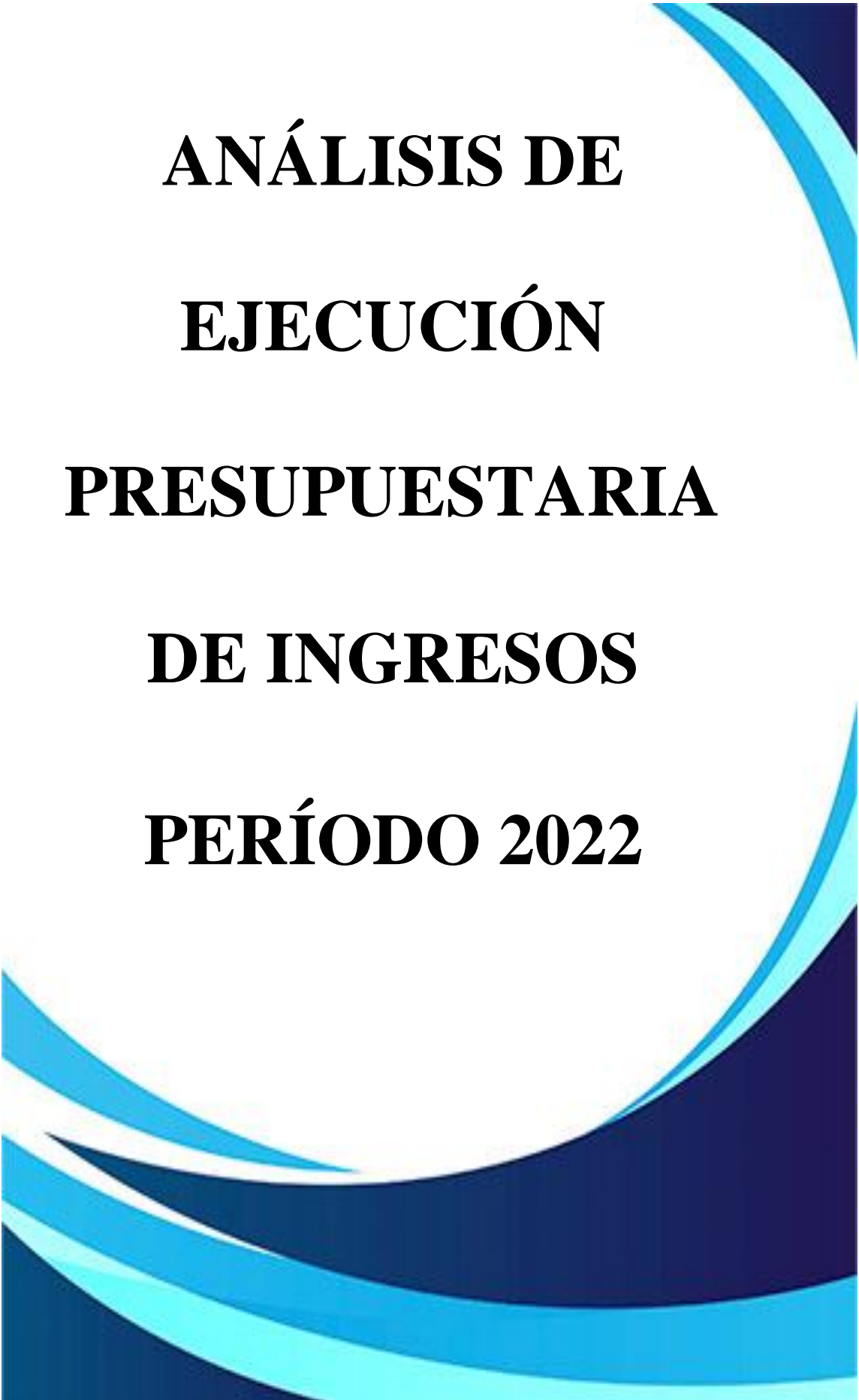
Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2021, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

En base a los resultados obtenidos se puede observar que la ejecución presupuestaria de los ingresos totales de la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte en el año 2021 cumplió con un porcentaje de 63,77%, recaudando una parte de los ingresos propios debido a que se volvía de una pandemia, y no todas las personas salían de sus casas, sin embargo, las instituciones públicas trabajaron con normalidad.

Otro de los ingresos corrientes que tiene un alto ingreso para la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte en el año 2021 con un porcentaje de 119,54 %, entre los más importantes son las transferencias y donaciones corrientes que se refiere a los aportes y participaciones corrientes de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales.

Por otra parte, dentro de los ingresos de financiamiento se puede visualizar que es muy bajo con un porcentaje de 0,00 %, debido a que no se dio ningún tipo de recaudación en la que influyó mucho la pandemia y por esta razón las personas no tenían ingresos para cancelar sus obligaciones, paralizando de esta manera las planificaciones que se tenían asignada para la utilización de los recursos.



**ANÁLISIS DE
EJECUCIÓN
PRESUPUESTARIA
DE INGRESOS
PERÍODO 2022**

5.5. Plan Operativo Anual 2022

Tabla 5-8: Plan operativo anual 2022

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZACIÓN MUNICIPAL DE RIOBAMBA																			
PLAN OPERATIVO ANUAL 2022																			
GENERAL DE GESTIÓN DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE																			
PROGRAMA /PROYECTO	Planes y programas viales que permitan el ordenamiento de una movilidad segura y sostenible, a través de la implementación de herramientas que nos permitan ofrecer servicios eficientes y de calidad.																		
OBJETIVO	Elaborar planes y programas viales que permitan el ordenamiento de una movilidad segura y sostenible, a través de la implementación de herramientas que nos permitan ofrecer servicios eficientes y de calidad																		
PROYECTOS	META	Indicador De La Meta	ACTIVIDAD (Considerar todas las actividades con y sin presupuesto)	Financiamiento USD	PERÍODO DE EJECUCIÓN														
					1 Cuatrimest				2 Cuatrimest				3 Cuatrimest						
					E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D			
Central semafórica para monitoreo del tránsito en la ciudad de Riobamba	Mantener en un 70% el control automático de los dispositivos semafóricos de la ciudad.	Ejecutado/Planificado	Realizar el proceso para la adquisición e implementación de los bienes que van a formar parte de la segunda fase de la central semafórica	633199,78	x	x													
			Total, Proyecto 1	633199,78															
Sistematización y automatización del terminal interprovincial	Controlar mediante la sistematización el flujo y la atención	Usuarios atendidos/Usuarios planificados	Realizar la adquisición e implementación de bienes que forman parte de la sistematización y	69197								x							

	a los usuarios del terminal interprovincial		automatización del terminal interprovincial																
			Pago de sueldos al personal que labora en el subproceso de terminales	522622,35	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
			Total, Proyecto 2	591819,35															
Edificación y equipamiento necesario para dar una eficiente y cómoda atención al usuario interno y externo de movilidad	Cubrir 100% los requerimientos de espacio físico para la atención del usurario interno y externo	Ejecutado/Planificado	Construcción de la Edificación y mobiliario	191917,06	x	x													
			Total, Proyecto 3	191917,06															
Implementando las nuevas rutas de ciclo vías en la ciudad de Riobamba	Cumplir en un 70% las recomendaciones de la creación del ciclo vías del Plan de Movilidad	Ejecutado/Planificado	Seguir con la implementación de rutas de ciclo vía considerando las recomendaciones realizadas en el plan de Movilidad	414067,33						x	x								
			Total, Proyecto 4	414067,33															
Implementación y mantenimiento de señalización en el cantón Riobamba	Cubrir hasta en un 80% la necesidad de señalización del Cantón Riobamba a fin de dotar de una seguridad vial	Ejecutado/Planificado	Señalización vial	1863486,21														x	
			Maquinaria y herramientas para cumplir con la señalética	36505,39			x												
			Paradas de buses	19576,96															
			Paneles solares para tránsito y trabajos de	80000				x											

			señalética y semaforización en vías																		
			Camión para trabajados de señalética en calles y avenidas del cantón Riobamba	26776,79																	
			Mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria de la Dirección de movilidad del GAD Riobamba	12805,95			x														
			Pago de sueldos al personal que labora en el subproceso de planificación de la movilidad	209830,29	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
			Total, Proyecto 5	2248981,59																	
Dotar de tecnología a los agentes civiles de tránsito para cumplir con eficiencia el control	Garantizar en un 80% de		Adquisición de radios de comunicación e impresoras que ayudar a un eficiente trabajo	59570			x														
			Vehículos para un mejor control de vías	175723,31				x													
			Sticks de seguridad para vehículos ingresados en el patio de retención vehicular	46000	x																

			Calibración de alcoholectores y provisión de boquillas	3000			x	x												
	Tecnología para garantizar la operatividad de los ACT	Ejecutado/Planificado	Mantener unidades de transporte en perfectas condiciones para su funcionamiento	137722,79		x														
Equipos de protección personal para los funcionarios de la dirección de movilidad del GAD Riobamba			25000									x								
Pago de sueldos al personal que cumple con el control de tránsito en vías			3224493,08	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total, Proyecto 6			3671509,18																	
			Impresión de títulos habilitantes para licencias, revisión técnica vehicular y matriculas de la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte municipal del Cantón Riobamba	51500		x														
			Pago por viáticos	2000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
			Mantenimiento de instalaciones, mobiliario,	73829																

			equipos de la dirección, terminales y centro de retención vehicular del GAD Riobamba																
			Arrendamiento del sistema informático axis cloud para la gestión de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial para el GAD Riobamba	210000	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
			Suministros de oficina, limpieza y computación para el funcionamiento de la Dirección	42500								x							
			Insumos de ferretería para la dirección de movilidad del GAD Riobamba	6500				x	x										
			Construcción de caseta del terminal intercantonal	2000		x													
			Equipos de computación	29945,46															
			Licencias de programas que utiliza la dirección de Movilidad	5000	x														
			Pago de servicios básicos (energía eléctrica, agua, internet)	14869,52	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

			Pago por subrogaciones	6680								x	x	x	x		
			Pago de sueldos al personal del área administrativa y de matriculación	536246,20	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
			Total, Proyecto 7	981070,18													
TOTAL, GESTIÓN				8.732.564,47													

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

5.6. Estructura presupuestaria de Ingresos 2022

Tabla 5-9: Ejecución presupuestaria 2022

Denominación	Ingresos Totales	% de participación
Asignación Inicial	10.973.676,20	125,66%
Reformas	-2.241.111,73	-25,66%
Codificado	8.732.564,47	100%

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

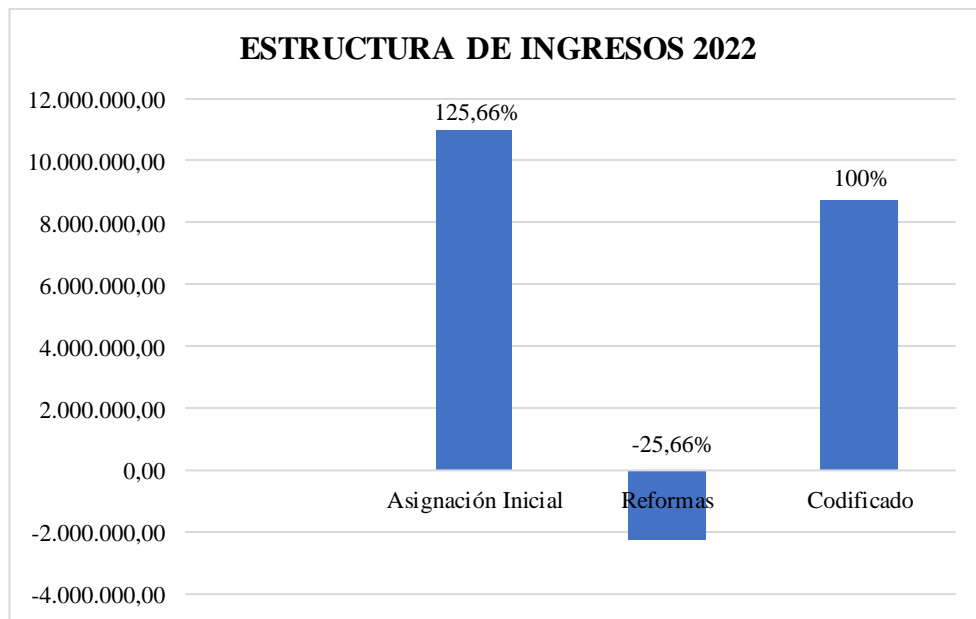


Ilustración 5-11: Estructura de ingresos 2022

Fuente: Dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que en el año 2022 existió un valor del -25,66% en cuanto a las reformas, debido a que existen multas de aquellos usuarios que no realizaron el proceso de matriculación vehicular en los plazos establecidos, esto se da debido a que en este periodo el país seguía en pandemia y por lo tanto muchas de las personas no salían de casa, otras fallecieron y por lo tanto quedo pendiente este trámite, es por ello que se dió esta reforma.

5.6.1. Análisis ejecución ingresos presupuestarios 2022

Dirección De Gestión De Movilidad, Transito Y Transporte

Ejecución Presupuestaria

Período 2022

Tabla 5-10: Ejecución de ingresos 2022

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	%
1.3	INGRESOS CORIENTES	7.061.212,99	5.159.181,12	73,06%
1.3.01	Tasas y contribuciones	573.540,00	851.808,14	148,52%
1.3.01.08	Prestación de servicios (Alcoholotor)	3.000,00	2.635,00	87,83%
1.3.01.08	Prestación de servicios (Revisión Técnica Vehicular)	150.000,00	-	0%
1.3.01.11	Inscripciones, Registros y Matriculas	126.000,00	450.902,42	357,86%
1.3.01.12	Permisos, Licencias y Patentes	540,00	4.272,00	791,11%
1.3.01.99	Otras tasas (Por uso y estacionamiento en terminales terrestres)	-	-	0%
1.3.01.99	Otras tasas (Por servicio espacio custodia de vehículos)	81.000,00	109.678,92	135,41%
1.3.01.99	Otras tasas (Títulos habilitantes y resoluciones administrativas)	60.000,00	73.557,38	122,60%
1.3.01.99	Otras tasas (Tramites, revisión y matriculación vehicular)	13.000,00	28.599,42	220%
1.3.01.99	Otras tasas (Especies fiscales certificaciones)	140.000,00	182.163,00	130,12%
1.7	Rentas de inversiones y Multas	2.958.000,00	1.311.140,09	44,33%
1.7.02	Rentas por arrendamiento de bienes	-	-	0%
1.7.02.99	Otros arrendamientos (Arrendamiento de terminal terrestre)	-	-	0%
1.7.04.02	Otras multas (Multas competencias de tránsito y transporte)	228.000,00	381.483,52	44,33%
1.7.04.16	Infracciones a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial)	2.730.000,00	929.656,57	167,32%
1.8	Transferencias y donaciones corrientes	3.529.672,99	2.996.232,89	84,89%
1.8.06	Aportes y participaciones corrientes de gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales	3.529.672,99	2.996.232,89	84,89%
3.7	SALDOS DISPONIBLES	1.671.351,48	-	0%
3.7.01	Saldos de caja y bancos	1.671.351,48	-	0%
TOTAL, INGRESOS		8.732.564,47	5.159.181,12	59,08%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede observar que en el año 2022 el total de los ingresos por concepto de tasas y contribuciones es de \$ 573.540,00 como valor codificado y de \$ 851.808,14 como valor ejecutado demostrando que sobrepasa el valor asignado con un porcentaje de 148,52% , mientras que el valor de rentas de inversiones y multas tiene un valor codificado de \$ 2.958.000,00 y un valor ejecutado de \$ 1.311.140,09 con un porcentaje de 44,33%, de tal manera que el valor de transferencias y donaciones corrientes es el que mayor valor asignado posee con \$ 3.529.672,99 y el valor ejecutado es de \$ 2.996.232,89 cumpliendo en su gran mayoría con lo asignado con un porcentaje de 84,89% y por ultimo los ingresos por concepto de saldos de caja y bancos con un valor codificado de \$ 1.671.351,48 y un valor ejecutado de \$0,00 a razón de que no hay planificación para utilizar los recursos.

Tabla 5-11: Análisis ingresos corrientes 2022

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	Variación	%
1.3	Tasas y contribuciones	573.540,00	851.808,14	- 278.268,14	148,52%
1.7	Rentas de inversiones multas	2.958.000,00	1.311.140,09	1.646.859,91	44,33%
1.8	Transferencias y donaciones corrientes	3.529.672,99	2.996.232,89	533.440,10	84,89%
Total, Ingresos Corrientes		7.061.212,99	5.159.181,12	1.902.031,87	73,06%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

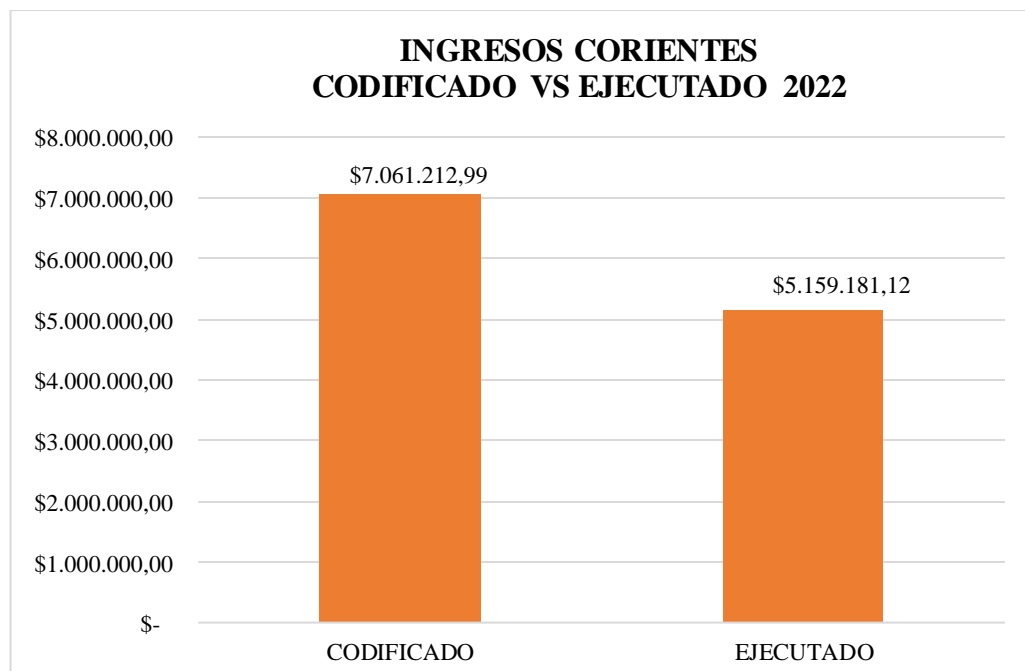


Ilustración 5-12: Ingresos corrientes codificado vs ejecutado

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Elaborado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que, una vez realizado el análisis de ejecución presupuestaria del año 2022, se identificó que la asignación inicial de los ingresos corrientes tiene un valor de \$ 7.061.121,99 teniendo en cuenta que no se dio ninguna reforma, por esta razón el valor codificado de ingresos corrientes es de \$ 5.159.181,12 con una variación del \$ 1.902.031,87 y reflejando un porcentaje de ejecución del 73,06%.

Los ingresos corrientes del año 2022 que más valor posee la dirección de gestión movilidad, tránsito y transporte son las transferencias y donaciones corrientes (aportes y participaciones corrientes de gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales) contando con un valor codificado de \$ 3.529.672,99; mientras que lo ejecutado tiene un valor de \$ 2.996.232,89; obteniendo una variación del \$ 533.440,10 y reflejando un porcentaje de ejecución del 73,06%.

Tabla 5-12: Análisis ingresos de financiamiento 2022

Cod.	Denominación	Codificado	Ejecutado	Variación	%
3.7.01	Saldos de caja y bancos	1.671.351,48	0,00	1.671.351,48	0%
Total, Ingresos De Financiamiento		1.671.351,48	0,00	1.671.351,48	0%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Elaborado por: Coral, R. 2023.

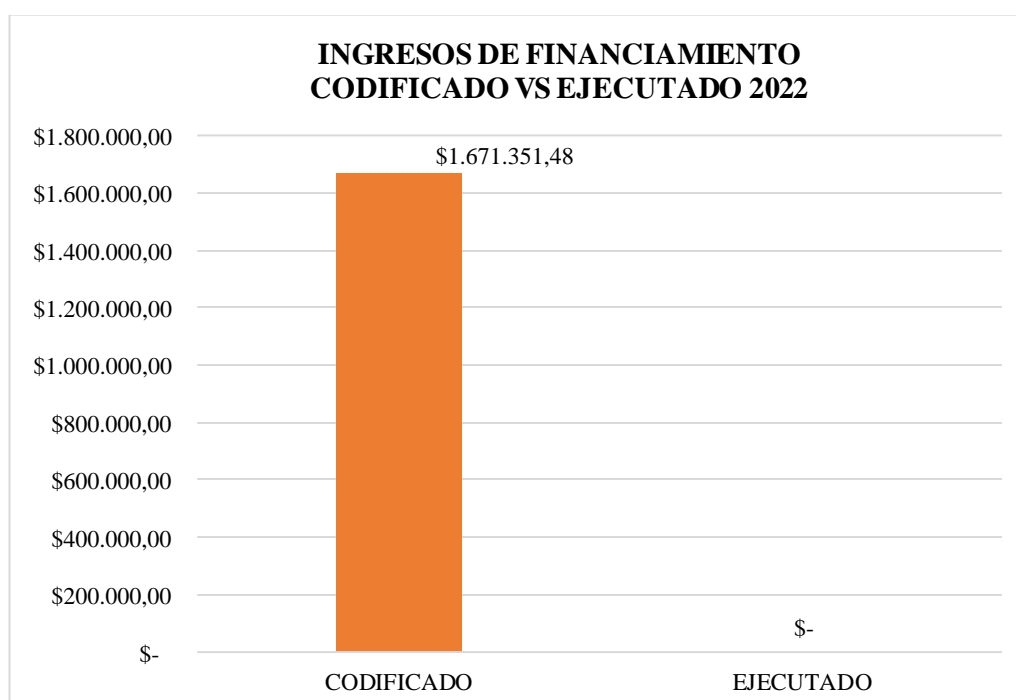


Ilustración 5-13: Ingresos de financiamiento codificado vs ejecutado

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Elaborado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que, una vez realizado el análisis de ejecución presupuestaria del año 2022, se identificó que la asignación inicial de los ingresos de financiamiento fue de \$ 1.671.351,48 teniendo en cuenta que no se dio ninguna reforma, y por lo tanto no existieron planificaciones para utilizar los recursos por lo que el valor ejecutado de los ingresos de financiamiento fue de \$ 0,00 con una variación de \$ 1.671.351,48 y reflejando un porcentaje de ejecución del 0,00%.

Tabla 5-13: Análisis Total ingresos 2022

DENOMIACION	CODIFICADO	EJECUTADO	%
INGRESOS CORIENTES	7.061.212,99	5.159.181,12	73,06%
INGRESOS DE FINANCIAMIENTO	1.671.351,48	-	0,00%
TOTAL, INGRESOS	8.732.564,47	5.159.181,12	59,08%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

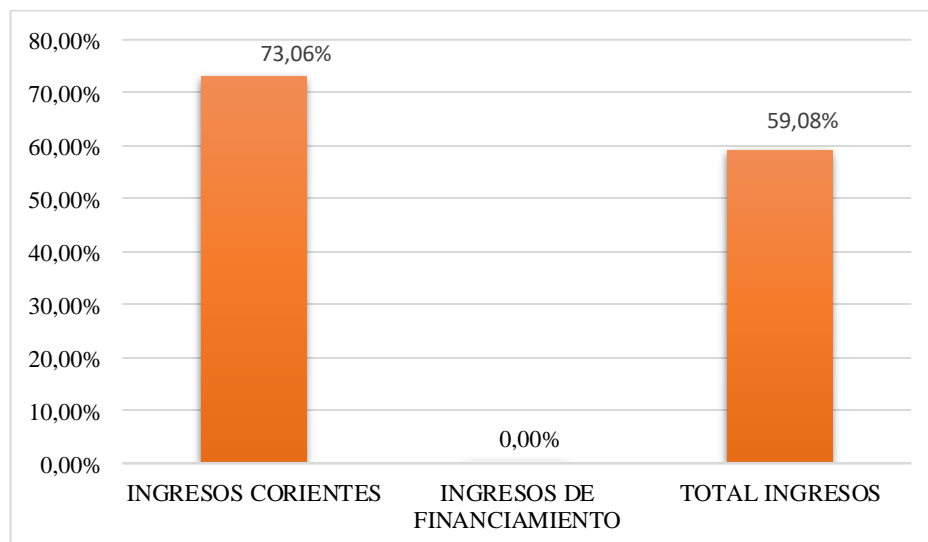


Ilustración 5-14: Ingresos corrientes vs ingresos de financiamiento

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

En base a los resultados obtenidos se puede observar que la ejecución presupuestaria de los ingresos totales de la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte en el año 2022 cumplió con un porcentaje de 59,08%, recaudando una parte de los ingresos propios debido a que se volvía de una pandemia, y no todas las personas salían de sus casas, sin embargo, las instituciones públicas trabajaron con normalidad.

Otro de los ingresos corrientes que tiene un alto ingreso para la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte en el año 2022 con un porcentaje de 73,06 %, entre los más importantes son

las transferencias y donaciones corrientes que se refiere a los aportes y participaciones corrientes de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales.

Por otra parte, dentro de los ingresos de financiamiento se puede visualizar que es muy bajo con un porcentaje de 0,00 %, debido a que no se dio ningún tipo de recaudación en la que influyó mucho la pandemia y por esta razón las personas no tenían ingresos para cancelar sus obligaciones, paralizando de esta manera las planificaciones que se tenían asignada para la utilización de los recursos.

5.6.2. Análisis comparativo de los ingresos 2021-2022

Tabla 5-14: Comparación ingresos 2021 y 2022

DENOMIACION	CODIFICADO	EJECUTADO	VARIACION	%
INGRESOS 2021	5.758.032,78	3.672.073,17	2.085.959,61	63,77%
INGRESOS 2022	8.732.564,47	5.159.181,12	3.573.383.35	59,08%

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

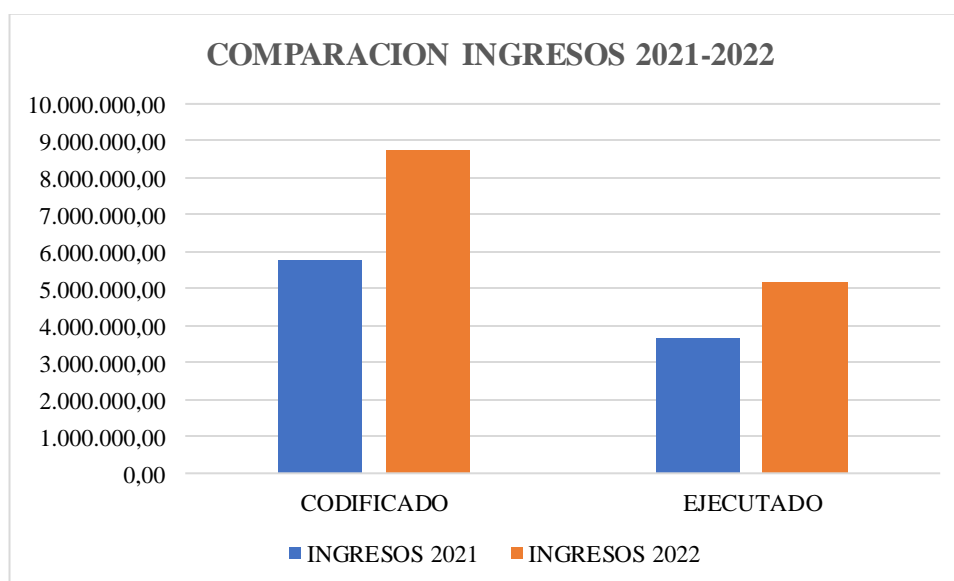


Ilustración 5-15: Comparación ingresos 2021-2022

Fuente: Ejecución Ingresos Presupuestarios 2022, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Como se puede observar en el año 2021 el monto codificado es de \$ 5.758.032,78 en relación al valor del año 2022 con \$ 8.732.564,47 lo que indica las planificaciones si se cumplieron en su gran mayoría por lo que se observa una variación mínima del valor.

Como valor ejecutado es de \$ 3.672.073,17 en relación al valor del año 2022 con \$ 5.758.032,78 lo que indica que en relación el año 2021 si se dieron planificaciones permitiendo utilizar recursos asignados.

Los ingresos de los dos años como valor codificado son 14.490.597,25 dólares y como valor ejecutado se tiene \$8.831.25,29, demostrando que las planificaciones son pocas y no cubren con todo el valor asignado, por lo que no se usan los recursos en los dos periodos.

5.6.3. Indicadores de ingresos año 2021 y 2022

Indicador de eficiencia de Ingresos 2021

$$\text{IEI} = \frac{\text{Monto ejecutado de ingresos}}{\text{Monto codificado de ingresos}}$$

$$\text{IEI} = \frac{3.672.073,17}{5.758.032,78}$$

$$\text{IEI} = 0,6377$$

$$\text{IEI} = 63,77\%$$

Se observa que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor total del 63,77 % de ingresos presupuestarios, demostrando que su presupuesto no cumple con la planificación asignada para utilizar recursos para alcanzar metas financieras.

Indicador de eficiencia de Ingresos 2022

$$\text{IEI} = \frac{\text{Monto ejecutado de ingresos}}{\text{Monto codificado de ingresos}}$$

$$\text{IEI} = \frac{5.159.181,12}{8.732.564,47}$$

$$\text{IEI} = 0,5908$$

$$\text{IEI} = 59,08\%$$

La dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor total del 59,08% de ingresos presupuestarios, demostrando su presupuesto alcanza un porcentaje bajo porque no cumple con la planificación asignada para el uso de recursos.

Indicador de eficiencia de metas presupuestadas de ingresos 2021

$$\text{IEMPI} = \frac{\text{Cantidad de meta presupuestaria de ingresos obtenida}}{\text{Cantidad de meta presupuestaria de ingresos modificada}}$$

$$\text{IEMPI} = \frac{5.758.032,78}{3.672.073,17}$$

$$\text{IEMPI} = 1,567$$

$$\text{IEMPI} = 156,81\%$$

Se puede visualizar que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor total del 156,81%, demostrando que si fueron empleados los recursos que fueron requeridos por la institución para que sea desarrollada la planificación.

Indicador de eficiencia de metas presupuestadas de ingresos 2022.

$$\text{IEMPI} = \frac{\text{Cantidad de meta presupuestaria de ingresos obtenida}}{\text{Cantidad de meta presupuestaria de ingresos modificada}}$$

$$\text{IEMPI} = \frac{8.732.564,47}{5.159.181,12}$$

$$\text{IEMPI} = 1,692$$

$$\text{IEMPI} = 169,26\%$$

Se puede visualizar que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor total del 169,26%, demostrando que si fueron empleados los recursos que fueron requeridos por la institución para que sea desarrollada la planificación.

Índice financiero presupuestario de autonomía financiera 2021

$$AF = \frac{\text{Ingresos propios}}{\text{Ingresos totales}}$$

$$AF = \frac{3.458.032,78}{5.758.032,78}$$

60,06%

La dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor de ingresos propios de 3.458.032,78 y sus ingresos totales fueron de 5.758.032,78, demostrando que la mayoría de los ingresos se dieron con transferencias y donaciones del gobierno para realizar las diferentes diligencias y así se puede visualizar que la institución no posee capacidad para autofinanciarse teniendo un porcentaje del 60,06 % que es muy alto y por eso no puede autofinanciar los proyectos con ingresos propios.

Índice financiero presupuestario de autonomía financiera 2022

$$AF = \frac{\text{Ingresos propios}}{\text{Ingresos totales}}$$

$$AF = \frac{5.202.891,48}{8.732.564,47}$$

59,58%

La dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte tiene un valor de ingresos propios de 5.202.891,48 y sus ingresos totales de 8.732.564,47, demostrando que la mayoría de los ingresos se dieron con transferencias y donaciones del gobierno para realizar las diferentes diligencias y así se puede visualizar que la institución no posee capacidad para autofinanciarse, teniendo un alto porcentaje de 59,58 % y por eso no puede autofinanciar los proyectos con ingresos propios.

Indicador de dependencia financiera 2021

$$DF = \frac{\text{Ingresos por transferencias}}{\text{Ingresos totales}}$$

$$DF = \frac{2.300.000,00}{5.758.032,78}$$

0,39%

La agencia de Movilidad, tránsito y transporte tiene una dependencia financiera del 0,39% demostrando que estos ingresos son tomados del valor de transferencias y donaciones que recibe la institución indicando que posee un nivel bajo de dependencia y teniendo en cuenta que la agencia recauda valores por concepto de tasas y contribuciones, alc ohotector, multas, entre otros.

Indicador de dependencia financiera 2022

$$DF = \frac{\text{Ingresos por transferencias}}{\text{Ingresos totales}}$$

$$DF = \frac{3.529.672,99}{8.732.564,47}$$

0,40%

La agencia de Movilidad, tránsito y transporte tiene una dependencia financiera del 0,40% demostrando que estos ingresos son tomados del valor de transferencias y donaciones que recibe la institución indicando que posee un nivel bajo de dependencia y teniendo en cuenta que la agencia recauda valores por concepto de tasas y contribuciones, alc ohotector, multas, entre otros.

5.6.4. Cantidad de vehículos matriculados 2021

Tabla 5-15: Total vehículos matriculados 2021

Vehículos Matriculados		
MESES	2021	%
Enero	983	3%
Febrero	3.101	9%
Marzo	4.114	11%
Abril	3.166	9%
Mayo	3.423	9%
Junio	3.471	10%
Julio	3.226	9%
Agosto	3.355	9%
Septiembre	3.360	9%
Octubre	1.730	5%
Noviembre	3.859	11%
Diciembre	2.478	7%
Total	36.266	100%

Fuete: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

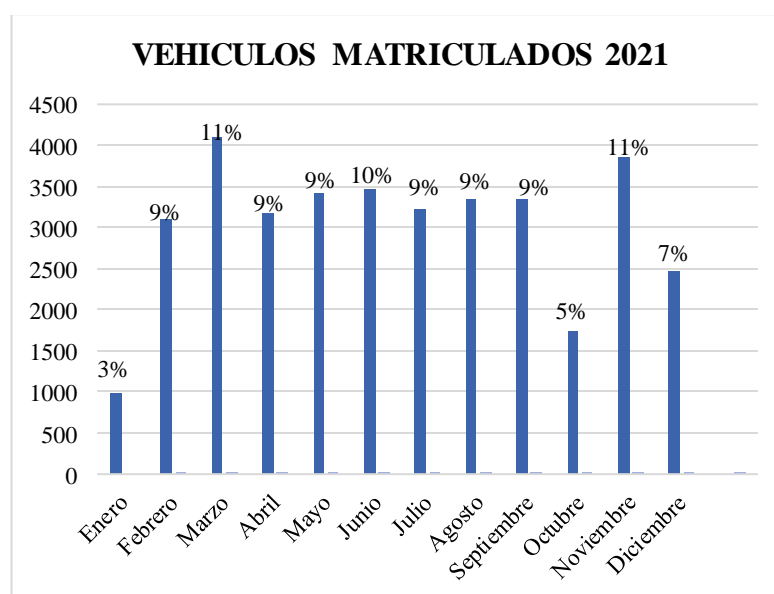


Ilustración 5-16: Vehículos matriculados 2021

Fuete: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

El porcentaje de vehículos matriculados en 2021 en enero se obtiene un 3 %, en febrero un 9 %, en marzo un 11 %, en abril un 9 %, en mayo un 9 %, en junio un 10 %, en julio un 9 %, en agosto un 9 %, en septiembre un 9 %, en octubre un 5 %, en noviembre un 11 %, en diciembre un 7 %, lo que indica que el porcentaje de vehículos matriculados no tiene gran variación sino un rango similar y su crecimiento es mínimo.

5.6.5. Cantidad de vehículos matriculados 2022

Tabla 5-16: Vehículos matriculados 2022

VEICULOS MATRICULADOS 2022		
MESES	2022	%
Enero	919	2%
Febrero	3.507	9%
Marzo	4.405	11%
Abril	3.106	8%
Mayo	3.224	8%
Junio	3.046	7%
Julio	4.083	10%
Agosto	4.493	11%
Septiembre	3.984	10%
Octubre	3.663	9%
Noviembre	3.614	9%
Diciembre	2.989	7%
Total	41.033	100%

Fuete: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

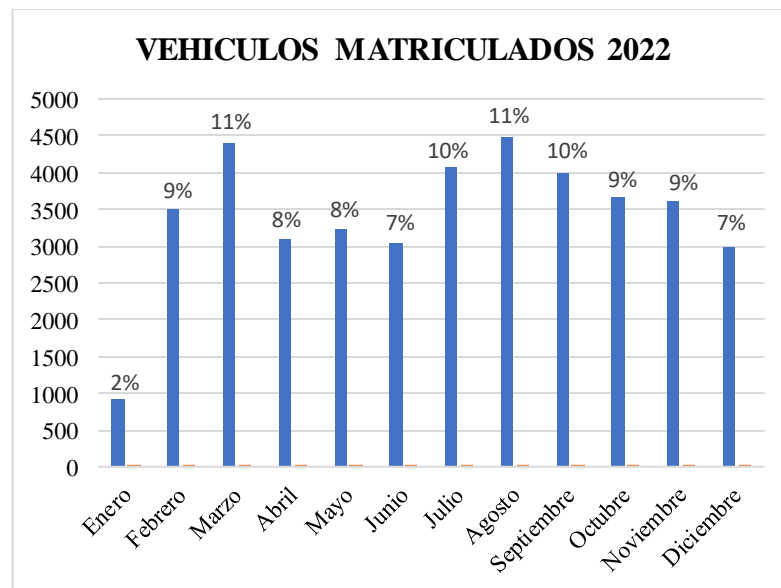


Ilustración 5-17: Vehículos matriculas 2022

Fuete: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede observar que el porcentaje de los vehículos matriculados en el 2022 en el mes en enero se obtiene un 2%, en febrero un 9%, en marzo un 11%, en abril un 8%, en mayo un 8%, en junio un 7%, en julio un 9%, en agosto un 10%, en septiembre un 11%, en octubre un 9%, en noviembre un 9%, en diciembre un 7%, lo que indica que el porcentaje de vehículos matriculados no tienen

gran variación sino se mantienen en un rango similar teniendo un total de 41.033 vehículos matriculados.

5.6.6. Análisis vehículos matriculados 2021-2022

Tabla 5-17: Análisis 2021-2022

MATRICULACION VEHICULAR			
MESES	2021	2022	Total
Enero	983	919	1.902
Febrero	3.101	3.507	6.608
Marzo	4.114	4.405	8.519
Abril	3.166	3.106	6.272
Mayo	3.423	3.224	6.647
Junio	3.471	3.046	6.517
Julio	3.226	4.083	7.309
Agosto	3.355	4.493	7.848
Septiembre	3.360	3.984	7.344
Octubre	1.730	3.663	5.393
Noviembre	3.859	3.614	7.473
Diciembre	2.478	2.989	5.467
Total	36.266	41.033	77.299

Fuente: GADM Riobamba, (2023).

Realizado por: Coral, R. 2023.

Se puede visualizar que en los dos períodos analizados, la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte, E.P genera un valor global de 77.299 vehículos matriculados, debido a que en el año 2021 se obtienen 36.266 vehículos matriculados, mientras que en el año 2022 se obtienen 41.033 vehículos matriculados, esto quiere decir, que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte E.P, si es una institución rentable, demostrando que el valor obtenido de vehículos matriculados incrementó, en relación al año 2021 con una diferencia de 4.767 vehículos, generando un valor total de 77.299 vehículos matriculados en los dos años.

CONCLUSIONES

- El análisis de los ingresos obtenidos por concepto de matriculación vehicular a la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte se desarrolló de acuerdo al marco teórico de conformidad al tema de trabajo de titulación, tomando en cuenta las diferentes leyes vigentes como la COOTAD, LOTAIP, LOEP, entre otras.
- Se pudo analizar la información existente en los estados financieros, debido a que se recolectaron datos cuantitativos para poder analizarlos correspondientemente junto con la investigación exploratoria que permitió identificar el objeto de estudio y la investigación de campo la cual mostro hechos reales de la institución; finalmente se aplicó una encuesta a los funcionarios de la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte.
- Se pudo demostrar que la dirección de gestión de movilidad, tránsito y transporte no cuenta con un control o una supervisión adecuada de los procesos que se deben seguir para realizar una matriculación vehicular, esto ocasiona dificultades para los usuarios y para el personal de la institución.

Sin embargo, el uso de indicadores presupuestarios y de rentabilidad en el sector público, permitió evaluar el nivel de ejecución de planificaciones que llevó a cabo la institución, el mismo que pudo dar a conocer la situación real del uso de recursos.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda hacer evaluaciones periódicas de los procesos de matriculación vehicular continuamente que asegure una adecuada implementación de recursos y tener una programación efectiva del sistema que impulse la mejora de la institución. También se debe implementar actualizaciones de las planificaciones de la institución conforme a los cambios de las actuales reformas y normativas institucionales que rigen los gobiernos autónomos descentralizados.
- Se recomienda al director de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte reunirse con los jefes de cada área, encargados de implementar un plan estratégico que permita utilizar medidas adecuadas para mejorar y cumplir objetivos institucionales.
- Se recomienda al jefe de agencia realizar capacitaciones a revisores y digitadores para que realicen los procesos correctamente ya que ellos son la principal fuente de matriculación vehicular.

BIBLIOGRAFÍA


- Almeida, P. (2015). *Ingresos publicos*. Recuperado de: <https://observatorio.unr.edu.ar/ingresos-publicos/>
- Arias. (2012). *El Proyecto de Investigación*. Recuperado de: <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf-1.pdf>
- Caceres, C. (2019). *Elaboración de un balanced scorecard, como herramienta para optimizar los procesos de matriculación vehicular, del centro de revisión técnica (UMTTTSV), del Cantón Chimbo*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Recuperado de: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/13589/1/112T0143.pdf>
- Casas, J., Repullo, J. & Campos, J. (2003). *La encuesta como técnica de investigación*. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/82245762.pdf>
- CEPAL. (2008). *Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador*. Recuperado de: <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/instituciones/gobiernos-autonomos-descentralizados-de-ecuador>
- Código orgánico Organización Territorial. (2012). *Gobierno Nacional de la Republica del Ecuador*. Recuperado de: https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/CODIGO_ORGANIZACION_TERRITORIAL.pdf
- COOTAD. (31 de Diciembre de 2019). *Código Orgánico de organización Territorial*. Recuperado de: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/COOTAD.pdf>
- Díaz, J. & Tintin, C. (23 de Noviembre de 2022). *Estudio de factibilidad para implementar un centro de revisión técnica vehicular en el Cantón Chambo*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Recuperado de: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/18681/1/112T0391.pdf>
- Díaz, L. (2011). *La Observación*. Recuperado de: https://www.psicologia.unam.mx/documentos/pdf/publicaciones/La_observacion_Lidia_Diaz_Sanjuan_Texto_Apoyo_Didactico_Metodo_Clinico_3_Sem.pdf
- Diccionario de la Real Academia Española. (2022). *ANALISIS*. Recuperado de: <https://dle.rae.es/an%C3%A1lisis>
- Estévez, F. (28 de Septiembre de 2022). *Matriculación vehicular*. Recuperado de: <https://www.diariolosandes.com.ec/matriculacion-vehicular-avanza-acorde-al-calendario/>

- GOB.EC. (2021). *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Riobamba*. Recuperado de: <https://www.gob.ec/gadmr>
- Gobierno electrónico. (2020). *Tramites vehiculares*. Recuperado de: https://www.gob.ec/tramites/buscar?search_api_fulltext=matriculaci%C3%B3n%20vehicular#:~:text=por%20primera%20vez-,Es%20el%20proceso%20por%20medio%20del%20cual%20un%20veh%C3%ADculo%20que,una%20placa%20de%20identificaci%C3%B3n%20vehicular.
- Guevara, J., López, J. & Quintanilla, E. (Diciembre de 2009). *El presupuesto maestro como una herramienta para la toma de decisiones financieras*. (Tesis de pregrado, Universidad del Salvador). Recuperado de: <https://ri.ues.edu.sv/id/eprint/11617/1/G%20939p.pdf>
- Helloauto. (2022). *Matriculación vehicular*. Recuperado de: <https://helloauto.com/glosario/matriculacion>
- León, Peñalosa. (2022). *Evaluación de factibilidad para la implementación de un CRTV para el Gad del Cantón Chunchi Provincia de Chimborazo*. (Tesis de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana). Recuperado de: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/23349/1/UPS-CT010052.pdf>
- Ley orgánica de empresas públicas. (2011). *Ley orgánica de empresas públicas*. Recuperado de: <http://www.espol-tech.espol.edu.ec/sites/default/files/A2.%20LEY%20ORGANICA%20DE%20EMPRESAS%20P%C3%9ABLICAS.pdf>
- Llamuca, I. & Uvidia, D. (2017). *Proyecto para la creación del centro de revisión técnica vehicular (CRTV) en el GADM – Riobamba, Provincia de Chimborazo*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Recuperado de: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/8032/1/112T0045.pdf>
- LOEP. (19 de Mayo de 2019). *Ley orgánica de empresas públicas, LOEP*. Recuperado de: <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/LEY-ORGANICA-DE-EMPRESAS-PUBLICAS.pdf>
- López, P. (2004). *Población y muestreo*. Recuperado de: http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- LOTAIP. (21 de Agosto de 2018). *Ley orgánica de transporte terrestre*. Recuperado de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Manual de Estadísticas de Finanzas. (2020). *Conceptos y definciones*. Recuperado de: <https://www.inec.gob.pa/archivos/P9291CONCEPTOS%20Y%20DEFINICIONES%20-%20HPyF.pdf>

- 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 economía y finanzas. (2023). Recuperado de: <https://www.finanzas.gob.ec/ingresos-principios/>
- Ministerio de finanzas. (2018). *Ciclo Presupuestario*. Recuperado de: <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/ciclo-presupuestario.pdf>
- Moreno, J. (2020). *“propuesta de implementación de la gestión por procesos en el centro de matriculación vehicular del Cantón Guano”*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Recuperado de: <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/6555/1/INFORME%20DE%20TESIS%20UNACH%20PROPUESTA%20DE%20IMPLEMENTACI%3%93N%20DE%20LA%20GESTI%3%93N%20POR%20PROCESOS%20EN%20EL%20CENTRO%20DE%20MATRICULACI%3%93N%20VEHICULAR.pdf>
- NIFF. (2004). *Ingresos*. Recuperado de: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/NIC18_04.pdf
- Noguero, F. L. (2002). El análisis de contenido como método de investigación. *XXI Revista de Educacion*, 170.
- Ojeda, P. (2020). *Universo, población y muestra*. Recuperado de: <https://www.aacademica.org/cporfirio/18.pdf>
- Ramírez, D. (2013). *Implementación del presupuesto por resultados*. Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/2268/1/T-UCE-0005-373.pdf>
- Vallejo, M. (2002). *El diseño de investigación: una breve revisión metodológica*. Recuperado de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-99402002000100002
- Viteri, N. (2012). La investigación mixta, estrategia andragógica fundamental para fortalecer las capacidades intelectuales superiores. Recuperado de: <https://biblio.ecotec.edu.ec/revista/edicion2/LA%20INVESTIGACI%3%93N%20MIXTA%20ESTRATEGIA%20ANDRAG%3%93GICA%20FUNDAMENTAL.pdf>
- Zurita, P. (2013). *Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y regímenes espec.* Recuperado de: <https://prezi.com/y7ylfvmbjrtj/gobiermos-autonomos-descentralizados-gad-y-regimenes-espec/#:~:text=Los%20GAD%20Regionales%20son%20personas,para%20ser%20creados%20y%20conformados.>

ANEXOS

ANEXO A: CARTA DE AUSPICIO

 Municipio de Riobamba | Dir. Movilidad

Oficio Nro.GADMR-GTM-2023-00097

Riobamba, 24 de marzo del 2023

CARTA DE AUSPICIO

Ing. Natali del Rocio Torres Peñafiel
COORDINADORA CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA
Presente

De mi consideración:

Luego de presentarle un saludo cordial, y desearle el mayor de los éxitos en la función a ustedes encomendadas, tengo el agrado de dirigirme a ustedes, con la finalidad de poner en su conocimiento, que el **GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA EN LA DIRECCIÓN DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE**, con RUC: 0660000360001, luego del análisis correspondiente determina, que la tesis de investigación denominado:

“ANÁLISIS DE LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE MATRICULACIÓN VEHICULAR EN LA AGENCIA DE MOVILIDAD TRANSITO Y TRANSPORTE, CANTÓN RIOBAMBA, PROVINCIA DE CHIMBORAZO EN EL PERIODO 2021-2022” para su fin, que ha sido aceptado y validado en todos sus requerimientos donde existe el compromiso de facilitar la ayuda como instrumentación necesaria y disponible a la Srta. **Raquel Vanessa Coral Pinos C.I. 060437458-7**, estudiante de la carrera de Ingeniería en Contabilidad y Auditoria, Facultad de Administración de Empresas, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Particular que comunico para los fines consiguientes.

Atentamente.-


Cr. Angel Astudillo Vinuesa
DIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL GADM RIOBAMBA



Dir: Avda. Edelberto Bonilla y Hnos. Araujo Chiriboga. Sector Parque del Diablo
Teléfonos: (03) 2376046 - 2377176 - 2377193 Ext. 2001
www.gadmriobamba.gob.ec



ANEXO B: RUC INSTITUCIONAL

RUC 0660000360001	Razón social GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTON RIOBAMBA		
Estado contribuyente en el RUC ACTIVO	Representante legal Nombre/Razón Social: SOLIS CABRERA DAYSI EVELIN Identificación: 0602557449		
Contribuyente fantasma NO	Contribuyente con transacciones inexistentes NO		
Actividad económica principal	OTRAS ACTIVIDADES DE LA ADMINISTRACION PUBLICA EN GENERAL.		
Tipo contribuyente SOCIEDAD	Régimen GENERAL	Categoría	
Obligado a llevar contabilidad SI	Agente de retención SI	Contribuyente especial SI	
Fecha inicio actividades 1934-08-17	Fecha actualización 2023-08-22	Fecha cese actividades	Fecha reinicio actividades

ANEXO C: ENCUESTA



ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINTRACION DE EMPRESAS

ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA



Encuesta dirigida a los funcionarios y servidores públicos de la agencia de movilidad, tránsito y transporte EP.

1. ¿Conoce usted el monto aproximado de ingresos que obtiene la agencia de movilidad, tránsito y transporte por concepto de matriculación vehicular?
Si No
2. ¿Conoce usted el porcentaje aproximado de vehículos matriculados?
Si No
3. ¿Cree usted que el sistema de recaudación de ingresos por concepto de matriculación vehicular es el adecuado?
Si No
4. ¿La revisión de documentos para llevar a cabo una matriculación vehicular tiene el tiempo adecuado para que no existan errores del proceso?
Si No
5. ¿Conoce usted los procesos erróneos de matriculación vehicular realizados en la institución?
Si No
6. ¿Los dueños de los vehículos realizan la matriculación vehicular oportunamente?
Si No
7. ¿Para la matriculación de los vehículos los usuarios deben agendar un turno con anterioridad?
Si No
8. ¿La atención que brinda el personal de la agencia de movilidad tránsito y transporte es eficaz y eficiente?
Si No
9. ¿Considera usted que sea necesario el desarrollo del análisis de los ingresos por concepto de matriculación vehicular de la institución?
Si No

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



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: 18 / 02 / 2022

INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)
Nombres – Apellidos: Raquel Vanessa Coral Pinos
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: Administración de Empresas
Carrera: Contabilidad y Auditoría
Título a optar: Licenciada en Contabilidad y Auditoría
f. Analista de Biblioteca responsable: Ing. Rafael Inty Salto Hidalgo

1969-DBRA-UPT-2023