



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

CARRERA: INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa a la obtención del título de:
INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

TEMA:

**“MANUAL INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE
PARA CIUDADES TIPO B, A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LA
CIUDAD DE RIOBAMBA”**

AUTORA:

CAROLINA DEL CARMEN PARREÑO BONILLA

RIOBAMBA – ECUADOR

2016

CERTIFICACIÓN DE TRIBUNAL

Certificamos que el presente trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniera en Gestión de Transporte ha sido desarrollado por la Srta. Carolina del Carmen Parreño Bonilla, y una vez analizada su contenido, se autoriza su presentación conforme queda documentado en el archivo en la Facultad de Administración de Empresas de la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

.....
Ing. Norberto Hernán Morales Merchán

DIRECTOR DEL TRIBUNAL

.....
Ing. Luis Alberto Esparza Córdova

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

Como autora, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación.

Riobamba, 26 de Mayo del 2016.

Carolina del Carmen Parreño Bonilla

060361382-9

DEDICATORIA

Dedico este proyecto de titulación a mis Padres, Gonzalo y Carmen por ser los mejores, por haber estado conmigo apoyándome en los momentos difíciles, por dedicar tiempo y esfuerzo para ser una mujer de bien, y darme excelentes consejos en mi caminar diario. A mis hermanos Alex, Dennis que con su ejemplo y dedicación me han instruido para seguir adelante en mi vida profesional, y así, de manera muy especial a mi querido sobrinito Alex Gabriel quien siempre me inspiro para salir adelante.

De todo corazón aquel hombre muy especial, a quien quiero mucho, mi novio, Aníbal Herrera, que con su valor y entrega ha sido una persona incondicional en mi vida, ha sido mi soporte, mi mejor amigo, mi consejero, mi apoyo, mi luz, mi guía, mi todo para seguir adelante y no bajar los brazos en los momentos difíciles, por ser el hombre que Dios me presentó en la vida para ser muy feliz y por su innegable dedicación, amor y paciencia.

Los llevo siempre en el corazón.

Carolina del Carmen Parreño Bonilla

AGRADECIMIENTO

Como prioridad en mi vida agradezco a Dios por su infinita bondad, y por haber estado conmigo en los momentos que más lo necesitaba, por darme salud, fortaleza, responsabilidad y sabiduría, por haberme permitido culminar un peldaño más de mis metas, y porque tengo la certeza y el gozo de que siempre va a estar conmigo.

A la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DE CHIMBORAZO a la Facultad de Administración de Empresas y a la Carrera de Gestión del Transporte a sus autoridades y profesores, por abrir sus puertas y darme la confianza necesaria para triunfar en la vida y transmitir sabiduría para mi formación profesional.

A mi director del proyecto de titulación, Ing. Norberto Morales, por su esfuerzo y dedicación, quien, con sus conocimientos, su experiencia, su paciencia y su motivación ha logrado en mí que pueda terminar mis estudios con éxito.

También me gustaría agradecer a mis profesores durante toda mi carrera profesional porque todos han aportado con un granito de arena a mi formación, y en especial a mis profesores Ing. Francisco Bravo y Eco. Franklin Quishpe por sus consejos, su enseñanza y más que todo por su amistad.

Agradezco al Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Riobamba por la apertura y toda la información brindada para la realización de la investigación en especial al concejal Eco. Evaristo Torres por el apoyo incondicional.

Son muchas las personas que han formado parte de mi vida profesional a las que me encantaría agradecerles su amistad en especial a Lesly Herrera por su apoyo, ánimo y compañía en los momentos más difíciles de mi vida.

Algunas están aquí conmigo y otras en mis recuerdos y en mi corazón, sin importar en donde estén quiero darles las gracias por formar parte de mí, por todo lo que me han brindado y por todas sus bendiciones. Para ellos: Muchas gracias y que Dios los bendiga

Carolina del Carmen Parreño Bonilla

ÍNDICE DE GENERAL

Portada.....	i
Certificación de tribunal	ii
Declaración de Autenticidad.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice de general.....	vi
Índice de tablas	x
Índice de gráficos.....	x
Índice de anexos.....	xii
Resumen ejecutivo.....	xiii
Summary.....	xiv
Introducción.....	1
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA.....	2
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1.1. Formulación del Problema	2
1.1.2. Delimitación del Problema	6
1.2. JUSTIFICACIÓN.....	6
1.3. OBJETIVOS.....	7
1.3.1. Objetivo General	7
1.3.2. Objetivos Específicos	7
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	8
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	8
2.1.1. Antecedentes sobre la movilidad de la Ciudad de Riobamba	8
2.1.2. Organización.....	11
2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	12
2.2.1. Manual.....	12
2.2.2. La importancia de un manual:	12
2.2.3. La organización:	13
2.2.4. La Planificación de la movilidad urbana.	13
2.2.5. Planeación de la movilidad y el desarrollo urbano sustentable	15
2.2.5.1. Gestión de la movilidad.....	15

2.2.5.2.	Principios del transporte en la vida urbana.....	16
2.2.6.	Propuesta integral de movilidad:	17
2.2.7.	La planeación de la movilidad y la planeación urbana.....	17
2.2.8.	Lineamientos para elaborar un plan de movilidad o manual.....	18
2.2.9.	Principios orientadores de un plan de movilidad	19
2.2.9.1.	Integralidad.....	19
2.2.9.2.	Largo Plazo.....	19
2.2.9.3.	Participación	19
2.2.9.4.	Sustentabilidad	20
2.2.9.5.	Cuantificable.....	20
2.2.10.	Planificación Estratégica	20
2.2.10.1.	Beneficios de la planificación	21
2.2.10.2.	Etapas del proceso de planeación estratégica.....	21
2.2.10.3.	Formulación de la estrategia.....	22
2.2.10.4.	Implementación de la estrategia	23
2.2.10.5.	Pasos para la implementación	23
2.2.11.	Planificación según SENPLADES	23
2.2.11.1.	Características de la Planificación según la SENPLADES	24
2.3.	IDEA A DEFENDER.....	25
2.4.	VARIABLES.....	25
2.4.1.	Variable dependiente	25
2.4.2.	Variable independiente.....	26
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO		27
3.1.	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	27
3.2.	TIPO DE LA INVESTIGACIÓN.	27
3.3.	POBLACIÓN Y MUESTRA	28
3.4.	MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	28
3.4.1.	Métodos	28
3.4.2.	Técnicas.....	29
3.4.3.	Instrumentos	30
3.5.	RESULTADOS	30
CAPÍTULO IV PROPUESTA.....		47
4.1.	PROPUESTA DEL MANUAL DE MOVILIDAD CON ENFOQUE EN EL CENTRO HISTORICO DE RIOBAMBA	47

4.1.1.	Objetivos del manual de movilidad	48
4.1.2.	Leyes que intervienen con los GADS planificación y control del transporte 48	
4.1.2.1.	Modelo de gestión B.....	63
4.1.2.2.	Marco constitucional	64
4.1.2.3.	Facultades Nacionales del Tránsito	68
4.1.2.4.	Facultades de la gestión del Tránsito.....	68
4.1.2.5.	Atribuciones del Consejo Nacional de Regulación del Tránsito.....	69
4.1.2.6.	Atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia de Control de Tránsito .	69
4.1.2.7.	Recursos de la Agencia Nacional de Tránsito	69
4.1.2.8.	Gestión del Control del Tránsito	69
4.1.2.9.	Control de tránsito de los GAD	70
4.1.2.10.	Facultad de los GAD para la competencia de Transporte	70
4.1.2.11.	Atribuciones de los GAD relativas a la competencia de Tránsito.....	70
4.1.2.12.	Atribuciones y facultades de los GAD municipales.....	70
4.1.2.13.	Límites de la normativa relativa a la competencia de tránsito de los GAD .	71
4.1.2.14.	Decisiones estratégicas	74
4.1.3.	Elementos estratégicos del manual.....	75
4.1.4.	Peatón primero.....	77
4.1.5.	Horarios de carga y descarga en el centro histórico	82
4.1.6.	Horarios especiales para montaje y desmontaje de infraestructura	83
4.1.7.	Paradas técnicamente establecidas para uso de transporte público.....	83
4.1.8.	Criterios para paradas de buses técnica	84
4.1.8.1.	Seguridad.....	84
4.1.8.2.	Eficiencia.....	85
4.1.8.3.	Establecimiento de rutas actualizadas	85
4.1.8.4.	Parqueaderos públicos y privados establecidos bajo criterios técnicos y articulados con el plan de ordenamiento territorial.....	85
4.1.8.5.	Sistema tarifado SEROT altamente tecnificados	88
4.1.8.6.	Ciclo vía parte de la movilidad integral del ciudadano	88
4.1.9.	Participación ciudadana.....	89
4.1.10.	Insumos.....	92
4.1.11.	Procedimiento.....	93
4.1.12.	Decisiones territoriales	94

CONCLUSIONES	95
RECOMENDACIONES.....	96
BIBLIOGRAFÍA	97

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No. 1. Proceso de Gestión Estratégica Organizacional	22
Tabla No. 2. Operacionalización de las Variables	26
Tabla No. 3. Días de transporte	31
Tabla No. 4. Actividad Principal	32
Tabla No. 5. Congestión vehicular	33
Tabla No. 6. Congestión peatonal.....	34
Tabla No. 7. Dificultades en el centro de la ciudad.....	35
Tabla No. 8. Estacionamientos	36
Tabla No. 9. Estacionamientos en el centro de la ciudad	37
Tabla No. 10. Estacionamientos pagados	38
Tabla No. 11. Demoras en los desplazamientos	39
Tabla No. 12. Calidad y seguridad en el transporte.....	40
Tabla No. 13. Función del peatón.....	41
Tabla No. 14. Adecuada señalización vial.....	42
Tabla No. 15. Medio de transporte alternativo	43
Tabla No. 16. Medio de recreación.....	44
Tabla No. 17. Ingreso de vehículos	45
Tabla No. 18. Información sobre el transporte	46
Tabla No. 19. Propuesta Vías Peatonales	79
Tabla No. 20. Propuesta Vías Peatonales	83
Tabla No. 21. Propuestas de Vías peatonales	92

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1. Mapa del Cantón Riobamba	11
Gráfico No. 2. Componentes básicos de un plan de movilidad urbana	14
Gráfico No. 3. Enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar.....	15
Gráfico No. 4. Etapas del proceso de planeación estratégica	21
Gráfico No. 5. Pasos para la implementación.....	23
Gráfico No. 6. Alineación de los Instrumentos de Planificación según SENPLADES..	25

Gráfico No. 7. Formula de Muestra	28
Gráfico No. 8. Días de transporte	31
Gráfico No. 9. Actividad Principal	32
Gráfico No. 10. Congestión vehicular	33
Gráfico No. 11. Congestión peatonal.....	34
Gráfico No. 12. Dificultades en el centro de la ciudad.....	35
Gráfico No. 13. Estacionamientos	36
Gráfico No. 14. Estacionamientos en el centro de la ciudad	37
Gráfico No. 15. Estacionamientos pagados	38
Gráfico No. 16. Demoras en los desplazamientos - Mañana.....	39
Gráfico No. 17. Demoras en los desplazamientos - Tarde	39
Gráfico No. 18. Calidad y seguridad en el transporte – Transporte privado	40
Gráfico No. 19. Calidad y seguridad en el transporte – Transporte público	40
Gráfico No. 20. Función del peatón.....	41
Gráfico No. 21. Adecuada señalización vial.....	42
Gráfico No. 22. Medio de transporte alternativo	43
Gráfico No. 23. Medio de recreación	44
Gráfico No. 24. Ingreso de vehículos	45
Gráfico No. 25. Información sobre el transporte	46
Gráfico No. 26. Calle 1era Constituyente y Espejo (Parque Maldonado).....	74
Gráfico No. 27. Fotografía panorámica de la ciudad de Riobamba.....	76
Gráfico No. 28. Principios orientadores de un PIM	76
Gráfico No. 29. 10 de Agosto y España	77
Gráfico No. 30. Parque Maldonado	78
Gráfico No. 31. Sector Coliseo.....	78
Gráfico No. 32. Ciudad de Riobamba.....	80
Gráfico No. 33. Av. 10 de Agosto	82
Gráfico No. 34. Ciudad de Riobamba.....	83
Gráfico No. 35. Ciudad de Riobamba.....	84
Gráfico No. 36. Ciudad de Riobamba.....	87
Gráfico No. 37. Mapa de la Ciudad de Riobamba zona de intervención	92
Gráfico No. 38. Mapa de la Ciudad de Riobamba zona de intervención	93
Gráfico No. 39. Procedimiento	94

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexos	99
Encuesta.....	99
Soporte a la rueda de la bicicleta Fuente: Constructora RONDAL ALTAMIRANO S.A.	102
Señalización vertical de una ciclo vía Elaboración y fuente: INEN.....	102
Señalización vertical de una ciclo vía compartida Elaboración y fuente: INEN	102
Señalización vertical de la terminación de ciclovía compartida Elaboración y fuente: INEN.....	103
Señalización vertical de una vía segregada Elaboración y fuente: INEN.....	103
Señalización vertical informativa Elaboración y fuente: INEN	103
Fotografías Aéreas de la Ciudad de Riobamba.....	104
Ordenanza de tránsito, transporte y seguridad vial. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Riobamba.....	106

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación es un Manual Integral de Movilidad Urbana Sustentable para ciudades tipo B, a partir del análisis de la ciudad de Riobamba con la finalidad del mejoramiento en la movilidad, específicamente en el centro histórico, considerando la estructura, morfología, tránsito y transporte, se identifica las características de la población, referentes a sus hábitos de movilidad y la influencia del uso del suelo. Para su desarrollo la metodología empleada ha sido eminentemente participativa, apoyada en fuentes de información primarias y secundarias, también la revisión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, mediante los cuales se busca desarrollar integralmente la explicación de la normativa y la base legal, se hace énfasis en los conocimientos de comunicación, participación ciudadana, en la propuesta se estableció un Manual Integral de Movilidad Urbana Sustentable como eje para un plan de movilidad que permite solucionar los problemas básicos en el centro histórico de la ciudad de Riobamba, finalmente en las conclusiones se expone los criterios que tiene la ciudadanía con respecto a los diferentes puntos de vista en cuanto a parqueaderos, congestión, horas pico y alternativa de movilidad en el centro de la ciudad. Se recomienda que al no existir una cultura de movilidad segura en la ciudad y con mayor precisión en el centro histórico, se deberá tomar en cuenta los lineamientos del presente manual que se consideran prácticos y sobre todo adecuados a la realidad de la ciudad de Riobamba.

Palabras clave: TRANSPORTE, MOVILIDAD, URBANA, MANUAL, SUSTENTABLE

Ing. Norberto Hernán Morales Merchán

Director de Trabajo de Titulación

SUMMARY

This investigation work is an integral manual of urban mobility sustainable to cities type B, from Riobamba city analysis with the purpose of promote in the mobility, specifically in the historical center, considering the structure, morphology , traffic and land transport, it is identify the characteristics of the population, concerning to its mobility habits and the use soil influence. To its develop the methodology used has been prominently participative supported in primary and secondary information source, also the revision of Ley Organica de Transporte Terrestre Transitivo y Seguridad Vial,Codigo de Organizacion Territorial Autonomia y Descentralizacion, by which it seeks to fully develop the explanation of the rule and the legal basis, it is done emphasis on knowledge of communication, citizen participation, in the proposal is established an integral manual of sustainable urban mobility as an axis for a mobility plan that allows solve the basic problems in Riobamba historical center, finally in the conclusions the criteria are exposed that there are in the citizenship with respect in different points of view respecting to parking, traffic congestion, rush hours , and mobility alternatives in the city center.it is recommended that in the absence of a culture of a culture of safe mobility in the city and with greater accuracy in the historic center, it will be taken into account the guidelines of this manual they are considered practices and especially suitable to the reality of Riobamba city.

KEYWORDS: TRANSPORT, MOBILITY, URBAN, MANUAL, SUSTAINABLE

INTRODUCCIÓN

La norma legal y las resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de Competencias, establece claramente que la competencia en la Ley de Tránsito y Transporte Público corresponde a los Municipios.

El Gobierno Autónomo Descentralizado de Riobamba asume la competencia periódicamente, a partir de una infraestructura que le permita operar y asumir en su totalidad la responsabilidad en la ciudad y sus parroquias.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son quienes deben responder políticamente y técnicamente a las diferentes problemáticas que enfrentan las nuevas tendencias de movilidad.

Sin embargo, la ciudadanía cumple un rol determinante en la participación de las ordenanzas y los aportes desde su perspectiva diaria en el uso del servicio público, transporte privado, movilidad alternativa en la ciudad, se construirá a partir de un criterio de la población como tal y no solo técnica. La creación de observatorios de movilidad, de entes de participación ciudadanía y veedores en los procesos de construcción social que permitan mejorar la movilidad de la ciudad de Riobamba es clave para el GADM Riobamba al momento de la planificación de movilidad.

El GADM Riobamba con su actual Dirección de Movilidad ha trabajado en la regulación del transporte urbano, estudiantil, de carga liviana, taxi convencional y ejecutivo; de la misma manera el proceso de matriculación vehicular, donde se ha consolidado este servicio y ha mejorado los tiempos de atención al usuario tanto en la revisión vehicular, así como en los trámites administrativos.

Las consecuencias de las congestiones vehiculares denotan en accidentes, a pesar que los automóviles no pueden circular a gran velocidad, ya que el automovilista pierde la calma al encontrarse estático por mucho tiempo en un lugar de la vía. Esto también deriva en violencia vial, por otro lado reduce la gravedad de los accidentes ya que los vehículos no se desplazan a una velocidad importante para ser víctima de daños o lesiones de mayor gravedad.

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1. Formulación del Problema

La mitad de la población del mundo hoy en día vive en ciudades y en los países en desarrollo lo equivalente a una ciudad de 1.2 millón es creada. En menos de 20 años, las ciudades determinaran la calidad de vida para más de 70% de la población mundial y ellas son también el lugar donde los desafíos sociales, ecológicos del siglo 21 están se acumulando. Parte de estos desafíos son el incremento del tráfico, la polución, y la accesibilidad, muchas ciudades están ahora llegando a un punto en que están sobrecargadas por todos ellos. Las ciudades necesitan de inversiones inteligentes en infraestructura urbana de servicios no solo para manejar los problemas, pero para incrementar la calidad de la vida urbana de las poblaciones.

La urbanización rápida traerá el desarrollo de nuevas áreas, en especial en los países en desarrollo, que irán más que doblar de tamaño hasta el 2050. Este futuro dramático nos potencia para la creación de ciudades inteligentes que, si no fueran guiados por los ciertos principios del planeamiento urbano y desarrollo sostenible, las tornaran inhabitables.

Como las ciudades están creciendo y todas son basadas en los coches, en 2050 tendremos 3 mil millones de vehículos en el mundo, en comparación con el actual de 600 millones de hoy día, casi que su totalidad será concentrada en las ciudades. Congestionamiento es común en las áreas urbanas y su costo para las ciudades es de 1-3% del PIB. Este escenario será una gran amenaza para el futuro económico en las ciudades y para su capacidad en proveer los servicios esenciales para billones personas que allá viven.

De acuerdo con una recién investigación de la Comisión Global en Economía, los costos del actual modelo de urbanización y su movilidad generan un gran costo económico y social. Por ejemplo, en Beijín, el costo social del transporte motorizado

incluyendo la polución del aire y la congestión, representa 15% del PIB. La expansión urbana en EE. UU. Ha incrementado alrededor de US\$ 400 mil millones en costos extras por año como resultado de una infraestructura más grande, entrega de servicios y costos de transporte. Asimismo, quizás el transporte sea el reto más urgente que las ciudades están a pasar y la falta de infraestructura en los países en desarrollo. Sin abordar ese tema la movilidad sostenible no puede ser alcanzada. La vida urbana no será buena, las ciudades serán sucias, contaminadas e ineficientes.

Con un sistema de transporte público, será posible asegurar que la infraestructura estará conectada, tornando las ciudades más densas y permitiendo un desarrollo coordinado.

El crecimiento urbano compacto significa expansión administrada que fomenta los entornos locales viables, que se logra a través de una mejor planificación urbana y la ejecución, que es esencial para el transporte y se logra mejor a través de una sólida red de transporte público conectado.

La movilidad en las ciudades más eficientes, también crea oportunidades económicas, permite el comercio, facilita el acceso a los mercados, servicios y hace un uso eficiente de los recursos, sobre todo porque se proyecta para aumentar la movilidad en el futuro. Dado que el transporte público es la columna vertebral de cualquier sistema de movilidad urbana eficiente, la provisión de transporte público adecuado ayuda a que las ciudades sean más dinámica y competitiva, así como crean más puestos de trabajo teniendo en cuenta que las ciudades son fundamentales en el cumplimiento de objetivos de desarrollo sostenible, el papel del transporte público en la conducción de bajo carbono, un crecimiento con seguridad y continuo debe estar a la vanguardia de cualquier política de movilidad urbana sostenible.

El crecimiento rápido, no planificado y descoordinado de las ciudades ha puesto seriamente en peligro los sistemas de transporte existentes y ha incrementado significativamente el desafío de crear futuros sistemas de transporte, especialmente en los países en desarrollo como es Ecuador, principalmente en las áreas urbanas, donde el mayor crecimiento del parque automotor se ha visto en los últimos años y se espera para los años venideros. Los impactos ambientales, sociales de estas tendencias son significativos que están directamente relacionados con la calidad de vida y la productividad urbana. Estos impactos incluyen congestión, consumo energético,

contaminación del aire, carencias de seguridad y accidentes de tráfico. Por tanto, las cuestiones de transporte urbano son de suma importancia para apoyar las exigencias de movilidad en las ciudades de rápido crecimiento y necesitan nuevas aproximaciones.

La movilidad es una necesidad en las ciudades, pero también es un derecho. Sin embargo, o se ejerce adecuadamente, este derecho puede vulnerar el de otros. Dados los elementos comunes que tienen entre sí, es obligado un enfoque interdisciplinario entre movilidad, desarrollo urbano y medio ambiente que resuelva los distintos requerimientos (y consecuencias) de las decisiones en política pública. Por eso hablar de movilidad + urbana + sustentable tiene mucho sentido. Vincular crecimiento económico con calidad de vida y sustentabilidad ambiental en el transporte dentro de las ciudades requiere dejar atrás modelos que han demostrado su ineficacia, y crear alternativas innovadoras aplicables a un contexto complejo como el que existen en nuestras zonas urbanas. De parte de la sociedad civil hay empuje, ideas y proyectos que deben ser retomados e impulsados por las agendas de gobierno de todos los niveles; la sociedad civil es un activo imprescindible sobre todo cuando las tecnologías de información, los datos abiertos y la investigación aplicada se convierten en herramientas poderosas de gestión y convencimiento.

La movilidad urbana tiene una limitación severa, como es la congestión vehicular, es un problema que en grados diversos aflige a prácticamente todas las ciudades del Ecuador, Se refiere, tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y abocamientos. Este fenómeno se produce comúnmente en las horas pico, y resultan frustrantes para los automovilistas, ya que resultan en pérdidas de tiempo, consumo excesivo de combustible. De igual manera presenta problemas de contaminación ambiental cuyo desperdicio de combustible, aumenta la contaminación en el aire y las emisiones de dióxido de carbono (que puede contribuir al calentamiento global), debido al aumento de ralentización, aceleración y frenado. Aumento del uso de combustibles, en teoría, también puede causar un aumento de los costes de combustible.

En la ciudad de Riobamba la accesibilidad se ha visto afectada seriamente por diferentes factores lo que impide que las personas dispongan las oportunidades que ofrecen la ciudad y su calidad de vida. En la medida que la ciudad ha crecido con un incremento

sostenido de la segregación socio-territorial, este fenómeno impacta negativamente especialmente a los ciudadanos de menores ingresos y que sufren las desigualdades e insuficiente integración social de nuestra sociedad. Estos problemas exigen un mejor ordenamiento en la movilidad urbana e interurbana.

Los problemas de la movilidad urbana son de carácter multifacético y complejo, para mitigarlos requieren ser abordados integralmente, de una manera integral e integrada, exigiendo a los respectivos GADs que conjuntamente con el Estado dirijan un magno esfuerzo de coordinación y de adecuación de su institucionalidad, forma de trabajo y de gestión para poder acometerlos con cierta efectividad.

Las ciudades son muy complejas y cambian con el paso del tiempo, esta evolución trae por efecto un sinnúmero de nuevos desafíos, aun así, no se ha puesto en práctica una planificación del transporte para el desarrollo integral de la misma, cuando nos referimos al problema principal de las capitales no estamos excluyendo a otras como la densidad poblacional de la ciudad que se refiere al número promedio de habitantes de un área urbana o rural en relación a una unidad de superficie dada.

Riobamba no es la excepción debido a su crecimiento físico-demográfico desordenado que ha causado caos en varios escenarios, incluyendo la movilidad de los medios masivos de transporte urbano.

¿De qué manera contribuirá el diseño de un manual integral de movilidad urbana sustentable para las ciudades tipo B, a partir del análisis de la ciudad de Riobamba?

1.1.2. Delimitación del Problema

Campo:	Movilidad Urbana
Área:	Planificación y Gestión del Transporte
Aspecto:	Manuales
Delimitación Espacial	Continente América País Ecuador Provincia Chimborazo Ciudad de Riobamba
Delimitación Poblacional	Habitantes del casco central de la ciudad, tomando en cuenta la población del Cantón Riobamba.
Delimitación Temporal	Año 2015-2016

1.2. JUSTIFICACIÓN

La movilidad urbana se está constituyendo en motivos de nuevos planteamientos a partir de análisis de las dinámicas territoriales en las ciudades, el nuevo planteamiento de la planificación integral del territorio demanda criterios técnicos que permitan alcanzar integralidad en el manejo de la movilidad sostenible y armónica con el ambiente.

La estrategia consiste básicamente en un enfrentamiento planificado sistémico, integral, multidimensional e interinstitucional del problema, donde confluyan integradamente el uso de suelo y la movilidad urbana.

Por tal razón se hace imperiosa la necesidad de considerar como una propuesta consensuada un Manual de Movilidad Sustentable, que permita proyectar y regular el territorio en su conjunto, insertando medios de transporte amigables con el entorno y la naturaleza.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Elaborar un manual integral de movilidad urbana sustentable para las ciudades tipo b, a partir del análisis de la ciudad de Riobamba.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Determinar el marco legal para la planificación de la movilidad urbana en las ciudades tipo B.
- Evaluar la situación actual de la ciudad de Riobamba con respecto a la movilidad urbana y sus incidencias.
- Proponer un Manual Integral de Movilidad Sustentable para ciudades tipo B. a partir del análisis de la ciudad de Riobamba.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1.ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

2.1.1. Antecedentes sobre la movilidad de la Ciudad de Riobamba

Con la finalidad de garantizar la seguridad jurídica, sobre los aspectos relacionados a la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 en el artículo 1 establece transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en dicho cuerpo normativo.

Es por ello que, se ha establecido la necesidad de formular modelos de gestión diferenciados, que dieran cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados, metropolitanos y municipales que permitan asegurar, la provisión de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad establecidos en el art. 314 de la Norma Suprema.

El artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, determina que 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 emitidas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

La transitoria décima octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito

En el artículo 19 de la referida norma que se hace mención a gestión, la puntualiza como:

1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial;
2. Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias;
3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales, puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos por el ente rector;
4. Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;
5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y
6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. (Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Las disposiciones del Consejo Nacional de Competencias determina que para la definición de los modelos de gestión diferenciados, se estableció un índice de necesidad que consideró la población, el número de vehículos cantonal, la tasa de motorización cantonal, la densidad poblacional del cantón, la dispersión poblacional cantonal, la participación de la población urbana en la población total, la capitalidad provincial, la dinámica económica, la cercanía a la cabecera cantonal, y la existencia de convenios previos de descentralización; la experiencia de cada cantón, en función de los resultados del informe de capacidad operativa presentado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas y la existencia de requisitos mínimos de sostenibilidad para la prestación del servicio, que dieron como resultado tres modelos de gestión: A, B y C. Para el caso del GAD de Riobamba, se clasificó como un modelo de Gestión B, el cual tiene la definición:

Modelo de Gestión B. Es el modelo dentro del cual se encuadró el Gobierno Autónomo del Cantón Riobamba de acuerdo a los parámetros antes mencionados. Tendrá a su cargo la planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los términos establecidos exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual En

este contexto, el GAD municipal de Riobamba, aprobó el 30 de diciembre del 2011 el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, instrumento en el que se define las líneas de desarrollo del cantón y la organización de su territorio. Dentro de este instrumento se ubican, como parte del mismo, los planes especiales de vialidad urbana y de tránsito y transporte. Los conceptos de vialidad, tránsito y transporte son recogidos bajo el concepto de movilidad humana. (POT Riobamba 2014)

Entiéndase como movilidad humana al desplazamiento de personas, bienes o servicios que buscan satisfacer necesidades humanas. En este sentido hay que diferenciar la movilidad de las personas con la movilidad de los bienes y servicios. A mayor movilidad de bienes y servicios disminuye la movilidad de las personas. Este principio es de suma importancia para el diseño de un plan de movilidad, si se considera que con la reducción del desplazamiento de las personas, también se reduce el riesgo de accidentes.

La lógica de la planificación de la movilidad se debe centrar en el individuo, es decir, partir de las necesidades de desplazamiento de las personas brindando la mayor seguridad posible, en el antes, durante y después del desplazamiento.

Se debe concebir como componentes de la movilidad a la vialidad que define la ruta (el por donde) y es el soporte de la transportación, el transporte que es el medio en el cual las personas, bienes o servicios se desplazan (el cómo); el tránsito que se asume como el flujo de peatones y vehículos, y por último el componente de seguridad vial. La seguridad vial se constituye como eje transversal de los otros componentes.

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Riobamba procedió a subir al portal de Compras Públicas la Consultoría de Lista corta para la realización del estudio de movilidad y modelo de gestión del transporte terrestre tránsito y seguridad vial del cantón. Dicho proceso fue subido con la nomenclatura CSL-GADMR-003-2013 que fue adjudicado mediante resolución No. 2013-426-SEC-CP, que fue adjudicada a la Compañía Rondal Altamirano. (Plan de Movilidad , Rondal 2012)

cantonal. El Alcalde es la máxima autoridad administrativa y política del Cantón Riobamba. Es la cabeza del cabildo y representante del Gobierno Autónomo Descentralizado.

El cantón se divide en parroquias que pueden ser urbanas o rurales y son representadas por las Juntas Parroquiales ante el Gobierno Autónomo Descentralizado de Riobamba.

El cantón Riobamba cuenta con cinco parroquias urbanas: Lizarzaburu, Maldonado, Velasco, Veloz y Yaruquíes y 11 parroquias rurales:

Cacha, Calpi, Cubijés, Flores, Licán, Licto, Pungalá, Punín, Químiag, San Juan, San Luis.

El Cantón Riobamba posee una población de 263.412 habitantes y sumada a los cantones cercanos de Colta, Guano y Chambo que forman parte de La Y Metropolitana, que es la conurbación total de Riobamba dándole una población total de 365.358 habitantes.

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1. Manual

Se denomina manual a toda guía de instrucciones que sirve para el uso de un dispositivo, la corrección de problemas o el establecimiento de procedimientos de trabajo. Los manuales son de enorme relevancia a la hora de transmitir información que sirva a las personas a desenvolverse en una situación determinada.

2.2.2. La importancia de un manual

El manual es importante porque propicia el desarrollo de la empresa, organización o institución, reduce al máximo los riesgos y maximiza el aprovechamiento de los recursos y tiempo.

Es muy importante establecer la información en manuales, los cuales son las guías básicas para realizar cada una de las actividades que se llevan a cabo en la unidad, dirección e organización.

Los manuales son documentos, donde se especifican todas y cada una de las operaciones que se realizan dentro de una institución, la cual puede dividirse en varios manuales, como son los de Operaciones, Seguridad, Guía de preapertura, Recursos Humanos, entre otros. Todos son importantes, pero hay uno sin el cual, las actividades dentro de la unidad no podrían llevarse a cabo; éste es el Manual de Operaciones. (Ideas Pymes 2015)

2.2.3. La organización

Es la parte de la administración que supone el establecimiento de una estructura intencionada de los papeles que los individuos deberán desempeñar en una empresa. La estructura es intencionada en el sentido de que debe garantizar la asignación de todas las tareas necesarias para los cumplimientos de las metas, asignación que debe hacerse a las personas mejor capacitadas para realizar esas tareas. (Drucker, 2.005)

El propósito de una estructura organizacional es contribuir a la creación de un entorno favorable para el desempeño humano. Se trata entonces del instrumento administrativo, y no de un fin en sí mismo.

2.2.4. La Planificación de la movilidad urbana

La Planificación de la movilidad urbana, es una herramienta de política pública eficaz en la eliminación de las desigualdades sociales y para alcanzar la sustentabilidad en las ciudades. En la actualidad su potencial no ha sido aprovechado, por el contrario, la planeación de la movilidad urbana ha sido pensada tradicionalmente en función del automóvil y ha generado severos problemas ambientales y de equidad. (Lineamientos para un movilidad Urbana Sostenible, 2012)

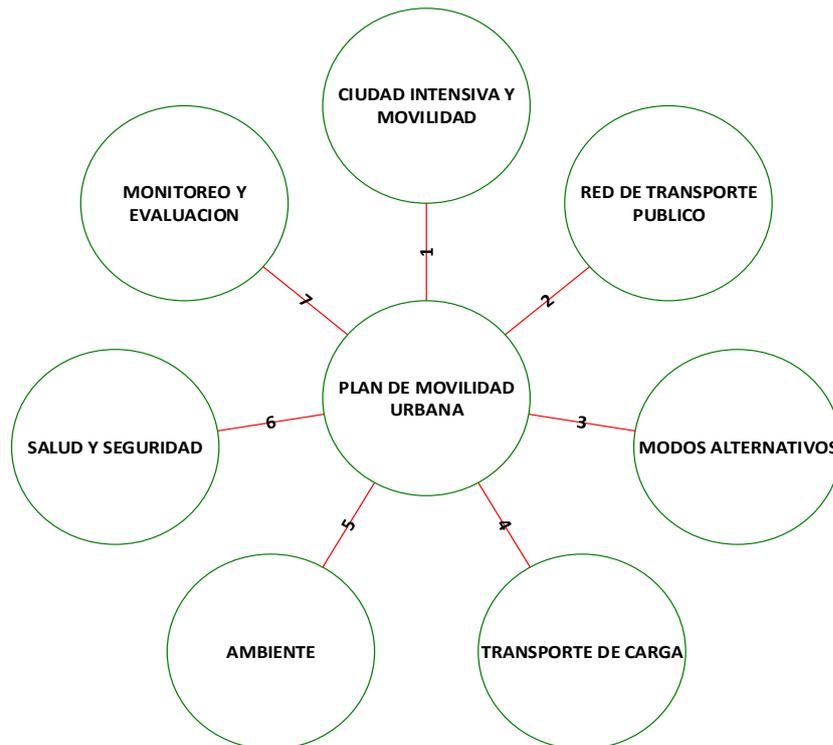
La Planificación de la movilidad consiste en un ejercicio de formulación y establecimiento de objetivos de carácter prioritario en cuanto a movilidad de la ciudad.

Además de antecedente de los Gobiernos locales para acceder a proyectos de transporte. La responsabilidad del seguimiento, monitoreo y la evaluación está a cargo de gobierno local o las entidades locales de transporte público. (Lineamientos para un movilidad Urbana Sostenible, 2012)

A partir de un diagnóstico de la situación actual (a través del análisis de brechas institucionales), la Planificación Estratégica establece cuales son las acciones que se tomarán para llegar a un “futuro deseado”, el cual puede estar referido al mediano o largo plazo. La definición de los objetivos estratégicos, los indicadores y las metas, permiten establecer el marco para la elaboración de la Programación Anual Operativa que es la base para la formulación del proyecto de presupuesto.

Cuando hablamos de planificación de la movilidad urbana nos estamos refiriendo a las grandes decisiones, al establecimiento de los objetivos estratégicos que permiten materializar las estratégicas en cuanto a medios de transporte en las ciudades, su incidencia, su complejidad y sobre todo las soluciones integrales.

Gráfico No. 2. Componentes básicos de un plan de movilidad urbana



Fuente: Litle, Metrople, 2011, SUMP 2011

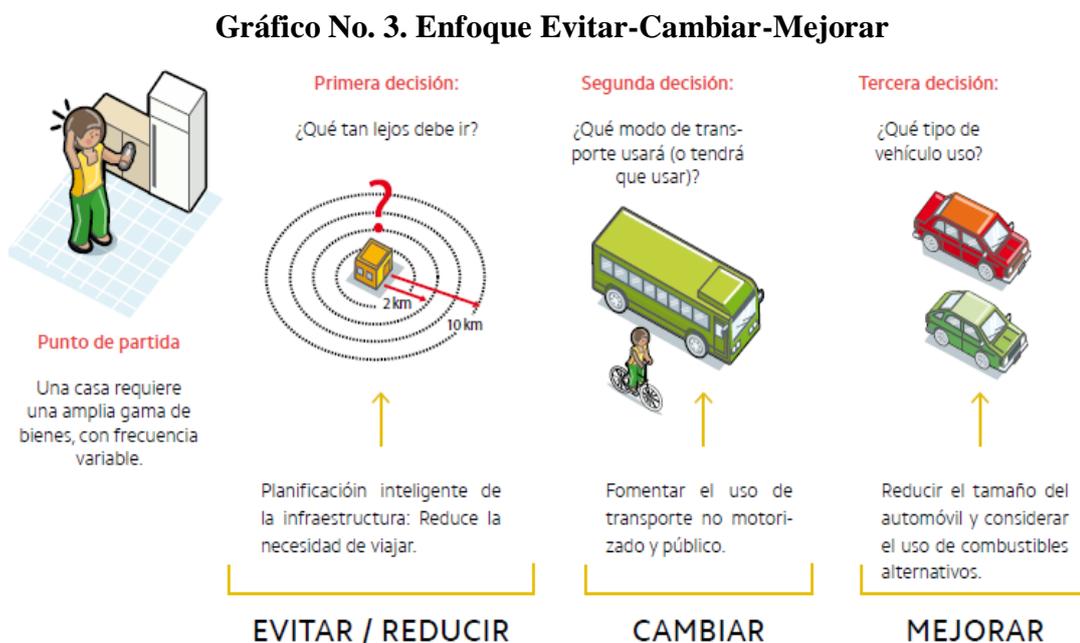
2.2.5. Planeación de la movilidad y el desarrollo urbano sustentable

La planeación de la movilidad urbana debe enfocarse en conseguir que las personas puedan acceder fácilmente a una diversidad de bienes y servicios que les permitan una vida digna (enfoque de accesibilidad). Esta concepción vincula el desarrollo urbano y la movilidad. Es decir, se requiere el desarrollo de ciudades compactas con usos de suelo mixtos en armonía con redes de transporte público y no motorizado de calidad, que permitan a las personas satisfacer la mayoría de sus necesidades en distancias cortas.

2.2.5.1. Gestión de la movilidad

La gestión de movilidad involucra incentivar el uso eficiente de los modos de transporte ya existentes. Para lograrlo es necesario implementar estrategias dirigidas a cambiar el comportamiento de viaje de las personas (cómo, cuándo y dónde viaja) y priorizar –por sobre los vehículos motorizados– modos eficientes de transporte, como caminar, usar la bicicleta, transporte público, trabajar desde casa, compartir el automóvil, etcétera.

Para la gestión de la movilidad, se sugiere utilizar el enfoque:



Fuente: Basado en GIZ-STUP (2011).

Es importante resaltar que la movilidad está indisolublemente asociada a los usos del suelo. La localización de cada vivienda, infraestructura, equipamiento, instalación y edificación es lo que genera necesidades de movilidad, por ello una estrategia de desarrollo urbano sustentable, desde la perspectiva de la movilidad, tiende a reunir armónicamente usos del suelo y necesidades de transporte. En este sentido, es importante recalcar que los programas de desarrollo urbano, deben de tener un fuerte componente enfocado a la movilidad, la cual puede plasmarse en planes integrales de movilidad.

2.2.5.2.Principios del transporte en la vida urbana

(ITDP, 2012) Propone ocho principios relacionados con el transporte y el desarrollo urbano para lograr ciudades más sustentables y con mayor calidad de vida.

- Caminar: Desarrollar barrios y comunidades que promuevan la caminata, acortando los cruces de vialidades, enfatizando la seguridad y conveniencia del peatón, creando espacio público y promoviendo actividades en plantas bajas, a nivel de calle.
- Pedalear: Priorizar redes de ciclo vías, diseñando calles que acentúen la seguridad y conveniencia de los ciclistas, ofreciendo estacionamiento seguro para bicicletas públicas y privadas.
- Conectar: Crear patrones densos de calles y andadores que sean muy accesibles para peatones, ciclistas y tránsito vehicular; crear calles sin autos, callejones y caminos verdes para promover viajes no motorizados
- Transportar: Promover transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo, además de localizar estaciones de tránsito, viviendas, trabajo y servicios a distancias caminables entre ellas.
- Mezclar: Planificar para usos de suelo mixtos, con un óptimo balance entre vivienda, comercio, parques, espacios abiertos accesibles y servicios.
- Compactar: Crear regiones compactas con viajes pendulares cortos, reducir la expansión urbana focalizando el desarrollo en las áreas adyacentes y vecinas al

desarrollo existente, así como localizar viviendas y centros de trabajo a distancias cortas.

- **Densificar:** Hacer coincidir la densidad con la capacidad del sistema de tránsito.
- **Cambiar:** Incrementar la movilidad reduciendo el estacionamiento y regulando el uso de las vialidades; limitar el estacionamiento para desalentar el uso del automóvil en horas pico; implantar cuotas por uso del automóvil por horas del día y destinos.

2.2.6. Propuesta integral de movilidad

Una propuesta integral de movilidad implica reconocer en cada plan, programa y proyecto urbano que la movilidad es un aspecto que involucra a toda la ciudad e impacta a todos los sectores. La movilidad debe planearse y gestionarse a través de un proyecto que integre al desarrollo urbano, pues cada decisión de localización (por ejemplo, de un conjunto de viviendas), impacta al resto de las funciones urbanas. Por lo tanto, hay que pasar de planes centrados sólo en el transporte a planes integrales que consideren el desarrollo urbano como componente fundamental.

2.2.7. La planeación de la movilidad y la planeación urbana

La planeación de la movilidad sólo es un componente de la planeación urbana, la cual debe de considerarse en todo momento de forma integral. Para lograrlo, es necesario modificar la forma en cómo se han diseñado e implementado las políticas públicas en materia de movilidad y desarrollo urbano; permitiendo la permanencia de los procesos de solución a pesar de los cambios en las administraciones municipales, regionales y estatales. Un proceso de diseño de los planes de movilidad debe asegurar la participación de la ciudadanía bajo un enfoque de deliberación y corresponsabilidad en las decisiones que afectan a la comunidad de cada ciudad y metrópolis. Por ello, al elaborar la planeación de la movilidad se deben tener en cuenta seis elementos:

- a) El sistema de planeación es de largo plazo, integral y participativo en donde planes y programas, más que documentos técnicos, son acuerdos sociopolíticos que incluyen cómo ejecutar lo acordado, con qué recursos, en qué plazos y condiciones, con qué

instituciones y cómo distribuir las cargas y beneficios que genera cada acción de desarrollo.

b) Es necesario establecer un conjunto de instituciones que den soporte a la planeación de la movilidad, desarrollo urbano y la participación ciudadana.

c) Utilizar diversos instrumentos de desarrollo urbano y movilidad que permitan ejecutar las políticas y los proyectos para transformar a las ciudades y a sus sistemas de transporte.

d) Establecer una estrategia permanente y sistemática para generar una cultura de participación y corresponsabilidad de la comunidad.

e) Utilizar esquemas de financiamiento que aprovechen al máximo:

- La recuperación de la plusvalía que genera el crecimiento y desarrollo de la ciudad (a través del impuesto predial).

- El conjunto de programas e incentivos gubernamentales.

2.2.8. Lineamientos para elaborar un plan de movilidad o manual

Los siguientes lineamientos buscan guiar la elaboración de un Plan Integral de Movilidad (PIM) desde la planeación previa hasta su evaluación. Para elaborar los lineamientos fue necesario analizar diversas metodologías de elaboración de planes de movilidad existentes como la Guía Europea para Desarrollar y Ejecutar un Plan de Movilidad Urbana Sustentable (SUMP, 2011), la Guía práctica para elaborar planes municipales de movilidad sostenible (IHOBE, 2004) del País Vasco, la Guía práctica para elaboración e implantación de planes de movilidad sostenible (IDEA, 2006) de España, la guía francesa, Élaborer un Plan Local de Déplacements (DREIF, 2002) y la guía inglesa, Full Guidance on Local Transport Plans (DFT, 2009). Éstas se consideran las más adecuadas para diseñar la metodología requerida para ciudades en América latina, porque en la Unión Europea los esfuerzos por vincular el desarrollo urbano y la movilidad han sido los más exitosos. De igual forma puede ser útil la guía metodológica para elaborar programas municipales de ordenamiento territorial de la secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL, 2010b), y la Guía metodológica para la elaboración de

programas de desarrollo urbano (SEDESOL, 2010c), pues éstas son las guías oficiales sobre el desarrollo territorial local.

2.2.9. Principios orientadores de un plan de movilidad

Los planes de movilidad de tipo B deberán tener elementos orientadores que permitan identificar un plan integral.

2.2.9.1. Integralidad

Dado que la movilidad y el desarrollo urbano están relacionados con diversos procesos sociales, económicos, territoriales y ambientales, es fundamental dirigir las estrategias de movilidad para que la ciudad crezca hacia donde se desee. Esto implica alinear las políticas y las estrategias de usos del suelo y de movilidad y fomentar la coordinación entre las dependencias que las llevan a cabo.

2.2.9.2. Largo Plazo

Cualquier intento serio de modificar los modos de transporte, las infraestructuras o las reglas requiere de periodos que rebasan las administraciones gubernamentales. Esto quiere decir que, desde el inicio, cualquier esfuerzo en la materia debe contar con instrumentos e instituciones ciudadanas que garanticen continuidad a lo largo del tiempo.

2.2.9.3. Participación

Para hacer realidad un proyecto urbano de largo plazo es necesaria la generación de acuerdos entre el gobierno y la sociedad. Esto implica la transformación de las instituciones públicas para adaptarlas a un modelo de operación más horizontal, más corresponsable socialmente y menos dependiente de un poder ejecutivo.

2.2.9.4. Sustentabilidad

Se requiere por principio tener un equilibrio entre el desarrollo económico, la equidad social y la calidad ambiental de las ciudades. Por lo cual, es necesario revisar los costos del transporte y sus beneficios, a través de los sectores y en el medio ambiente.

2.2.9.5. Cuantificable

Se requiere que sus objetivos sean cuantificables y derivados de los objetivos a corto plazo, los cuales deben estar alineados con una visión para el transporte e incluidos en una estrategia de desarrollo sustentable general.

Un proceso para la planeación de la movilidad y el desarrollo urbano sustentable. Debe entenderse, sin embargo, como un referente general que requiere ser adaptado a cada ciudad para lograr un producto adecuado a la realidad urbana y a las expectativas locales.

2.2.10. Planificación Estratégica

Es el proceso que sirve para formular y ejecutar las estrategias de la organización con la finalidad de insertarla, según su misión, en el contexto en el que se encuentra (Chiavenato & Sapiro, 2011, pág. 25)

La planificación es la causa de analizar la situación interna y externa, así como la implementación de objetivos y estrategias que permitan lograr el objetivo propuesto argumentando en base teorías probadas que accedan, al desarrollo de las comunidades.

El plan estratégico organizacional es la carta de navegación de toda compañía, institución, entidad o unidad productora de bienes y servicios que sirve para encausar los esfuerzos de sus integrantes en procura de logara los objetivos (Prieto, 2012, pág. 118)

La planificación estratégica es un proceso que permite determinar como una hoja de ruta organizacional que permite identificar la situación actual y planificar para el futuro, con el mejor uso de sus recursos y en periodo determinado.

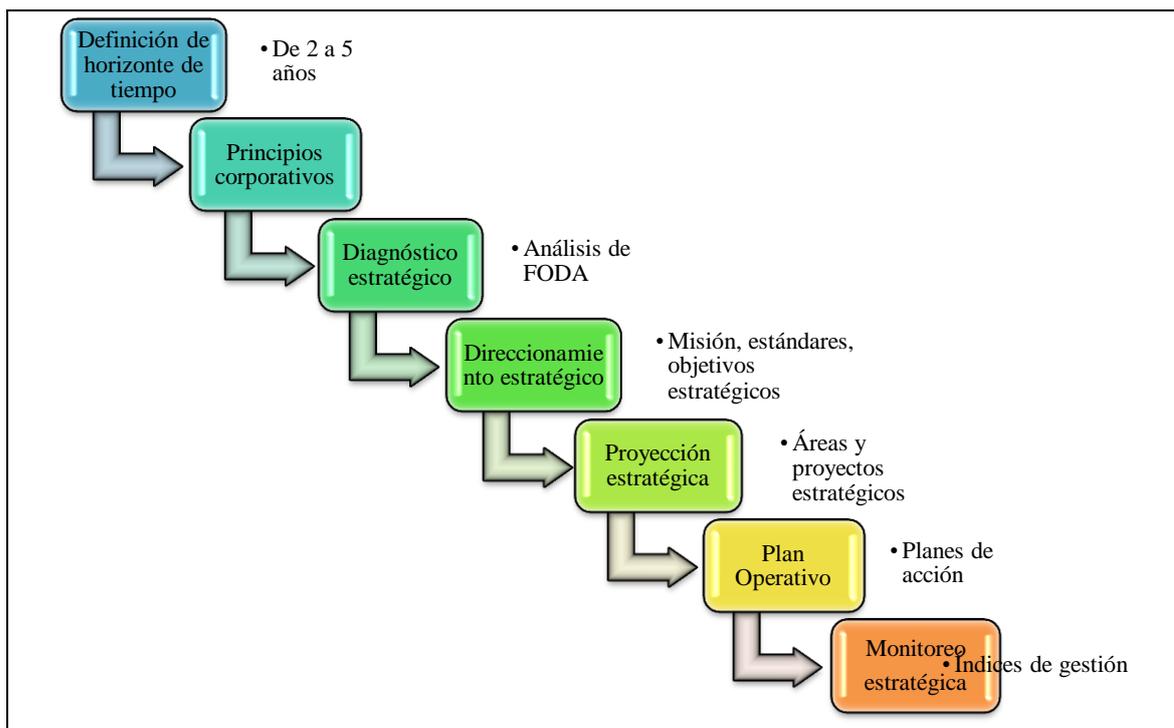
2.2.10.1. Beneficios de la planificación

Según (García, 2010, pág. 3) los beneficios de la planificación son:

- “Formalizar el proceso de decisión estratégica y permitir una gestión más rigurosa y menos basada en improvisaciones”
- “Vigilar de forma más sistemática el entorno, para poder reaccionar rápidamente a los cambios imprevistos del entorno”
- “Disponer de una cartera de previsiones, estudios, análisis y estrategias que ayuden al directivo en la toma de decisiones, así como justificar las decisiones adoptadas”
- “Facilitar la comunicación entre los miembros del equipo directivo”
- “Permitir la participación del personal en las decisiones empresariales”

2.2.10.2. Etapas del proceso de planeación estratégica

Gráfico No. 4. Etapas del proceso de planeación estratégica



Fuente: (Serna, 1994, pág. 18)

Elaborado por: Carolina Parreño

El proceso de planificación estratégica se puede resumir en tres etapas fundamentales que según (Carreto, 2008) son:

a) Formulación de las Estrategias:

Incluye el desarrollo de la misión del negocio, la identificación de las oportunidades y amenazas externas a la organización, la determinación de las fuerzas y debilidades internas, el establecimiento de objetivos a largo plazo, la generación de estrategias alternativas, y la selección de estrategias específicas a llevarse a cabo.

b) Implantación de Estrategias:

Requiere que la empresa establezca objetivos anuales, proyecte políticas, motive empleados, y asigne recursos de manera que las estrategias formuladas se puedan llevar a cabo; incluye el desarrollo de una cultura que soporte las estrategias, la creación de una estructura organizacional efectiva, mercadotecnia, presupuestos, sistemas de información y motivación a la acción.

c) Evaluación de Estrategias:

- Revisar los factores internos y externos que fundamentan las estrategias actuales;
- Medir el desempeño, y
- Tomar acciones correctivas. Todas las estrategias están sujetas a cambio.

Tabla No. 1. Proceso de Gestión Estratégica Organizacional

Etapas	Actividades	Técnicas	Objetivos
Formulación estratégica (F.E.)	Investigación Análisis Matricial	Diagnóstico estratégico	Seleccionar la estrategia
Implementación estratégica (I.E.)	Determinación de objetivos y políticas. Asignar los recursos disponibles	Liderazgo Motivación Capacitación Comunicación Empoderamiento Organización	Ejecutar la estrategia
Evaluación estratégica (E.E.)	Análisis factorial Medir resultados Tomar correctivos Retroalimentar	Medición Gestión Evaluación Mejoramiento	Mejorar la posición estratégica de la compañía.

Fuente: (Prieto, 2012, pág. 117)

Elaborado por: Carolina Parreño

2.2.10.3. Formulación de la estrategia

El sistema ICE, es una buena ayuda para la formulación estratégica, según (Prieto, 2012, pág. 121) y se basa en las siguientes actividades que son las que define sus siglas:

Identificación: Consiste en ubicar detalladamente las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades de la organización.

Comparación: Permite comparar las debilidades y fortalezas (internas) con las amenazas y oportunidades (externas), teniendo como herramienta el manejo de las matrices de análisis estratégico.

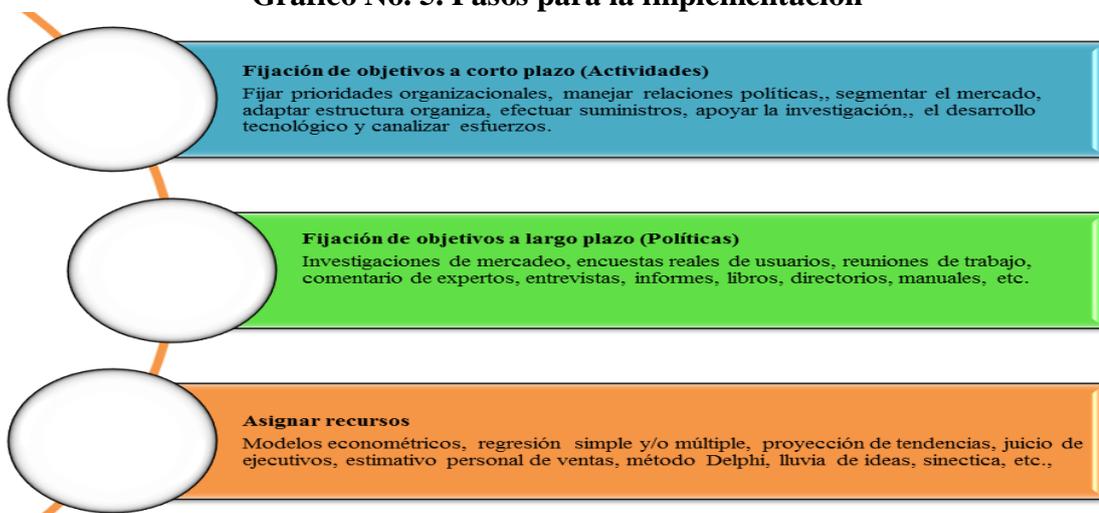
Escoger: Es la actividad de más riesgo en la formulación porque es donde el estrategia se decide por una o varias estrategias para posicionar la empresa en el mercado.

2.2.10.4. Implementación de la estrategia

“El impacto de una estrategia en cualquier tipo de organización sólo puede apreciar o medir teniendo en cuenta los resultados o productos que genere y éstos están sujetos a la eficiencia y eficacia de las tácticas e instrumentos empleados en su ejecución.” (Prieto, 2012, pág. 162)

2.2.10.5. Pasos para la implementación

Gráfico No. 5. Pasos para la implementación



Fuente: (Prieto, 2012, pág. 145)

Elaborado por: Carolina Parreño.

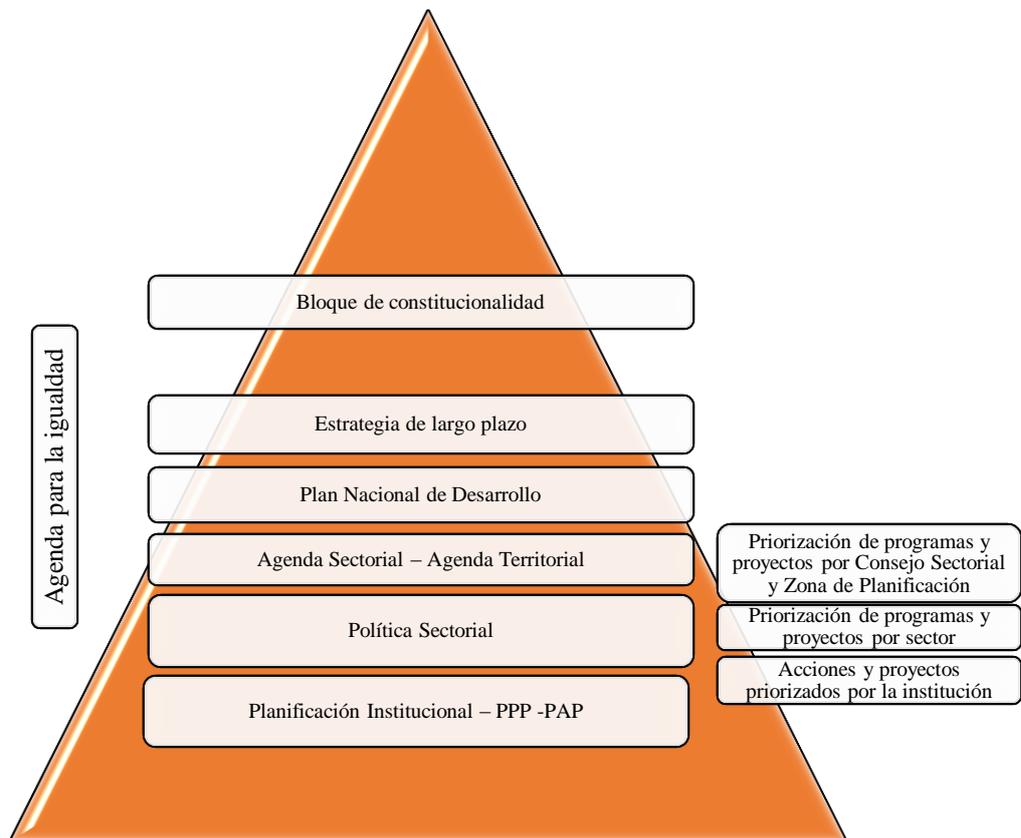
2.2.11. Planificación según SENPLADES

2.2.11.1. Características de la Planificación según la SENPLADES

De las múltiples definiciones de planificación existentes se han extraído las principales características:

- **Jerárquica:** Requiere de voluntad política, es promovida y validada por las autoridades de las entidades. La planificación de cada institución iniciará con el aval de la máxima autoridad de la entidad, que emitirá un conjunto de directrices y prioridades que orientarán el proceso.
- **Dinámica y flexible:** Es un ejercicio continuo, se desarrolla con una frecuencia determinada. Las intervenciones deben revisarse, retroalimentarse y, de ser el caso, modificarse si lo planificado no está cumpliendo con las metas establecidas para el período.

Gráfico No. 6. Alineación de los Instrumentos de Planificación según SENPLADES



Fuente: Guía metodológica de planificación SENPLADES 2014
Elaborado por: Carolina Parreño

2.3. IDEA A DEFENDER

Con la aplicación del Manual integral de movilidad urbana sustentable para ciudades tipo b, a partir del análisis de la ciudad de Riobamba mejorará la calidad vida de los habitantes.

2.4.VARIABLES

2.4.1. Variable dependiente

Manual integral de movilidad urbana sustentable.

2.4.2. Variable independiente

- Movilidad urbana
- Desarrollo local
- Planificación
- Gestión del transporte

Tabla No. 2. Operacionalización de las Variables

HIPÓTESIS	VARIABLE DEPENDIENTE	VARIABLE INDEPENDIENTE
Con la aplicación del MANUAL INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE PARA CIUDADES TIPO B, A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA mejorará la calidad vida de los habitantes.	Manual integral de movilidad urbana sustentable.	Movilidad urbana Desarrollo local Planificación Gestión del transporte

Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Carolina Parreño

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La presente tesis permite la aplicación del enfoque cuali-cuantitativo, de la siguiente manera:

- Es cualitativo porque la investigación se basa en el estudio de todas las características particulares, se aplicará esta metodología para describir todas las características encontradas en la movilidad de la ciudad de Riobamba como ciudad tipo B en movilidad, y para describir las estrategias del manual de movilidad.
- El método cuantitativo será aplicable para la realización y aplicación del estudio y análisis del manual sus ventajas y desventajas.

3.2. TIPO DE LA INVESTIGACIÓN.

- **Investigación analítica:** Se realizará una investigación donde se pretende analizar los factores relacionados con la población, movilidad, desarrollo urbano, planificación y políticas públicas.
- **Investigación propositiva:** Esta investigación comprende realizar un diseño de un manual integral de movilidad que permita su articulación con los objetivos del plan de desarrollo y ordenamiento territorial.
- **Investigación bibliográfica:** Esta investigación se realizará a través de la recopilación de información literaria relacionada con el tema: Libros, Folletos, Entrevistas, Revistas y Publicaciones, así como también fuentes informáticas e Internet que proporcionarán la información necesaria.
- **Investigación de campo:** La investigación de campo se realizará a través de visitas a las arterias de la ciudad y puntos críticos de movilidad, así como de sus habitantes, líderes, y representantes de la ciudadanía.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA

La población de esta investigación es de 1260 habitantes de los habitantes del casco central de la ciudad, tomando en cuenta la población del Cantón Riobamba.

La muestra a emplear para el trabajo investigativo es de 295 personas del total de la población del centro histórico de la ciudad de Riobamba.

Se ha aplicado de la siguiente manera:

Calculo del tamaño de la muestra:

Error:	5%
Tamaño de Población:	1.260
Nivel de Confianza:	95%
Tamaño de la Muestra:	295

Fórmula Aplicada:

Gráfico No. 7. Formula de Muestra

$$\frac{N * (\alpha_c * 0,5)^2}{1 + (e^2 * (N - 1))}$$

Fuente: Herrera, Mario. (2011). *Fórmula para cálculo de la muestra poblaciones finitas*. Recuperado el 05 de junio de 2015 de <https://investigacionpediahr.files.wordpress.com/2011/01/formula-para-cc3a1lc-ulo-de-la-muestra-poblaciones-finitas-var-categorica.pdf>.

3.4. MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

3.4.1. Métodos

- **Método inductivo**

El método de la presente investigación es el deductivo, pues parte de lo general a lo particular. Este método permite la comprobación de la idea a defender.

- **Método deductivo**

Con el ánimo de tratar el caso de forma particular dentro de la ciudad de Riobamba, propendemos a identificar los mecanismos de solución al problema de movilidad.

Se presenta principios, conceptos, diferenciaciones, leyes o normas generales de las cuales se extraen conclusiones, o se examinan casos particulares sobre la base de las afirmaciones generales presentadas, además sigue un procesos sistemático.

- **Método analítico**

Consiste en la extracción de las partes de un todo, con el objeto de estudiarlas y examinarlas por separado, para ver las relaciones entre las mismas.

El análisis de un objeto se realiza a partir de la relación que existe entre los elementos que conforman dicho objeto como un todo; y a su vez, la síntesis se produce sobre la base de los resultados previos del análisis.

3.4.2. Técnicas

La técnica de investigación a utilizarse para la recolección de información será básicamente aquellas que nos permitan identificar, analizar, sintetizar y determinar aquellos factores involucrados de una u otra forma en el proceso investigativo, es así que utilizaremos las siguientes:

- **Observación**

Se ha realizado varias observaciones directas en los diferentes puntos críticos de movilidad y evaluando los distintos problemas y necesidades de la ciudadanía en el desarrollo de movilidad y gestión del transporte.

- **Encuesta**

Durante la investigación se ha realizado encuestas a los habitantes, líderes, y representantes de negocios del centro de la ciudad, con el objeto de recaudar la mayor información actual sobre la realidad de la necesidad de planificación de la movilidad y

la gestión del transporte que permitirá a los habitantes buscar alianzas estratégicas con las entidades públicas y privadas para mejorar la calidad de vida y el buen vivir.

3.4.3. Instrumentos

- Documentos bibliográficos, electrónicos y guías de encuesta.
- Cuestionario de la encuesta.
- Registro de la observación.

3.5.RESULTADOS

Se presenta los resultados de la encuesta:

Se toma en cuenta los criterios de la población en base al centro histórico de la ciudad de Riobamba, autoridades de tránsito, comerciantes y peatones permite entender el criterio con respecto al uso incorrecto de vehículos privados, un indebido modelo de parqueaderos, veredas angostas, obstáculos para peatones y bicicletas son, entre otros, parte de los puntos en los que se centra el análisis del centro histórico de la ciudad de Riobamba.

El estudio realizado en el centro histórico me permitió obtener información de las dinámicas de la movilidad, las actividades principales que se realizan, como se percibe la congestión vehicular y peatonal, calidad y seguridad del transporte, el uso del vehículo privado está excediendo el sistema de parqueo tarifado, que según el estudio, “necesita de un giro urgente”. Se recomienda desplazar las áreas de estacionamiento a zonas con mayor impacto para asumir la circulación en busca de parqueo. También se menciona que el tiempo permitido de parqueo tarifado debe reducirse para persuadir al conductor del uso de otros tipos de transporte.

El problema principal del centro es el excesivo número de vehículos privados en circulación, para lo cual se plantea privilegiar el transporte público, el uso de vehículos no motorizados y brindar mayores derechos al peatón.

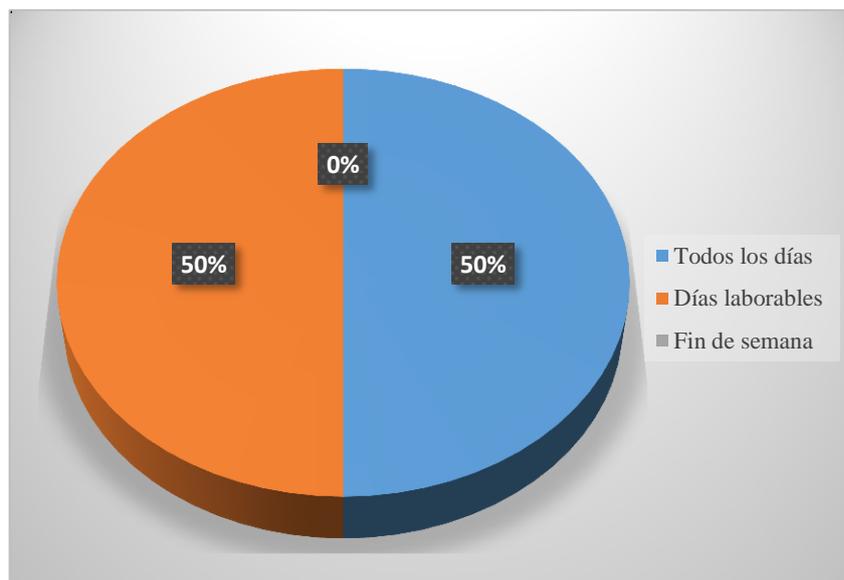
(Cañavate, 2010). Sostiene que la peatonización debe ser mirada desde una perspectiva que equilibre los espacios para vehículos, peatones y movilidad no motorizada. Sobre el tema, se concluye que debería plantearse la recuperación de calles de barrio ya que los niveles de modalidad sostenible en las zonas patrimoniales son inexistentes.

1. ¿Qué días se transporta al centro de la ciudad de Riobamba?

Tabla No. 3. Días de transporte

VARIABLES	FRECUENCIA	%
Todos los días	5	50%
Días laborables	5	50%
Fin de semana	0	0%
Total	10	100%

Gráfico No. 8. Días de transporte



Interpretación:

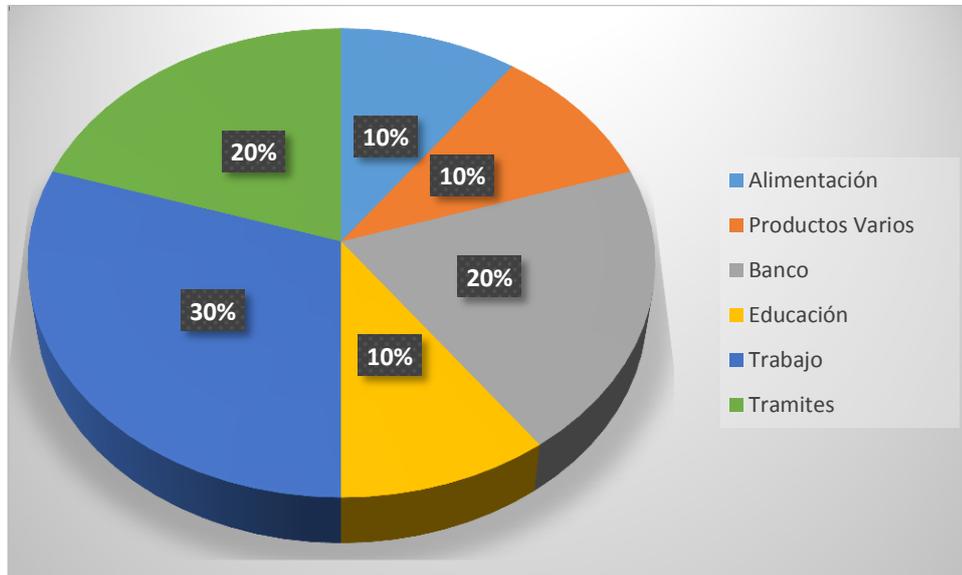
Se utiliza el centro histórico debido a las respectivas gestiones en el centro histórico, comercio, bancos, cooperativas, almacenes y oficinas del servicio público, según la encuesta el 50% de personas utilizan el centro histórico y se movilizan hacía el mismo.

2. ¿Cuándo se transporta al centro de la ciudad de Riobamba, Que actividad principal realiza?

Tabla No. 4. Actividad Principal

VARIABLES	FRECUENCIA	%
Alimentación	1	10%
Productos Varios	1	10%
Banco	2	20%
Educación	1	10%
Trabajo	3	30%
Tramites	2	20%
Total	10	100%

Gráfico No. 9. Actividad Principal



Interpretación:

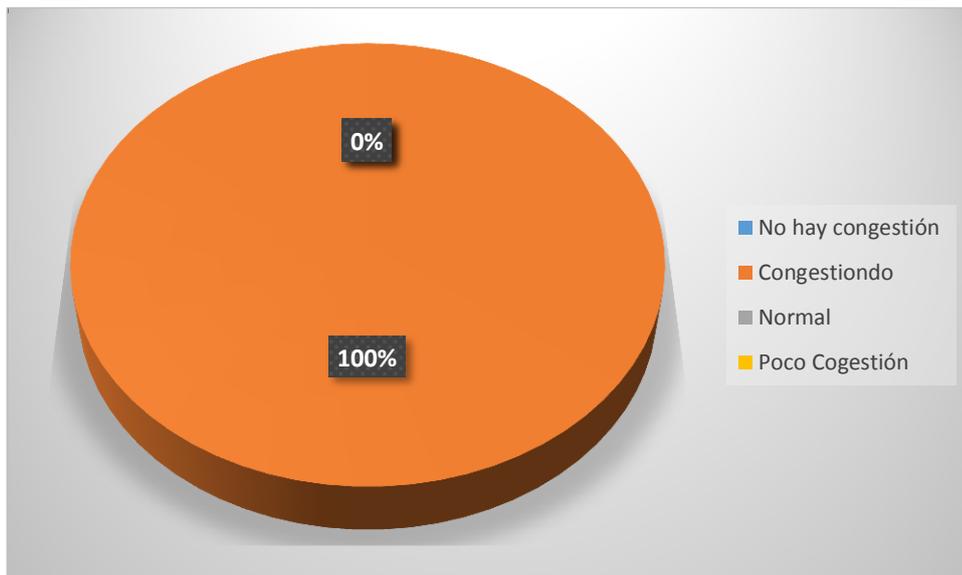
El motivo fundamental hacia el centro histórico son trámites, trabajo y servicios bancarios, Porque en el centro existe la mayoría de entidades tanto locales como gubernamentales para las respectivas gestiones.

3. ¿Cómo percibe la congestión vehicular en el centro de la ciudad de Riobamba?

Tabla No. 5. Congestión vehicular

VARIABLES	FRECUENCIA	%
No hay congestión	0	0%
Congestionado	10	100%
Normal	0	0%
Poco Cogestión	0	0%
Total	10	100%

Gráfico No. 10. Congestión vehicular



Interpretación:

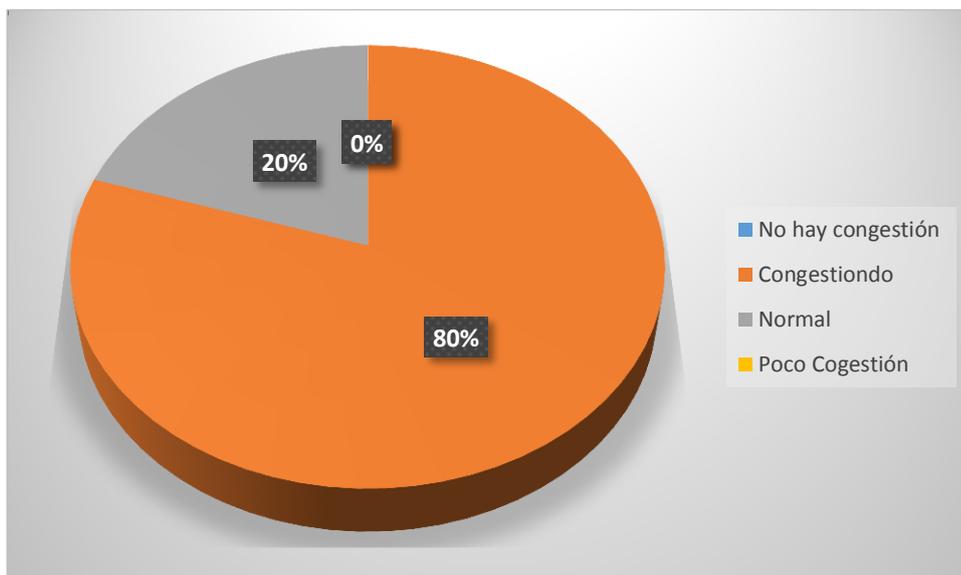
El 100% de encuestados manifiesta que existe congestión en la movilidad en el centro histórico porque las vías transversales son congestionadas y no existe estacionamientos técnicamente ubicados que permiten una movilidad integral.

4. ¿Cómo percibe la congestión peatonal en el centro de la ciudad de Riobamba?

Tabla No. 6. Congestión peatonal

VARIABLES	FRECUENCIA	%
No hay congestión	0	0%
Congestionado	8	80%
Normal	2	20%
Poco Cogestión	0	0%
Total	10	100%

Gráfico No. 11. Congestión peatonal



Interpretación:

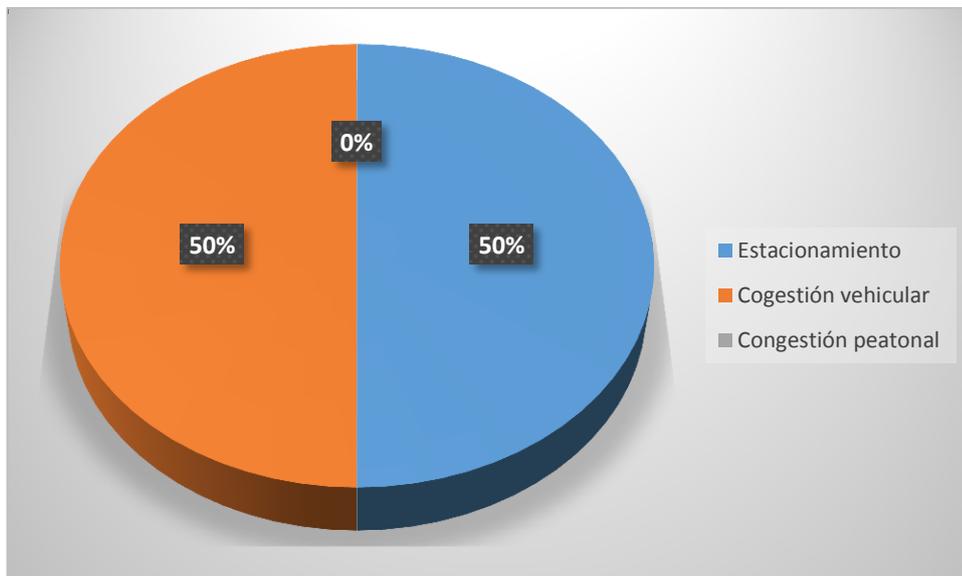
Existe congestión peatonal debido a la falta de calles peatonalizadas que permitan dirigirse al mismo lugar, no existe un estudio integral que permita la movilidad humana dentro del centro histórico lo que provoca congestión.

5. ¿Cuándo realiza actividades en el centro de la ciudad que dificultades presenta?

Tabla No. 7. Dificultades en el centro de la ciudad

VARIABLES	FRECUENCIA	%
Estacionamiento	10	50%
Cogestión vehicular	10	50%
Congestión peatonal	0	0%
Total	20	100%

Gráfico No. 12. Dificultades en el centro de la ciudad



Interpretación:

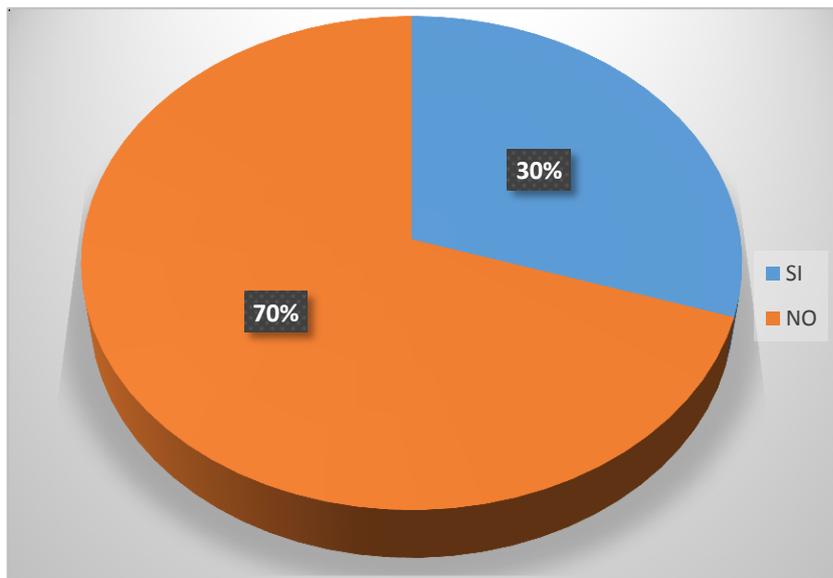
Las personas encuestadas dijeron que las dificultades son los estacionamientos y congestión vehicular, es decir la movilidad en el centro histórico se convierte en un verdadero problema por no existir espacios para estacionamientos y demasiados vehículos lo que dificulta la movilidad.

6. ¿Cree que en el centro de la ciudad de Riobamba existe suficientes estacionamientos?

Tabla No. 8. Estacionamientos

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	3	30%
NO	7	70%
Total	10	100%

Gráfico No. 13. Estacionamientos



Interpretación:

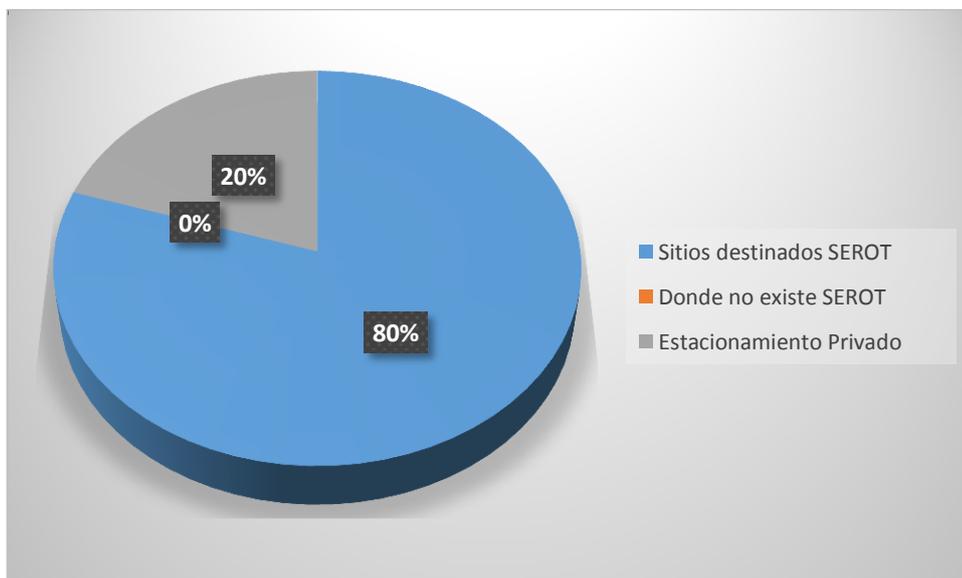
La respuesta de la mayoría de encuestados manifiesta que no existe suficientes estacionamientos, porque todo está saturado en el centro histórico

7. ¿En caso que utilice su vehículo, donde estaciona su vehículo al ir al centro de la ciudad?

Tabla No. 9. Estacionamientos en el centro de la ciudad

VARIABLES	FRECUENCIA	%
Sitios destinados SEROT	8	80%
Donde no existe SEROT	0	0%
Estacionamiento Privado	2	20%
Total	10	100%

Gráfico No. 14. Estacionamientos en el centro de la ciudad



Interpretación:

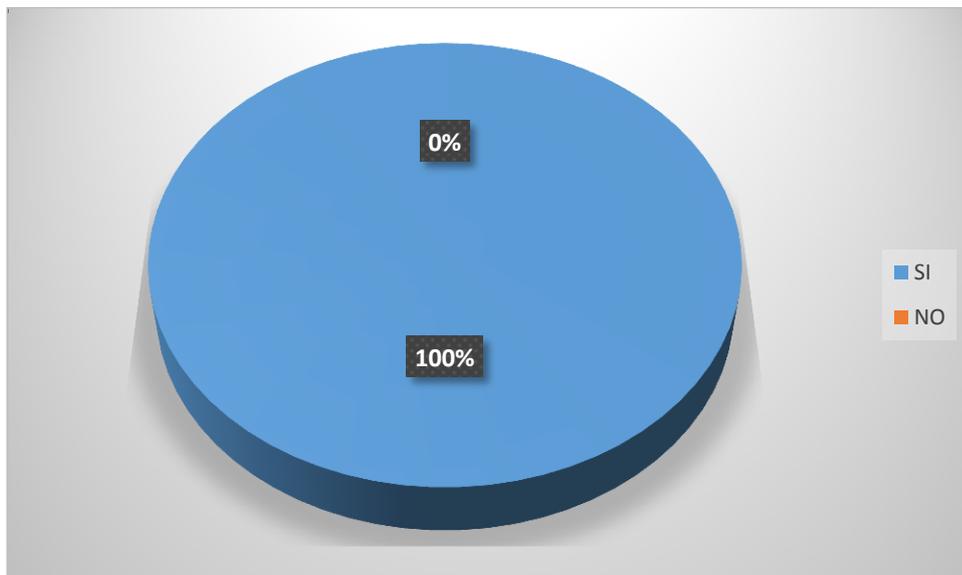
Según los encuestados el servicio que más utiliza es el sistema tarifado SEROT para su respectivo estacionamiento cuando se dirigen al centro histórico de la ciudad de Riobamba.

8. ¿Considera usted el pago por un edificio propio destinado para estacionamiento?

Tabla No. 10. Estacionamientos pagados

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	10	100%
NO	0	0%
Total	10	100%

Gráfico No. 15. Estacionamientos pagados



Interpretación:

Los usuarios de estacionamientos manifiestan que, si utilizarían estacionamientos privados porque se podrá tener mayor comodidad y seguridad al momento de poder estacionar los vehículos.

9. ¿Qué tiempo se demora en el desplazamiento hacia el centro de la ciudad?

Tabla No. 11. Demoras en los desplazamientos

TIEMPOS DE VIAJES PROMEDIO		Desde que sale de su casa, que tiempo tarda hasta llegar al centro de la ciudad		
		MAÑANA	TARDE	NOCHE
		horario 6-9 am	horario 13-17 pm	horario 19-20 pm
Vehículo	5-10 minutos	1	1	
	15-30 minutos	6	5	
	30-60 minutos	3	4	
	1 hora o mas			

Gráfico No. 16. Demoras en los desplazamientos - Mañana

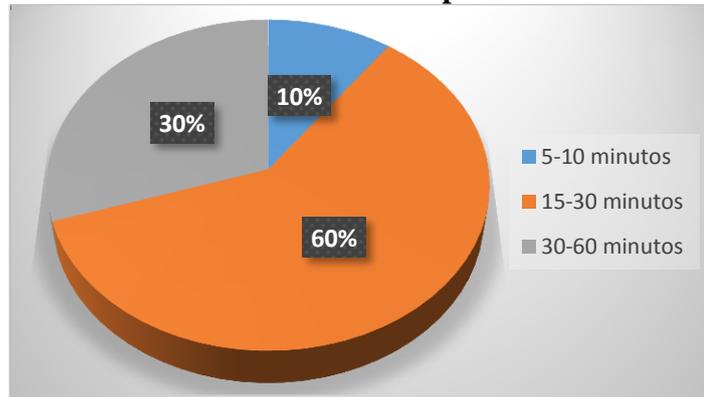
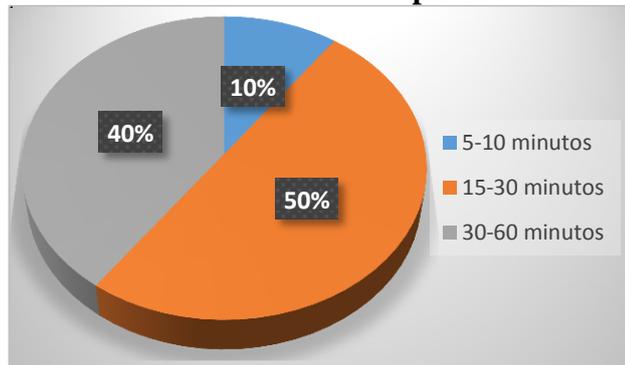


Gráfico No. 17. Demoras en los desplazamientos - Tarde



Interpretación:

Los ciudadanos manifiestan con respecto al tiempo que se demora al dirigirse al centro histórico en la mañana por las actividades de empleo y económicas es donde hay mayores demoras en los desplazamientos, mientras que en la tarde existe una

disminución en las demoras de desplazamiento por lo que existe mayor comodidad en los estacionamientos.

10. ¿Cómo percibe la calidad y su seguridad al transportarse en la ciudad de Riobamba?

Tabla No. 12. Calidad y seguridad en el transporte

VARIABLES	TRANSPORTE PÚBLICO		TRANSPORTE PRIVADO	
	CALIDAD	SEGURIDAD	CALIDAD	SEGURIDAD
BUENA	0	0	10	10
MALA	10	10	0	0
PÉSIMA	0	0	0	0
Total	10	10	10	10

Gráfico No. 18. Calidad y seguridad en el transporte – Transporte privado

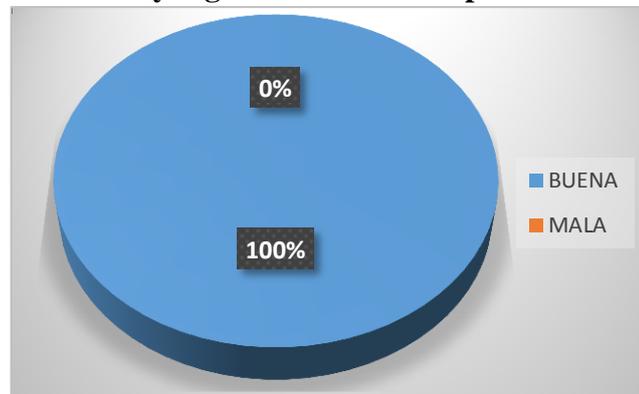
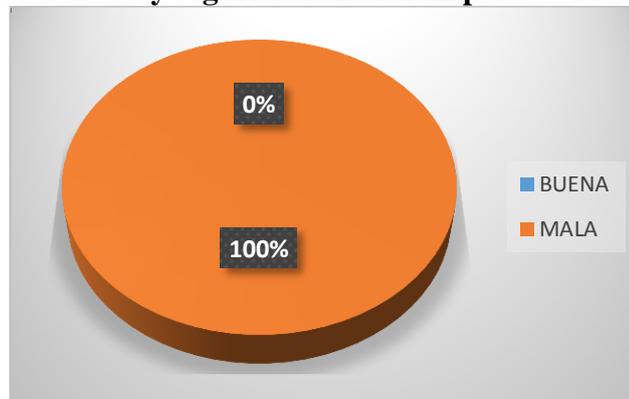


Gráfico No. 19. Calidad y seguridad en el transporte – Transporte público



Interpretación:

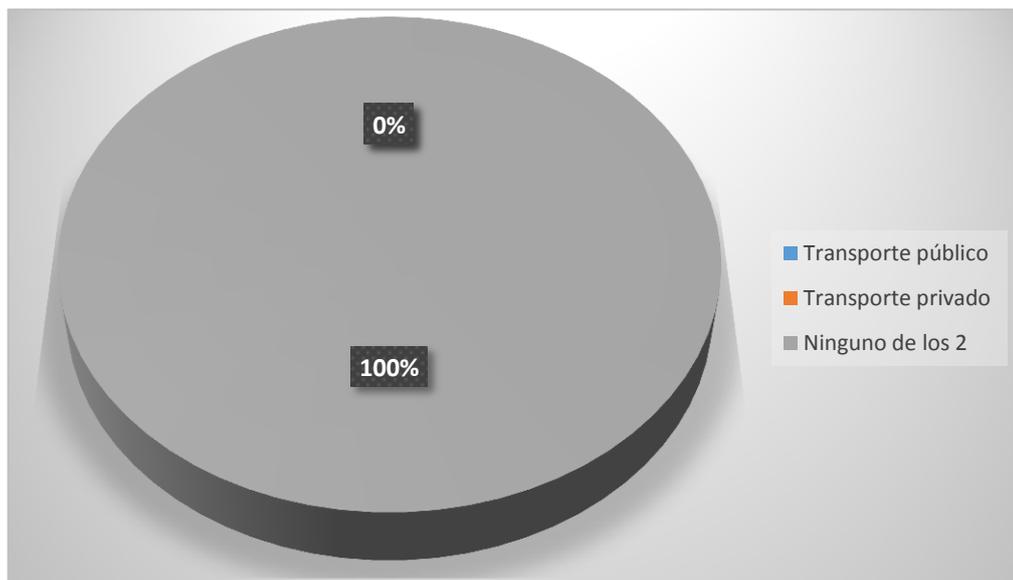
Según los encuestados, es mala la movilidad hacia el centro histórico de la ciudad de Riobamba, lo que provoca dificultades para efectuar sus respectivos trámites.

11. Cree usted que, al cumplir con la función de peatón, es respetado por:

Tabla No. 13. Función del peatón

VARIABLES	FRECUENCIA	%
Transporte público	0	0%
Transporte privado	0	0%
Ninguno de los 2	10	100%
Total	10	100%

Gráfico No. 20. Función del peatón



Interpretación:

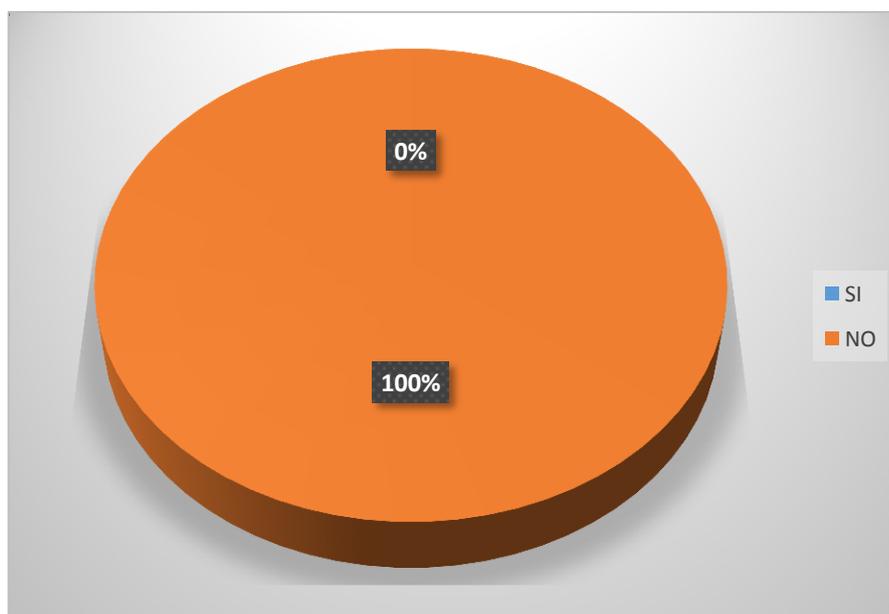
Con un rotundo NO, la ciudadanía manifiesta que no se respeta al peatón.

12. ¿Cree que como peatón existen adecuadas señalizaciones (pasos cebra, pares velocidad, etc.)

Tabla No. 14. Adecuada señalización vial

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	0	0%
NO	10	100%
Total	10	100%

Gráfico No. 21. Adecuada señalización vial



Interpretación:

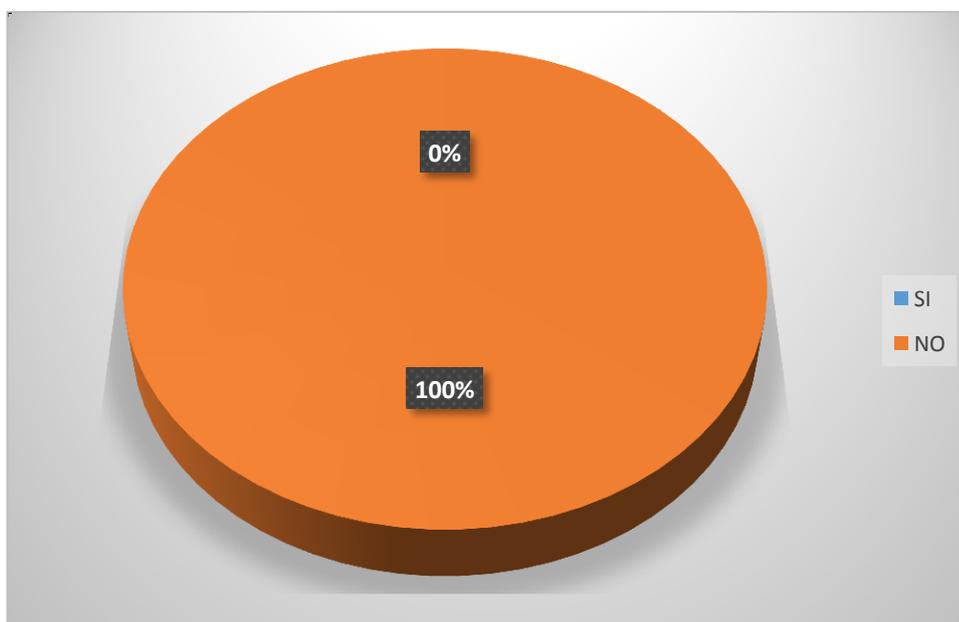
De igual forma con mucha consistencia manifiesta que no existe las adecuadas señalizaciones en el centro histórico de la ciudad de Riobamba lo que afecta aún más la movilidad dentro del mismo.

13. ¿Usa bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo/Centro de educación/diligencia?

Tabla No. 15. Medio de transporte alternativo

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	0	0%
NO	10	100%
Total	10	100%

Gráfico No. 22. Medio de transporte alternativo



Interpretación:

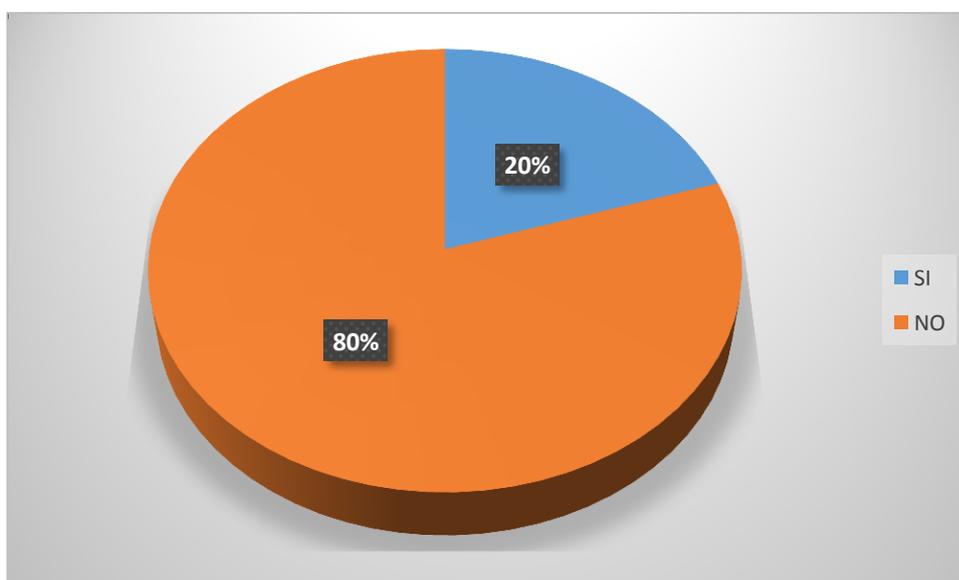
No se utiliza la bicicleta como medio de transporte, por varios factores según la ciudadanía, es decir todavía no es una alternativa este uso de este medio en la ciudad.

14. ¿Usa bicicleta como medio de recreación (¿Paseos, viajes fines de semana, etc.?)

Tabla No. 16. Medio de recreación

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	2	20%
NO	8	80%
Total	10	100%

Gráfico No. 23. Medio de recreación



Interpretación:

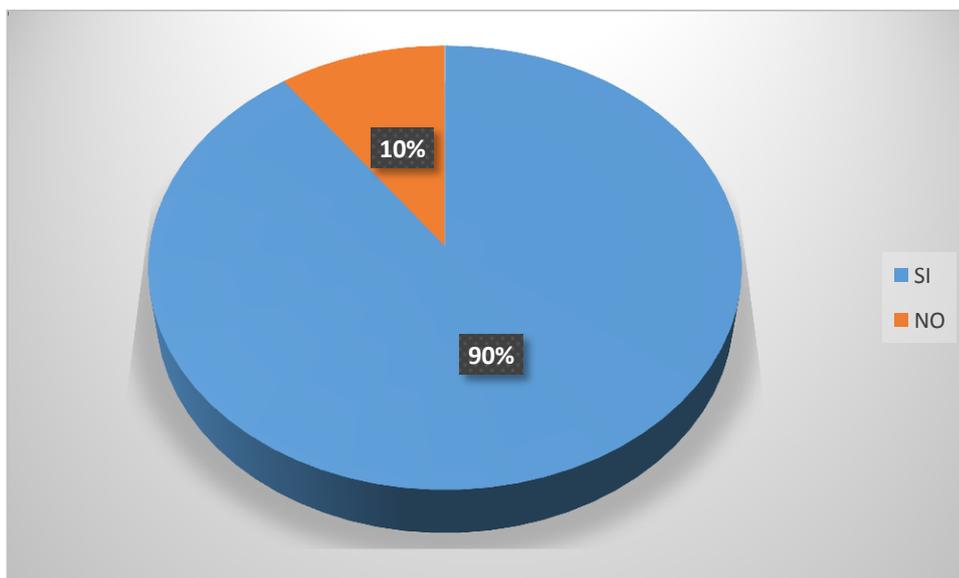
Sin embargo, en esta pregunta se manifiesta que si existe un uso de bicicleta los fines de semana como deporte o como alternativa de paseo sea en familia o simplemente solos.

15. Está de acuerdo con la opción de no permitir el ingreso de vehículos al centro de la ciudad, para disminuir el tráfico, y que estas vías sean de uso exclusivo peatonal

Tabla No. 17. Ingreso de vehículos

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	9	90%
NO	1	10%
Total	10	100%

Gráfico No. 24. Ingreso de vehículos



Interpretación:

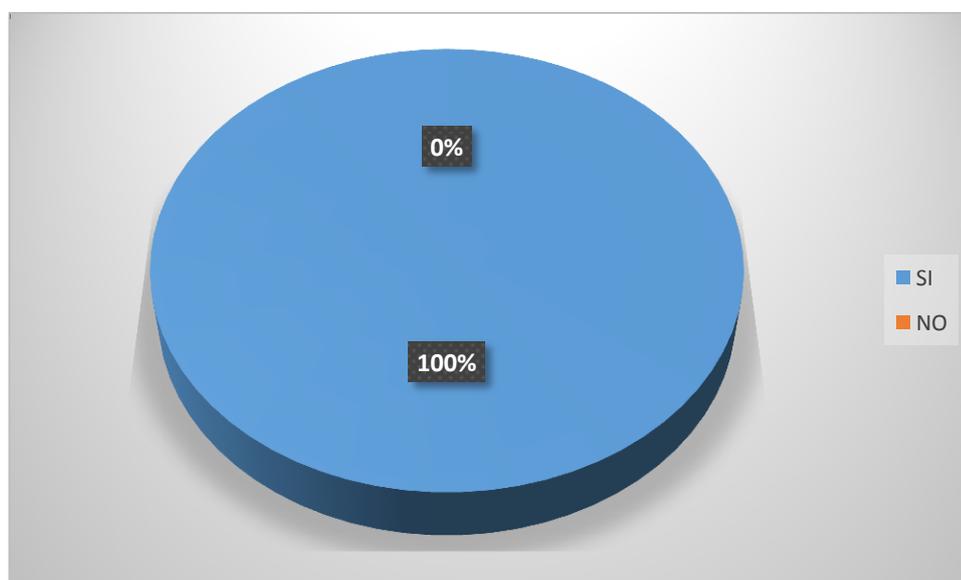
La ciudadanía manifiesta que, si porque mejoraría la movilidad peatonal y vehicular en el centro de la ciudad de Riobamba, dando como alternativa aire limpio y libre polución, pero sobre todo seguridad al peatón al moverse.

16. ¿Le gustaría saber más sobre reglas, restricciones, campañas, cambios sobre el transporte en general, que realiza el GAD de la ciudad de Riobamba?

Tabla No. 18. Información sobre el transporte

VARIABLES	FRECUENCIA	%
SI	10	100%
NO	0	0%
Total	10	100%

Gráfico No. 25. Información sobre el transporte



Interpretación:

La ciudadanía manifiesta que sí, porque de esta manera los ciudadanos se enterarían de los cambios mediante campañas publicitarias y sobre concientizar a las personas que se debe utilizar de mejor manera los medios de transporte en general y las responsabilidad y derechos del peatón que son la mayoría.

CAPÍTULO IV PROPUESTA

4.1. PROPUESTA DEL MANUAL DE MOVILIDAD CON ENFOQUE EN EL CENTRO HISTORICO DE RIOBAMBA

El primer concepto que suele salir a colación cuando se habla de accesibilidad y movilidad en los centros históricos es el de la peatonalización. En realidad, se trata de una fórmula tan generalizada que se ha convertido casi en un equipamiento normalizado de las ciudades europeas. (Rolf Monheim, 2002) un clásico del estudio de las zonas peatonales alemanas dijo al respecto: «una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada».

Para los visitantes y en especial el turismo extranjero, la zona peatonal se ha convertido en un remanso de normalización que facilita su estancia al mismo tiempo que la a culturiza.

Sin embargo, hablar de las peatonalizaciones sigue teniendo enjundia en la medida en que sus virtudes y defectos permiten con facilidad saltar rápidamente a consideraciones más generales sobre el tráfico y el urbanismo de los centros históricos.

Se pretende en consecuencia presentar aquí un breve marco teórico de las peatonalizaciones y, más en general, de las políticas de tráfico en los centros históricos, que posteriormente será enriquecido por los ejemplos prácticos presentados en otras ponencias.

En la época Gran Colombiana, Riobamba fue una de las ciudades más importantes del Distrito Sur de la Gran Colombia. Este distrito era Gobernado por el Primer Ministro Juan José Flores, la sede de dicho Gobierno regional estaba en esta ciudad, en el lugar que actualmente ocupa el Colegio Maldonado, también llamado en esa época Casa Maldonado. Diversos factores contribuyeron a que Riobamba, en la primera mitad del siglo XX adquiriera un desarrollo social, cultural y económico muy particular, que la convirtieron nuevamente en la tercera ciudad del país, con una población superior a los

20 mil habitantes. Durante esta época de oro, se consiguieron plasmar en realidades muchos adelantos urbanísticos como respuestas a las exigencias de la sociedad riobambeña. Un factor trascendental para el desarrollo de la ciudad y de los pueblos de la provincia fue el paso del ferrocarril, la vía a la costa iba hasta Guayaquil y la vía de la sierra que la conectaba con Quito; desde los primeros años del siglo. Esta vía de enlace entre Costa y Sierra ocupó a bastante población riobambeña durante largos años.

4.1.1. Objetivos del manual de movilidad

- Garantizar la accesibilidad para todos al lugar de trabajo y a los servicios;
- Mejorar la seguridad;
- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía;
- Aumentar la eficiencia y la efectividad de costes del transporte de pasajeros y de mercancías;
- Hacer más atractivo y mejorar la calidad del entorno urbano.

4.1.2. Leyes que intervienen con los GADS planificación y control del transporte

La Constitución de la República del Ecuador, que garantiza entre otros aspectos, los derechos de los ciudadanos y ciudadanas; de los servicios públicos y de participación ciudadana; y con ello, lo relacionado al buen vivir; crea una nueva organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en su territorio, con el objeto de consolidar el nuevo régimen de desarrollo, centrado en las garantías constitucionales, que permitan cumplir a los gobiernos autónomos descentralizados sus potestades y facultades, enmarcadas en la autonomía y descentralización, que aporte en la construcción de un desarrollo justo y equilibrado en todo el país.

Por su parte, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, la potestad, de asumir, dentro de cada una de sus jurisdicciones, la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Con la finalidad de garantizar la seguridad jurídica, sobre los aspectos relacionados a la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, el Consejo Nacional de Competencias, establece transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en dicho cuerpo normativo.¹

Es por ello que, se ha establecido la necesidad de formular modelos de gestión diferenciados, que dieran cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados, metropolitanos y municipales que permitan asegurar, la provisión de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad establecidos en el art. 314 de la Norma Suprema.

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 emitidas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.²

La transitoria décima octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito

Se hace mención a gestión, la puntualizando como:

- a) “Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial;
- b) Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias;

¹ Resolución No. 006-CNC-2012, artículo 1

² Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, artículo 30.3

- c) Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales, puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos por el ente rector;”
- d) Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;
- e) Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y
- f) Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.³

Las disposiciones del Consejo Nacional de Competencias determina que para la definición de los modelos de gestión diferenciados, se estableció un índice de necesidad que consideró la población, el número de vehículos cantonal, la tasa de motorización cantonal, la densidad poblacional del cantón, la dispersión poblacional cantonal, la participación de la población urbana en la población total, la capitalidad provincial, la dinámica económica, la cercanía a la cabecera cantonal, y la existencia de convenios previos de descentralización; la experiencia de cada cantón, en función de los resultados del informe de capacidad operativa presentado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas y la existencia de requisitos mínimos de sostenibilidad para la prestación del servicio, que dieron como resultado tres modelos de gestión: A, B y C. Para el caso del GAD de Riobamba, se clasificó como un modelo de Gestión B.⁴

Dentro de los diferentes regímenes jurídicos políticos siempre es importante y necesario para estudiar cualquier rama del derecho y de las legislaciones partir de un punto clave que es la legislación histórica, que permitirá una interpretación evolutiva y dinámica de las mismas. En tal virtud corresponde analizar brevemente los escenarios políticos, económicos y sociales, que llevaron a que los legisladores expidan determinada ley, cuáles fueron las causas de su origen o reforma, sus consecuencias y su aplicabilidad. Es así que por el lapso aproximado de treinta años el Ecuador tuvo que soportar cambios de Constituciones de la República, técnicamente (aunque no en estricto derecho) se consideraría una por década, produciendo una gran inestabilidad jurídica y obligando así como ley fundamental y suprema reformas en los diferentes cuerpos legales y reglamentarios del país, tal es el caso por ejemplo de las leyes de los diferentes

³ Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, artículo 19

⁴ Resolución No. 006-CNC-2012, artículo 1

niveles de gobierno y de las leyes de tránsito y transporte. Obviamente estos cambios en la estructura jurídica del Estado tuvieron su génesis tanto en el clamor ciudadano, como en el requerimiento de un país democrático y los diferentes gobiernos de turno del Ecuador. Pues son alrededor de 15 gobiernos que han presidido al país por esos 30 años, unos con duración de horas o días en el poder, otros pocos sí lograron cumplir con su periodo de mandato. Efecto de estos cambios de gobiernos lógicamente fueron las varias normas jurídicas que han existido en nuestra legislación, en especial en el campo de competencias. Hecho que difiere con gran parte de la comunidad internacional. De tal manera desde el punto de vista de la comunidad internacional y concretamente en muchos países de América Latina y en el Ecuador la descentralización surgió como respuesta a las crecientes movilizaciones reivindicativas, expresiones de descontento y malestares que se dieron por la profunda crisis social y económica que generaron los modelos centralistas de gobierno; con ello se pretendió que exista una entrega oportuna de los recursos necesarios hacia los gobiernos locales, mediante la instauración de leyes que lo respalden. Para evitar que esta inestabilidad repercuta en los derechos adquiridos, internacionalmente es reconocido el principio de progresividad de los derechos a través de la historia, por ello se establece que las normas del derecho interno deben ir conforme a las decisiones constitucionales y a los compromisos internacionales adquiridos por el Estado. Esta valoración tiene dos aspectos, primero la observancia de la progresividad, y segundo la negación de la regresividad, como en el caso de la transferencia de competencias. Profundizando aún más en los periodos de descentralización que vivió el Ecuador, analizaré brevemente las tres últimas constituciones las cuales marcaron tendencia hasta llegar a la descentralización que hoy la vivimos. La descentralización administrativa que vivió el Ecuador propendió a un desarrollo armónico de todo su territorio, a una estimulación de las áreas deprimidas y a la distribución de los recursos y servicios de acuerdo con las necesidades de las diferentes circunscripciones territoriales. Para un desarrollo armónico de la descentralización del estado se ha analizado el rol y la pertinencia de cada nivel de gobierno, las necesidades de fortalecimiento y las capacidades operativas de cada nivel de gobierno, sus asignaciones de ingresos, gastos y transferencias que han provocado un posicionamiento de la descentralización. La Constitución de 1978 aparece con el conocido retorno al régimen constitucional, época en la cual la ciudadanía promovió una consulta popular en la que los ecuatorianos escogerían entre una nueva Constitución Política o la reforma a la Constitución Política de 1945, siendo la primera la de

preferencia del soberano. La misma que tuvo vigencia por 20 años, durante los cuales se dictaron diferentes normas, entre ellas estaba la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre publicada en el Registro Oficial 1002 de agosto de 1996, y su Reglamento a la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que contenían una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes, que todo en materia de regulación gozaba de muchos vacíos que producía una proliferación desordenada de operadores de transporte por cuanto no existía un marco jurídico que organice, regule y controle esta actividad a nivel nacional. En ese entonces el gobierno central, a través de la Policía Nacional era quien ejercía esta competencia. No obstante, lo importante de esta Constitución Política de la República del Ecuador es que en su artículo 149 literal b) definía que: Los consejos provinciales y concejos municipales constituyen los organismos del Gobierno Seccional que gozarán de autonomía funcional, administrativa y económica, en sus respectivas circunscripciones territoriales; la Constitución y la Ley señalarán las funciones y las áreas de su exclusiva competencia; no obstante en su artículo 159 enumera las atribuciones del Concejo Municipal, dentro de las cuales ninguna era relacionada con el tránsito, transporte o la seguridad vial, pero lo trascendente es que ya estaba determinado el iniciar con la transferencia de competencias del gobierno central a las municipalidades del país, pues mediante la descentralización administrativa de competencias el Estado buscaba el desarrollo armónico de todo su territorio, que era el camino para que posteriormente se descentralicen competencias relacionadas con la movilidad. En los años posteriores, después de los cambios de gobiernos que el Ecuador se vio envuelto, la crisis jurídica fue marcando la necesidad de un giro dentro de la legislación ecuatoriana.

Por ello el tránsito, transporte y seguridad vial podía ser descentralizados a favor de municipalidades al no estar prohibido por la Constitución; al contrario la misma lo permitió por primera vez en virtud de lo establecido por su artículo 234, que establecía en su parte pertinente que

El concejo municipal, además de las competencias que le asigne la ley, podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, de acuerdo con las necesidades de la comunidad. En otras palabras, la Constitución Política del Ecuador del año 1998 permitía que todas las competencias del gobierno central puedan descentralizarse, por ello a partir de ese año, el tránsito, transporte y seguridad vial empezó a ser descentralizado a favor de las municipalidades. Siendo este el gran salto

en materia de descentralización que dio el Ecuador, por lo que progresivamente ciertas municipalidades fueron asumiendo entre otras nuevas, esta competencia de forma parcial conforme en esta tesis se desarrollará. La competencia de control de tránsito, transporte y seguridad vial no podía ser ejercida aún por las municipalidades, en tanto que la competencia de planificación y regulación ya la empezó a ejercer la Comisión de Tránsito y Transporte Terrestre a través de sus unidades provinciales, que ya fue también un gran progreso que esta competencia pase a manos civiles y ya no de la Policía Nacional. Por citar un ejemplo, la Municipalidad de Cuenca celebró en 1999 con el Ministerio de Gobierno un convenio de transferencia de funciones asume las atribuciones de organizar, planificar y regular el tránsito y el transporte terrestre dentro del área urbana del cantón Cuenca; funciones que serían ejecutadas a través de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte creada mediante la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Cuenca. Posteriormente, en el año 2007 se realiza un Convenio Ampliatorio de Transferencia de Funciones, Facultades y Atribuciones en Tránsito y Transporte Terrestre al I. Municipio del Cantón Cuenca, entre el Concejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y la Municipalidad de Cuenca, con la finalidad de precisar algunas de las competencias asumidas mediante el primer convenio, como es el caso de regular al transporte en las parroquias rurales de Cuenca. La actual Constitución, la del 2008, surge con la necesidad de un pueblo burlado en sus derechos y sobre todo sin una viabilidad clara y directa para el ejercicio de los mismos; Constitución que produce un giro total en su concepto, surgiendo la tendencia neo constitucionalista en el país, que está en plena transformación y además consagra tanto derechos como su ejercicio. La Constitución del 2008 ya otorga competencias exclusivas y obligatorias para los diferentes niveles de gobierno, en miras a fortalecer a los gobiernos autónomos descentralizados, para que logren asumir con eficiencia e idoneidad los desafíos del desarrollo. El origen de esta Constitución se remonta a que el actual Presidente de la República Economista Rafael Correa como principal propuesta de campaña proclamaba el llamar a una Asamblea Constituyente, para que se expida una nueva Constitución, hecho que al llegar al poder fue de las primeras gestiones de su mandato. De esta forma inició una serie de victorias electorales del gobierno, iniciando por la consulta popular para que se convoque a esta Asamblea Constituyente y además las elecciones de asambleístas quienes en mayoría fueron del movimiento oficialista. Como antecedente vale recalcar que en el Congreso Nacional por deficiencias legislativas, varios diputados

de oposición fueron destituidos de su cargo y a la par, meses después al entrar a funcionar la Asamblea, el Congreso cesó de sus labores. Justamente en esos días en la ciudad de Quito se produjo un accidente de tránsito de una unidad de transporte escolar que causó la muerte de un niño, al no existir una ley que sancione a la operadora (al conductor sí sancionaba), que contemple aspectos relacionados con la prevención y que garantice a la ciudadanía seguridad en la movilidad; por lo que se dieron varias acciones de movimientos sociales que conllevaron a que el Congreso Nacional previo a cesar de sus funciones, de forma urgente y apresurada dicte una nueva ley de la materia, no obstante al posesionarse la nueva Asamblea Constituyente al tener plenos poderes dentro de sus primeras leyes dictó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial derogando la ya dictada por el Congreso Nacional. Por lo que aparentemente fue un tema más político que técnico. Uno de los considerando de esta ley de fecha 24 de julio de 2008 motiva su expedición en que esa fecha existía una proliferación desordenada de operadores, por cuanto no existía un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional; además que a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no era considerado como un sector estratégico de la economía nacional; y, finalmente se expide la ley por cuanto existían diferencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre. Posteriormente se dicta esta Constitución de la República del Ecuador del 2008, misma que recogió los anhelos e ideales de varios sectores sociales, así como gran influencia política de movimientos de centro izquierda e izquierda, cuerpo normativo que ante todo es de carácter garantista, proteccionista, progresista, en el que derechos novedosos fueron elevados a categoría de constitucional. Esta nueva Constitución cambia la tradicional estructura del Estado, para cuyo efecto dejó un legado a una Comisión Legislativa de realizar once diferentes leyes, como el COOTAD, aunque quien a la larga dictó fue la Asamblea Nacional. Finalmente para la vigencia de esta nueva Constitución, requería de una aprobación por vía de Referéndum, en la que el soberano en mayoría absoluta la aprobó, entrando de esta manera a regir la actual Constitución.

1.1.2 Descentralización de competencias en la actualidad.

En esta Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 394 obliga a que el Estado garantice la libertad de transporte y desarrolla en el literal 6) del artículo 264 dentro de las competencias exclusivas reconocidas a favor de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, el regular, controlar y

planificar el tránsito, el transporte y la seguridad vial en el ámbito de su jurisdicción; competencia exclusiva que además es considerada en lo que corresponda dentro de la jerarquía de las normas al tenor del artículo 425 de esta Ley Fundamental. A partir de este año se da un giro total, pues se radicaliza la descentralización de diferentes competencias a favor de los diferentes niveles de gobierno en la forma en la que se analizará posteriormente. Antecedentes por los cuales además según lo dispone esta Constitución, la Asamblea Nacional expidió el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, que en sus artículos 55 literal f) y 130, atribuye a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos el regular, controlar y planificar el tránsito, transporte y seguridad vial en las circunscripciones territoriales de su jurisdicción. Según el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal; no obstante la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo (actualmente Ministerio de Transporte y Obras Públicas —MTO), que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia (actualmente Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial —ANT). De esta forma los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte terrestre que presta un servicio público, de conformidad con la ley. Esta misma facultad es coincidente por una ley orgánica especial, es decir por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,⁸ que en su artículo 30.4 indica que es atribución de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos el regular, controlar y planificar el tránsito, transporte y seguridad vial en las circunscripciones territoriales de su jurisdicción. Ley que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para ello se fundamenta en los principios generales del derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formación del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. La ley enmarca además los diferentes aspectos de forma dispersa que

se conciben en los planes de movilidad cantonal en los términos a analizarse durante el desarrollo de la tesis. Continuando con el tema analizado, desde el punto de partida debo empezar indicando que según el libro Derecho Administrativo de Efraín Pérez, la Constitución del 2008 modifica la tradicional nomenclatura de los gobiernos territoriales, denominados anteriormente régimen seccional autónomo, que ahora se denominan gobiernos autónomos descentralizados, incorporando a las regiones autónomas, resultantes de la fusión de dos o más provincias y otorgándoles a los distritos metropolitanos las mismas condiciones y requisitos que una región autónoma, para su establecimiento, quienes según la Constitución también pueden ejercer la competencia de regulación, planificación y control de la movilidad, pero por cuanto aún no existe en Ecuador ninguno creado no analizaré ello sino me remitiré exclusivamente a los municipales y metropolitanos. La Constitución de la República del 2008 en su artículo 238 determina: —Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los concejos provinciales y los concejos regionales. De esta manera podemos apreciar que la actual Constitución nos permite enumerar a los gobiernos autónomos descentralizados de la siguiente manera: 1.-Consejo regional 2.-Consejo provincial 3.- Consejo cantonal 4.-Juntas parroquiales rurales Existiendo además regímenes especiales: 5.- Consejo metropolitano 6.- La provincia de Galápagos 7.- Circunscripciones indígenas y pluriculturales. Además con un régimen todavía indefinido se reconocen: 8.- Las mancomunidades en conclusión lo que la descentralización de competencias persigue, es que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias otorgadas por parte del gobierno central, con plena capacidad de decisión, financiamiento y ejecución de las actividades que conforme a la ley les correspondan, para que de esta manera mejore la gestión de los servicios, se logre distribuir adecuadamente las riquezas, se impulse al desarrollo territorial y se fortalezca la institucionalidad local y nacional. Fernando Carrión, en su obra La Descentralización en el Ecuador: opciones comparadas, hace un acotamiento a esto diciendo: “La descentralización debe ser entendida no como la eliminación de la centralización del poder estatal, sino como la distribución equitativa y democrática en su interior.” A continuación y para entender a cabalidad lo que abarca la descentralización, enumeraré los elementos de la misma, conforme lo ilustra el libro de Derecho Administrativo, del Dr. Efraín Pérez; siendo estos elementos los siguientes:

1.- La competencia administrativa y la existencia de personas jurídicas de derecho público diferentes de la persona jurídica Estado.- Pues la descentralización consiste en la transferencia de competencias de la administración central a personas jurídicas de derecho público y no a unidades u oficinas del Gobierno Central, puesto que en este caso lo que se produciría no es descentralización, sino una desconcentración de competencias. 2.- La existencia de presupuesto y fondos propios.- Pues de este modo se pueden cumplir los objetivos y finalidades para los cuales la entidad ha sido creada. 3.- La existencia del control de tutela que ejerce el estado sobre la entidad descentralizada.- Este control puede establecer mayor o menor sujeción de la entidad al Estado. En este sentido y por otro lado, vale profundizar este tema de la descentralización mediante un análisis doctrinal de la competencia que poseen los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos que hayan asumido la competencia de regulación de transporte terrestre o que estén por asumirla al tenor de la Resolución N° 006-CNC-2012, a analizarse posteriormente citando algunos criterios. Según el profesor Eduardo Rojas, en su obra *Gobernar a las Metrópolis* (2007), la importancia de la descentralización de las competencias a los gobiernos locales, como la del transporte, es la necesidad de aumentar la competitividad y promover el crecimiento económico local, por ello los gobiernos nacionales están intentando mejorar los servicios e infraestructuras, transfiriendo responsabilidad a gobiernos subnacionales, más afines con las necesidades de las economías locales y dotados de una mayor capacidad para trabajar con empresarios locales y organizaciones de la sociedad civil. En este aspecto, una de las competencias a descentralizarse es la de regulación, término que al decir de Gérard Marcou (2009), en la página 41 de su obra *La regulación y los servicios públicos*; las enseñanzas del derecho comparado, es aquella concebida como un nuevo modelo de intervención del poder público, a través de medios administrativos, para garantizar la satisfacción de las necesidades colectivas en un contexto de competencia. Con esta fuente doctrinal el ordenamiento jurídico vigente, contempla los mecanismos de control administrativo de la descentralizada competencia municipal y metropolitana de transporte terrestre, por intermedio de un título habilitante. Toda la síntesis realizada respecto de la descentralización de competencias establecida en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, conlleva a que se definan algunos aspectos que clarifiquen lo que abarca una descentralización de una competencia y de un servicio público en el siguiente subtema. 1.2 Proceso de descentralización de competencias de movilidad, en el marco de la Constitución y el COOTAD 1.2.1 Proceso de descentralización de

competencias prevista en la ley. Entendiendo que la descentralización de competencias consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados; el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (2010), en su artículo 106, indica que la finalidad de la descentralización de competencias es el garantizar la realización del buen vivir y la equidad interterritorial, a fin de conseguir iguales niveles de vida en todos los sectores de la población, mediante el fortalecimiento de los gobiernos autónomos descentralizados, acercando de esta manera la administración a la ciudadanía; de esta manera se puede comprender la importancia que tiene el hecho de que el Estado regule en su procedimiento de descentralización de competencias. La descentralización según el libro del autor Marco Antonio Guzmán Descentralización, Autonomías y Solidaridad Nacional, es un proceso complejo, que implica: la modernización del sector público; la redefinición de responsabilidades, con énfasis en el nivel local, para cada uno de los sectores encargados de proveer servicios a la población; así como el establecimiento de pesos y contrapesos y reglas intergubernamentales confiables. Tal proceso supone la puesta en marcha y mantenimiento constante de un permanente intercambio de opiniones con la ciudadanía y el desarrollo de formas de participación directa. Es en definitiva un complejo proceso político, en el cual confluyen demandas sociales e intereses políticos que se caracteriza por un alto potencial de inestabilidad a corto plazo, y cuyos resultados se concretan a mediano y largo plazo. El Estado para desarrollar el proceso de descentralización de competencias ha clasificado las áreas sobre las cuales interviene y es responsable en tres sectores: Sector privativo.- Las competencias y facultades de este sector no son descentralizables, es decir que son exclusivas del gobierno central, debido a su naturaleza de carácter estratégica nacional. Como ejemplos de sectores privativos tenemos a: la defensa nacional, protección interna, de orden público, relaciones internacionales, etc. - Sector estratégico.- En éstos sectores el Estado se reserva para sí todas las competencias y facultades, debido a su influencia económica, social, política y ambiental. Por ejemplo tenemos: la generación de energía, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, entre otros. - Sectores Comunes.- Son aquellos sectores de responsabilidad del Estado que son susceptibles de mayor o menor descentralización, dependiendo de la naturaleza del servicio público y de acuerdo con el principio de subsidiaridad. El transporte si bien es de carácter estratégico para el Estado,

se enmarca dentro del sector común susceptible de ser descentralizado. El artículo 264 numeral 6) ibídem, en concordancia con el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (2010) y el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2011), establece que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales: —Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 de la Constitución en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Por ello es necesario indicar que las competencias ejercidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su calidad de organismo técnico nacional de la materia parte integrante del gobierno central (Ministerio de Transporte y Obras Públicas), pueden ser transferidas progresivamente a los diferentes gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos del país. Estas competencias de conformidad con la ley se le atribuyen al Consejo Nacional de Competencias (institución que es una persona jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, presupuestaria, financiera y con patrimonio propio). El Consejo Nacional de Competencias confiere las respectivas atribuciones y facultades a cada GAD; y, mediante Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, transfiere las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos del Ecuador. Por tal virtud, antes de analizar la mencionada Resolución N° 006-CNC- 2012, de fecha 26 de abril de 2012, es necesario previamente citar que el Sistema Nacional de Competencias que fue creado por la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno, según la Constitución de la República en el numeral 1) de su artículo 269), deberá contar con un organismo técnico que será el Consejo Nacional de Competencias, cuya función será el regular el procedimiento y plazo máximo de transferencia de todas las competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados en su diferentes niveles, es decir, tendrá la función de organizar e implementar el proceso de descentralización. Para que el Consejo Nacional

de Competencias pueda implementar y organizar de manera adecuada el proceso de descentralización de competencias, el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (2010), en su artículo 119, literal j), le faculta monitorear y evaluar de manera sistemática la gestión adecuada de las competencias transferidas; así mismo para cumplir esta función a cabalidad: en el mismo artículo 119, literal p) establece el COOTAD la necesidad de realizar evaluaciones anuales y balances globales a cada uno de los niveles de gobierno, para observar los resultados alcanzados en la descentralización. Por otro lado el artículo 120 del COOTAD explica que los recursos con los que contará el Consejo Nacional de Competencias para el cumplimiento de sus fines, serán asignados con cargo al presupuesto general del Estado. A continuación daré a conocer las funciones que he considerado como las fundamentales que debe cumplir el Consejo Nacional de Competencias, mismas que están determinadas en el artículo 119 del COOTAD: - Cumplir y hacer cumplir las disposiciones constitucionales y legales que rigen el Sistema Nacional de Competencias. - Organizar el proceso de descentralización. - Asignar y transferir las competencias conforme lo previsto en la Constitución y el COOTAD. - Aprobar el plan nacional de descentralización. - Determinar las competencias que deban ser transferidas a los gobiernos autónomos descentralizados, y determinar los plazos y procedimientos para su transferencia. - Exigir a la autoridad nominadora que sancione con la destitución a los servidores públicos que no cumplan con lo dispuesto en el COOTAD. - Monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas. - Resolver en sede administrativa los conflictos de competencias que surjan entre los distintos niveles de gobierno. En tanto que el artículo 125 del COOTAD dispone que los gobiernos autónomos descentralizados asuman e implementen las nuevas competencias de manera progresiva, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias. El literal a) del artículo 154 del COOTAD, a su vez sostiene que el proceso de transferencia progresiva de competencias iniciará con la elaboración de tres informes: un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia a ser descentralizada, un informe de los recursos financieros existentes y un informe de la capacidad operativa que tenga el gobierno autónomo descentralizado para asumir la nueva competencia. A su vez, los gobiernos autónomos descentralizados deben ejercer las competencias asignadas observando una gestión subsidiaria y solidaria entre los diferentes niveles de gobierno, además deberán someterse a los principios y normas

definidos en el Sistema Nacional de Competencias. Los conflictos de competencias, según la ley de la materia, se resolverán en sede administrativa por un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, pudiendo sus resoluciones ser apeladas ante la Corte Constitucional. El ejercicio de una competencia se hace efectivo, ya que los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales gozan de autonomía política, administrativa y financiera prevista en la Constitución de la República del Ecuador, y ninguna función del Estado, ni autoridad extraña, podrá interferir, salvo lo prescrito por la Constitución de la República y las leyes ecuatorianas; en función de lo cual está prohibido a cualquier autoridad o funcionario ajeno a los gobiernos autónomos descentralizados: derogar, reformar o suspender la ejecución de ordenanzas municipales; expedidas por sus autoridades en el marco del ordenamiento jurídico vigente, así como intervenir o perturbar el ejercicio de las competencias como consecuencia del proceso de descentralización. Finalmente en este tema vale recordar que el artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce a las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados, para la prestación de servicios públicos; en otras palabras faculta la norma constitucional a que los gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos puedan mediante ordenanzas /literal j) del artículo 57 del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (2010), crear y constituir empresas públicas municipales y metropolitanas según corresponda para el ejercicio de una competencia, como es el caso de la regulación del transporte terrestre. Esto indico pues en un gran número de cantones en los que se están asumiendo la competencia han optado por este modelo de gestión, no ejerciéndolo directamente como gobierno autónomo descentralizado sino a través de una tercera entidad pública con personería jurídica, tornando en una desconcentración (como parte del mismo gobierno autónomo descentralizado) de funciones dentro de la descentralización. Es un modelo de gestión que a mi parecer ha sido exitoso, pues a nivel nacional se ha podido apreciar este particular; pues retornando al caso de Cuenca, se puede clarificar este tema, ya que a lo largo de los años poseyó ambos modelos de gestión, desde 1999 hasta el 2010 directamente a través de su Municipio y desde ese entonces hasta la actualidad a través de su Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca EMOV EP, que a mi criterio ha conseguido que en menos de cinco años se dé un crecimiento en gran medida y un desarrollo y avance en todas las políticas de la materia existentes en el país y con reconocimiento internacional, al hacer de Cuenca siendo una

empresa pública con atribuciones desconcentradas, el primer cantón en asumir el cien por ciento de las competencias de movilidad al amparo de lo certificado por la Agencia Nacional de Tránsito. Cuando el ejercicio de una competencia se lo realiza a través de una empresa pública de un gobierno autónomo descentralizado, se rige ésta a más de las leyes propias de empresas públicas, como normativa especial al Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización. En conclusión en la práctica el ejercicio de esta competencia ha sido más ágil y directo al hacerlo de manera desconcentrada. Sin embargo existen algunas disposiciones en la actual Ley, que establecen que la Agencia Nacional de Tránsito, mantiene la centralización; como por ejemplo el tema de las licencias de conducir. Finalmente el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012), establece en su artículo 29 que sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables. En su artículo 31 indica que esta transferencia de las competencias se realizará según lo establecido en el Título V del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización anteriormente analizada.

1.2.2 Análisis de la Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias, por la cual transfiere las competencias de planificar, regular y controlar la movilidad, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos del Ecuador.

La Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias rige tanto al gobierno central como a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en cuanto a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, dotándoles de todas las facultades en la asignación del servicio que comprende todos sus procesos, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales. Vale citar en este momento, ya entrando en análisis de la Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias que existen tres modelos de gestión diferenciados: el A, el B y el C; que den cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados entre metropolitanos y municipales; éstos según su aptitud técnica, económica y legal tienen la capacidad de asumir las competencias, ya sea en

uno, tres o siete años; a fin de garantizar la prestación de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad; principios que están a su vez consagrados en el artículo 314 de la Constitución de la República. Para cuyo efecto y control, el Consejo Nacional de Competencias tiene el deber de revisar por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, con el fin de verificar las condiciones que puedan permitir a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión. Para la diferenciación de los modelos de gestión, se estableció un índice de necesidad que consideró algunas situaciones como por ejemplo: la población, el número de vehículos, la tasa de motorización, la densidad poblacional, la dispersión poblacional, entre otros.⁵

4.1.2.1. Modelo de gestión B

Es el modelo dentro del cual se encuadró el Gobierno Autónomo del Cantón Riobamba de acuerdo a los parámetros antes mencionados. Tendrá a su cargo la planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los términos establecidos exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual En este contexto, el GAD municipal de Riobamba, aprobó el 30 de diciembre del 2011 el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, instrumento en el que se define las líneas de desarrollo del cantón y la organización de su territorio. Dentro de este instrumento se ubican, como parte del mismo, los planes especiales de vialidad urbana y de tránsito y transporte. Los conceptos de vialidad, tránsito y transporte son recogidos bajo el concepto de movilidad humana.

Entiéndase como movilidad humana al desplazamiento de personas, bienes o servicios que buscan satisfacer necesidades humanas. En este sentido hay que diferenciar la movilidad de las personas con la movilidad de los bienes y servicios. A mayor movilidad de bienes y servicios disminuye la movilidad de las personas. Este principio es de suma importancia para el diseño de un plan de movilidad, si se considera que con

⁵ ARÉVALO, A (2014). La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la constitución de la República del Ecuador. Universidad de Cuenca, Cuenca, (2014). Recuperado <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/20325/1/TESIS.pdf>

la reducción del desplazamiento de las personas, también se reduce el riesgo de accidentes.

La lógica de la planificación de la movilidad se debe centrar en el individuo, es decir, partir de las necesidades de desplazamiento de las personas brindando la mayor seguridad posible, en el antes, durante y después del desplazamiento.

Se debe concebir como componentes de la movilidad a la vialidad que define la ruta (el por donde) y es el soporte de la transportación, el transporte que es el medio en el cual las personas, bienes o servicios se desplazan (el cómo); el tránsito que se asume como el flujo de peatones y vehículos, y por último el componente de seguridad vial. La seguridad vial se constituye como eje transversal de los otros componentes.

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Riobamba procedió a subir al portal de Compras Públicas la Consultoría de Lista corta para la realización del estudio de movilidad y modelo de gestión del transporte terrestre tránsito y seguridad vial del cantón. Dicho proceso fue subido con la nomenclatura CSL-GADMR-003-2013 que fue adjudicado mediante resolución No. 2013-426-SEC-CP, que fue adjudicada a la Compañía Rondal Altamirano.

El modelo económico social y político Neoliberal vigente durante las tres últimas décadas en el Ecuador, no permitió ejecutar un adecuado sistema nacional de planificación y gestión del tránsito y transporte; en razón entre otros aspectos a que:

- Para el enfoque Neoliberal el mercado es el mejor asignado de beneficios a los agentes económicos y de progreso a la sociedad (ideología).
- Por tanto el Estado debía intervenir lo menos posible en la sociedad y la planificación “estratégica” del sector no sería necesaria.

En el marco del sistema oligárquico (corporativo) en el que se desarrolló la actividad del tránsito y transporte terrestre se generó un grave descontrol del sector

4.1.2.2.Marco constitucional

La Constitución de Montecristi, reconoce derechos nuevos a los ciudadanos, y ciudadanas, que se cobijan en la corriente del “neo constitucionalismo

latinoamericano”, caracterizando al régimen político general, como un “Estado Constitucional de Derechos”.

En el Capítulo Sexto de la Carta Magna, que trata sobre los Derechos de Libertad, artículo 66, determina:

- “El derecho a transitar libremente por el territorio nacional, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. (Numeral 14).
- El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad con eficiencia, eficacia y buen trato (Numeral 25).
- El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental; y, el correspondiente acceso a dicha propiedad, mediante la adopción de políticas públicas, entre otras medidas. (Numeral 26).
- El derecho a vivir en un ambiente sano, libre de contaminación (Numeral 27)”

En una entrevista realizada por el GADM Riobamba el concejal Rodrigo Montero, presidente de la Comisión Especial de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre, acompañado de los miembros de esta Comisión; los concejales Evaristo Torres, Fabián Huilcarema, Fernando Núñez y Rolando Gómez, realizaron una inspección y recorrido por las nuevas instalaciones de la Dirección de Gestión de Movilidad, Tránsito y Transporte Municipal, ubicada en las instalaciones del conocido “Parque del Diablo”, al sur oriente de la ciudad de Riobamba.

Rodrigo Montero, manifestó que una vez que inicie la atención al público, desde el 19 de enero próximo en esta dependencia municipal, se brinde todas las facilidades para los ciudadanos que se acerquen a matricular o realizar la inspección técnica de vehículos, instalando computadoras táctiles para que los usuarios sepan los requisitos y trámites a realizar y además que en este lugar se instalen sucursales bancarias y cajeros automáticos para inmediatamente proceder al pago de tasas o impuestos y no tener que desplazarse a otros lugares de la ciudad, como actualmente está sucediendo en la Agencia Nacional de Tránsito.

Por su parte el concejal Fernando Núñez, manifestó que es de reconocer la calidad de las instalaciones de acuerdo a las últimas obras de remodelación practicadas por la

actual administración e instó al personal que trabajará en esta dirección, a mejorar los trámites y que se evidencie la calidad operativa en el trabajo diario.

Finalmente, el concejal Rolando Gómez, destacó la que al iniciar el año se asuma esta competencia en beneficio de la ciudad y recomendó a los empleados y trabajadores presentes respetar lo que por ley corresponde a los grupos de atención prioritaria, especialmente a las personas con discapacidad; “porque esta administración está integrada por personas que entienden mucho más las leyes que protegen a los grupos de atención prioritaria”, concluyó.⁶

El Art. 85 de la referida Constitución, relacionado a las políticas públicas, servicios públicos y participación ciudadana, establece que, la formulación, ejecución, evaluación y control, entre otros, de los servicios públicos, deberán garantizar los derechos reconocidos en la Constitución, y se regularán: Orientando a hacer efectivo el buen vivir, formulándolo bajo el principio de solidaridad; a que, sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando la política pública o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, ésta deberá reformularse adaptando medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto; y, que el Estado, garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos.

Adicionalmente, se debe considerar que, en la formulación, ejecución, y control de las políticas y servicios públicos, se garantizará la participación de las personas, comunidades y nacionalidades, todo ello incluso en concordancia con el Art. 95 de la Norma Suprema.

El Título V de la Constitución de la República del Ecuador, relacionado con la Organización Territorial del Estado, en su Capítulo Primero, que trata sobre los Principios Generales, determina el goce, autonomía política, administrativa y financiera de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, estableciendo además que, se regirá por la ley correspondiente, y, por el sistema nacional de competencias, que con el carácter

⁶ GADM Riobamba, Comisión especial de Movilidad inspeccionó nuevas instalaciones de la dirección de Gestión de Tránsito Municipal, 2015

de obligatorio y progresivo, definirá las políticas y mecanismos en el proceso de desarrollo El Art. 240, da la norma citada, faculta a los gobiernos autónomos descentralizados, ejercer la facultad legislativa en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales, lo que debe ser aplicado en concordancia con el Art. 241, relacionado a la planificación que de manera obligatoria, debe realizar dichos gobiernos autónomos descentralizados, a efectos de garantizar el ordenamiento territorial, que indiscutiblemente tiene relación con la potestad, de asumir, dentro de cada una de sus jurisdicciones, la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

En el artículo 394, de la Carta Magna, se garantiza, la libertad de transporte, para el Buen Vivir, estableciéndose que:

- “El Estado garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegio de ninguna naturaleza.
- La promoción del transporte público y la adopción de un sistema de tarifas diferenciadas serán prioritarias.
- El Estado regulará el transporte terrestre, marítimo, aéreo y fluvial. Y las actividades aeroportuarias y portuarias.”

En el artículo 276, dentro de los objetivos del régimen de desarrollo que afectan al transporte se define:

- Mejorar la calidad y esperanza de vida; y desarrollar las capacidades y potencialidades de la población (servicio)
- Crear un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable (actividad económica)
- Alcanzar la equidad territorial e interterritorial en el desarrollo (poli centrismo)

En los artículos 238 y 240, sobre el modelo de estado y autonomía territorial:

- Mantiene un modelo “unitario” de estado, pero a su vez reconoce la autonomía política, administrativa y financiera de los GAD.

En el artículo 260, sobre el modelo de reparto de competencias:

- Establece un sistema de descentralización obligatoria, progresiva y definitiva de las competencias del gobierno central a los gobiernos descentralizados para alcanzar la mayor autonomía posible.

Mecanismos de Gestión, Coordinación, Planificación y Participación.

- Modalidades de gestión:
 - Gestión directa
 - Gestión delegada
 - Mancomunidades
- Planificación del desarrollo y Ordenamiento Territorial
 - Obligación de Elaborar el Plan Plurianual de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial.
 - Coordinación con el Sistema Nacional de Planificación
 - Consejos de Planificación

Elementos de la Ley de Transito relativos a las competencias de los GAD

El Art. 13 reconoce a los gobiernos descentralizados, regionales, distritales y municipales como parte de los organismos del transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

4.1.2.3.Facultades Nacionales del Tránsito

El art. 15 reconoce la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial al Ministerio del Sector pero a su vez establece la coordinación con los GAD para expedir el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte.

4.1.2.4.Facultades de la gestión del Tránsito

- El artículo 16 establece que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será la encargada de la regulación, planificación y control del transporte, tránsito y seguridad en el territorio nacional, del control de las vías de la red estatal nacional y de coordinar a través de sus agentes civiles con los GAD.
- En el directorio de cinco miembros, los GAD integrarán con dos representantes provenientes de los municipios y regiones de más de un millón y de menos de un millón de habitantes.

4.1.2.5. Atribuciones del Consejo Nacional de Regulación del Tránsito

Las Atribuciones que constan en el art. 20 tienen un carácter principalmente normativo como son las de establecer las regulaciones nacionales; controlar y auditar el ejercicio de la competencia a los GAD; Elaborar el Plan Nacional de transporte; nombrar al Director Ejecutivo de una terna del presidente supervisar su desempeño; aprobar las normas técnicas; aprobar el Plan operativo anual; fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes; expedir los reglamentos de funcionamiento, etc.

4.1.2.6. Atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia de Control de Tránsito

De acuerdo con el art. 29 tiene las atribuciones propias de una autoridad ejecutiva que podrían rebasar las que posee el Directorio, tales como nombrar a los funcionarios y directivos de la entidad; elaborar las regulaciones y normas técnicas para su aprobación; suscribir los contratos de operación y supervisar a las operadoras; disponer el cierre de vías o tramos por excepción, entre otras.

4.1.2.7. Recursos de la Agencia Nacional de Tránsito

Entre otros, el artículo 30 inciso final señala como recursos los que provengan de los derechos de matriculación, placas y títulos habilitantes en el ámbito nacional que no incluyan a los GAD que ejerzan la competencia; recaudaciones de emisión de licencias;

4.1.2.8. Gestión del Control del Tránsito

De acuerdo con el art. 30.1 servidores públicos especializados realizarán el control del tránsito a nivel nacional denominados agentes civiles de tránsito, mismos que serán capacitados por la Agencia Nacional de Regulación del Tránsito.

4.1.2.9. Control de tránsito de los GAD

De acuerdo con el art. 30.2 el control del tránsito y la seguridad vial en los GAD se ejercerá a través de las Unidades de Control de Transporte constituidas dentro de su institucionalidad. El personal civil será formado por la Agencia Nacional de Regulación.

4.1.2.10. Facultad de los GAD para la competencia de Transporte

De acuerdo al Art. 30.3 los GAD son responsables de la planificación operativa del control del transporte, la misma que estará enmarcada en las disposiciones nacionales y deberán informar sobre sus regulaciones.

4.1.2.11. Atribuciones de los GAD relativas a la competencia de Tránsito

- De acuerdo al art. 30.4 los GAD regionales tienen la atribución de planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales.
- Los GAD cantonales y metropolitanos tienen la atribución de planificar, regular y controlar las redes de transporte urbano y rural de su jurisdicción.
- Cuando se crucen las redes, están serán reguladas por las entidades de mayor nivel jerárquico.

4.1.2.12. Atribuciones y facultades de los GAD municipales

De acuerdo al art. 30.5 a los GAD municipales les corresponde entre otras “competencias”, planificar, regular y controlar el tránsito urbano e intracantonal; uso de la vía pública; construir terminales y centros de transferencia de mercadería; expropiar;

regular las tarifas; autorizar y gestionar los centros de revisión; emitir títulos habilitantes para la operación de transporte, etc.

4.1.2.13. Límites de la normativa relativa a la competencia de tránsito de los GAD

- El sistema competencial ecuatoriano no diferencia el tamaño y la escala de los GAD, sino que entrega paquetes iguales de competencias a niveles similares de gobiernos autónomos.
- Pese a que el CNC prevé en este año trasladar la competencia de tránsito, únicamente tres GAD están en proceso de asumirla.
- A nivel del financiamiento, mientras algunos GAD pueden recaudar una considerable porción de su presupuesto para el ejercicio de la competencia de tránsito, otros tendrían que ser subsidiados para que puedan asumir la competencia.
- La conformación de las Regiones como el nivel de gobierno intermedio constituye otro elemento conflictivo y a su vez una oportunidad para el fortalecimiento de la descentralización.

La Ab. Viviana Bonilla Salcedo, Secretaria Nacional de Gestión de la Política (SNGP), dialogó sobre la responsabilidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en asumir las competencias, como lo establece la Constitución del Estado en los Art. 260 y 269, y el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial (COOTAD). La entrevista se realizó en GAMA Tv.

La alta funcionaria explicó que a partir de la norma legal y las resoluciones emitidas por el Consejo Nacional de Competencias, establece claramente que la competencia en la Ley de Tránsito y Transporte Público corresponde a los GADS.

En el tema de Guayaquil, Bonilla señaló que el Municipio está atrasado en asumir las competencias de tránsito y transporte, ya que debía asumirlas en el 2013. “El alcalde ha cambiado tanto su discurso, al principio decía que no era competencias de él, y ahora

que si son competencias suyas, y que el Gobierno le tiene que dar a más de los 30 millones, dinero adicional para los subsidios”.

Destacó que las competencias municipales de Guayaquil están establecidas, además, en la ordenanza que crea la Empresa Municipal de Tránsito de Guayaquil en el 2012. Y que el retraso en asumir las competencias de tránsito y transporte ha sido responsabilidad exclusiva del Municipio.

“Tenemos una empresa pública municipal que no ha podido asumir las competencias de tránsito, por un lado, y por otro, el Municipio de Guayaquil establece que no es competencia de ellos fijar las tarifas, a pesar de que la Constitución y la normativa indican las responsabilidades de cada nivel de gobierno”, dijo.

La Secretaria de Estado, explicó también que en el 2006 se estableció la ordenanza que crea la Metro vía, de acuerdo a lo establecido en la Constitución anterior que en su Art. 234 determina la competencia de los municipios en el tema del tránsito en sus territorios; mientras que el artículo 50 establece que la retribución de los operadores por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de la tarifa correspondiente, definida por la autoridad competente.

Bonilla, aclaró que si hubo un retraso en asumir la competencia fue responsabilidad del municipio de Guayaquil y ahora el propio alcalde asignó un miembro en el directorio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), por ello, no puede el municipio desconocer su competencia en el tránsito.

Informó que el municipio de Guayaquil exige los 15 millones de subsidios de transporte, sin embargo esto es una competencia directa de ellos. Además el Gobierno Nacional tuvo un convenio con los transportistas que finalizó en mayo de este año, ahora el municipio tiene que asumir esta competencia.

Recordó que en la época de Febres Cordero el Gobierno Autónomo Descentralizado del Guayaquil se deshizo de la competencia de agua potable, mientras que otros municipios sí asumieron su competencia.

Finalmente, la Secretaria de Estado reiteró que este Gobierno de la Revolución Ciudadana ha cuidado y seguirá cuidando el bolsillo de los ecuatorianos, no permitirá que los ciudadanos se vean afectados, es por eso, que mantiene el principal subsidio al transporte que es el combustible, el Plan Renova, exoneraciones de aranceles de llantas

y se mantiene la devolución del IVA. “Ahora los municipios son quien deben responder políticamente”, concluyó.⁷

Napoleón Cadena, alcalde de Riobamba, respecto al tema de transición de competencias, indicó que la consultoría diseñó el Plan de Movilidad del Cantón Riobamba, que ha derivado una serie de Observaciones del GAD que serán entregadas en el transcurso de esta semana por la empresa consultora.

Mencionó también que han tenido acercamientos con Carlos Jara, director de Tránsito en Chimborazo, a efectos de asumir la competencia de tránsito y transporte, en función de ello, en agosto comenzarán con capacitaciones en lo que respecta a esta responsabilidad y, a partir de septiembre, el GAD asumiría la administración.

Finalmente, sostuvo que la competencia no significa que a través de ello el GAD obtendrá recursos de manera onerosa, sino que en el tema de tránsito y transporte será un nexo para que los recursos sean derivados a instituciones de carácter nacional, que tienen la rectoría sobre esto.

Es por ello que se menciona que tránsito y transporte debe manejarse desde una empresa pública, para, a través de este modelo de gestión, consolidar una instancia sostenible para el funcionamiento de la nueva entidad, en caso contrario tendría que asumirse vía dirección municipal, concluyó el Burgomaestre.⁸

Darío Tapia, Director de la Agencia de Tránsito de Quito, explicó que según la estructura orgánica de Riobamba, la ciudad está en capacidad de asumir competencias en cuanto a Revisión Técnica y Matriculación Vehicular, Títulos Habilitantes, entre otros.

“Los ciudadanos merecen y exigen un servicio digno en cuanto a tránsito y matriculación, y la Municipalidad de Riobamba está muy consciente de aquello, por lo

⁷ SECRETARIA NACIONAL DE GESTIÓN DE LA POLÍTICA, Las competencias de tránsito y transporte público la tienen los Municipios”, Ab. Viviana Bonilla, Secretaria Nacional de Gestión de la Política,2014

⁸ DIARIO LOS ANDES, Cabildo de Riobamba asumiría las competencias de tránsito,2014

cual, en pocos meses Riobamba verá una gran transformación en movilidad”, comentó Tapia.

El GADM de Riobamba pretende implementar acciones encaminadas a la prevención, seguridad y educación vial así como incluir en la gestión, criterios técnicos de ingeniería vial que contribuyan a una movilidad segura de los ciudadanos de Riobamba.⁹

4.1.2.14. Decisiones estratégicas

El objetivo principal suele ser el de resolver la contradicción entre un viario no pensado para el automóvil y un tráfico masivo de éstos. Aunque no se explicita, se trata de resolver un problema de congestión circulatoria cuyas causas muchas veces se achacan paradójicamente a quienes resultan más perjudicados, los peatones; hay demasiados peatones para que quepan los coches o para expulsarles sin reparos.

En ocasiones, el objetivo principal circulatorio se completa con otros de tipo ambiental (disminución de la contaminación y el ruido) o de seguridad (disminución de la accidentalidad). Y frente a las clásicas reticencias de algunos sectores del comercio, también existe el modelo (con las zonas peatonales a la cabeza) cuyo objetivo esencial es de tipo comercial, es decir, la configuración de un espacio propicio al comercio, capaz incluso de competir con las grandes superficies comerciales periféricas.

Gráfico No. 26. Calle 1era Constituyente y Espejo (Parque Maldonado)



Fuente: Carolina Parreño

⁹ RADIO MUNDIAL, Municipio de Riobamba se prepara para asumir competencias en tránsito, 2014

Son menos y más recientes los ejemplos de peatonalizaciones cuyo objetivo, más allá de las declaraciones, es contribuir a devolver la ciudad al peatón, formando por tanto parte de un paquete amplio de medidas urbanísticas y de tráfico orientadas a tal fin.

El espacio público, constituido por las calles, paseos, plazas, parques, jardines y demás lugares de encuentro, requiere un cuidado constante por parte de todos. Esto tiene que ver con el nivel de flujo de vehículos, peatones y sobretodo de adecuados espacios de estacionamientos y alternativas de movilidad como el uso de bicicleta y caminar del peatón.

Del inventario del patrimonio edificado en el centro histórico de la ciudad, se definen los siguientes proyectos como propuestas de circuitos peatonales y turísticos no motorizados a pie y en bicicleta que deben implementarse conforme a la siguiente planificación:

4.1.3. Elementos estratégicos del manual

Esas estrategias suelen denominarse como de moderación del tráfico, es decir, de reducción del número y de la velocidad de los automóviles. En aras de la habitabilidad y de la sostenibilidad se requiere una transformación en múltiples frentes: en la disuasión del automóvil y en la promoción de los medios alternativos tales como los peatones, los ciclistas y el transporte colectivo.

Una transformación que atienda tanto al centro como a la ciudad nueva, pues el conjunto histórico no vive sin la ciudad nueva y viceversa; para recuperar la ciudad histórica es imprescindible, entre otras mil cosas, recuperar la ciudad nueva y sus vínculos físicos, funcionales y culturales con la antigua.

Para ello parece conveniente reemplazar el papel central que jugaban las peatonalizaciones en otras fases de la historia urbana con al menos los dos siguientes instrumentos: la creación de una red peatonal o de itinerarios peatonales (sin descartar las calles peatonales allí donde realmente no quepan los automóviles) y la amortiguación o templado de la velocidad del tráfico.

Gráfico No. 27. Fotografía panorámica de la ciudad de Riobamba



Fuente: Carolina Parreño

Gráfico No. 28. Principios orientadores de un PIM



Fuente: Principios orientadores para un plan de movilidad y manuales de movilidad 2010

En muchos casos, el desarrollo de planes depende de la movilidad de una ciudad o de un departamento de transporte.

No obstante, la relevancia política de un manual de Movilidad Urbana Sostenible no se limita a la movilidad y el transporte, y una de sus características es involucrar a otros

departamentos municipales y regionales (por ejemplo, de uso del suelo, medio ambiente, desarrollo económico, inclusión social, salud, seguridad) en el proceso de planificación. Abordar los déficits en integración y cooperación es un desafío significativo, pero también una fuente principal de innovación y mejora.

4.1.4. Peatón primero

El concepto de itinerario peatonal como conjunto de diferentes tipos de vías pensadas también para los que caminan, con mayor o menor protección y atractivo para el viandante en cada una de ellas, y articuladas con distintos dispositivos, cómodos y seguros, para la mezcla y el cruce con el resto de los medios de transporte.

La protección del peatón a partir del concepto de itinerario peatonal apunta directamente a la moderación del tráfico, pues por un lado favorece el trasvase de viajes motorizados a viajes andando y, por otro, tiende a reducir la velocidad de los vehículos, ya que la seguridad y comodidad de las vías y cruces que constituyen los itinerarios peatonales así lo exigen.

Sin embargo, las ventajas de extensión, generalización y flexibilidad que aportan los itinerarios peatonales son, paradójicamente, las causas de su todavía escasa aplicación. Los cientos de mejoras de pequeña escala que constituyen un itinerario peatonal requieren un esfuerzo global superior al que hace falta para crear con un solo proyecto una calle peatonal; requieren, sobre todo, un esfuerzo continuado y sistemático a lo largo del tiempo por parte de las administraciones correspondientes. La Dirección de Transito del GAD, deberá establecer un mecanismo de concientización del PEATON PRIMERO estrategia para priorizar al ciudadano como parte primordial de la movilidad.

Gráfico No. 29. 10 de Agosto y España



Fuente: Carolina Parreño

Gráfico No. 30. Parque Maldonado



Fuente: Carolina Parreño

Las diferentes actividades que desarrollan los peatones es el motivo de confluencia en el centro histórico de la ciudad de Riobamba, oficinas jurídicas, oficinas de atención público, servicios bancarios, almacenes, instituciones educativas, entre otros, el peatón necesita tener criterio de tiempo y accesibilidad a cada servicio que pretende utilizar.

Gráfico No. 31. Sector Coliseo



Fuente: Carolina Parreño

Del inventario del patrimonio edificado en el centro histórico de la ciudad, se definen los siguientes proyectos como propuestas de circuitos peatonales y turísticos no motorizados a pie y en bicicleta que deben implementarse conforme a la siguiente planificación:

El Plan de Movilidad del GAD Riobamba (2012), pretende liberar más espacio público actualmente dedicado al tráfico y el aparcamiento y recuperar para toda la ciudad un entorno de calidad que fomente los desplazamientos no motorizados, así como las actividades en la calle.

Una ruta compartida consiste en la transformación del corredor de paso en una vía de carácter urbano, lo que implica el mejoramiento de la configuración de las intersecciones, la conformación de andenes, y el diseño y construcción de pasos peatonales.

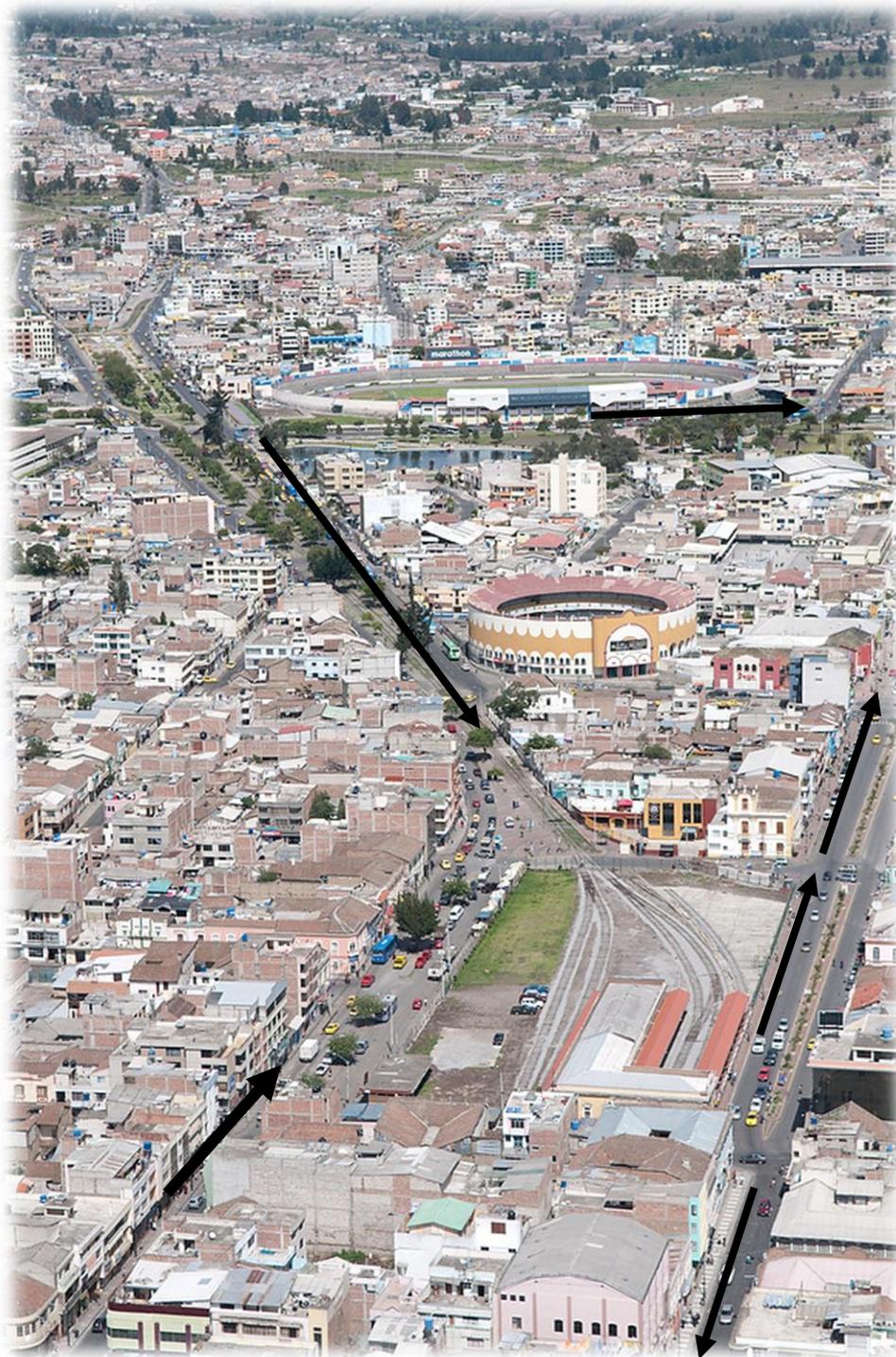
En la situación actual se analiza el entramado de calles peatonales existentes y la propuesta de peatonalizaciones elaboradas sobre las siguientes vías:

Tabla No. 19. Propuesta Vías Pevtonales

Propuesta Vías Peatonales
AV. DANIEL LEON BORJA ENTRE PRENSA Y CARABOBO
CALLE UNIDAD NACIONAL
CALLE GUAYAQUIL
CALLE 10 DE AGOSTO
AV. MIGUELA NGELLEON ENTRE DANIEL BORJA Y JOSE VELOZ
CALLE TARQUI ENTRE 10 DE AGOSTO Y JOSE VELOZ

Fuente: Carolina Parreño

Gráfico No. 32. Ciudad de Riobamba



Fuente: Carolina Parreño

La intervención considera los cruces vehiculares a nivel y la infraestructura requerida para facilitar la accesibilidad peatonal que han de propiciar la movilidad no motorizada y la incomposición de facilidades para la población discapacitada, razón por la cual se propone además el uso rampas para los cambios de nivel en el espacio público y puentes peatonales, para conseguir auténticas rutas funcionales y seguras, fomentar el

desplazamiento a pie como prioritario dentro del Centro Histórico de la Ciudad de Riobamba y evitar conflictos en el desplazamiento peatonal con bicicletas y vehículos de motor.

Es así que el presente manual determina que se dé prioridad a la movilidad humana dentro del centro histórico de Riobamba.

4.1.5. Horarios de carga y descarga en el centro histórico

Dentro de la zona de estudio se detecta centros comerciales como el AKI y TIA, ALMACEN FIESTA, VIENESA, LA GANGA, JAPON, ELECTROBAHIA, entre otros necesitan coordinar horarios específicos de descargue de materia prima y mercadería, sin que esto afecte a la movilidad de los vehículos que utilizan servicios bancarios, de tecnología, entre otros.

Horarios de estacionamiento, carga y descarga. Desde 2008 se estableció el horario de circulación y maniobra para los prestadores de servicio de transporte de carga, en cualquiera de sus modalidades, en el perímetro del Centro Histórico.

Gráfico No. 33. Av. 10 de Agosto



Fuente: Carolina Parreño

4.1.6. Horarios especiales para montaje y desmontaje de infraestructura

Es importante que existan directrices coordinadas con la Dirección de Tránsito Municipal para cuadrar las etapas de intervención en edificios, plazas, mercados y lugares públicos del centro histórico de la ciudad de Riobamba. Para esto se deberá contar no solo con el permiso de construcción, sino con una ficha de apoyo coordinado por el Dirección de Transito del GAD de Riobamba.

Tabla No. 20. Propuesta Vías Peatonales

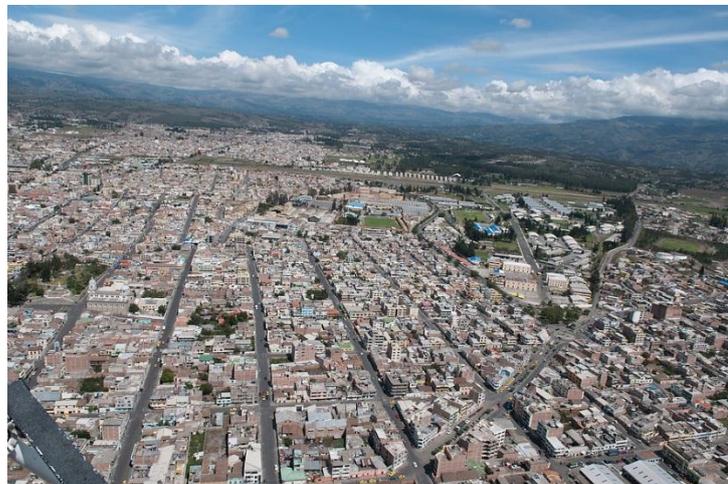
Hora de ingreso	Hora de salida	Control
5:00 am	6:30 am	Verificado
10:30 pm	12:30 am	Verificado

Elaborado: Carolina Parreño

4.1.7. Paradas técnicamente establecidas para uso de transporte público.

Las paradas de buses de transporte público deberán ser establecidas de acuerdo a un informe de la ANT y la Dirección de movilidad del GAD de Riobamba a partir de una actualización de tiempos, seguridad y calidad de servicio.

Gráfico No. 34. Ciudad de Riobamba



Elaborado: Carolina Parreño

Gráfico No. 35. Ciudad de Riobamba



Elaborado: Carolina Parreño

4.1.8. Criterios para paradas de buses técnica

4.1.8.1. Seguridad

Generalmente se les enseña a los estudiantes y público en general a cruzar la calle por las esquinas en lugar de en medio de la calle.

- Los controles de tráfico, tales como semáforos o señalamientos, se encuentran en las esquinas. Los conductores tienden a ser más precavidos a medida que se acercan a las intersecciones. Es menos probable que los conductores adelanten a los autobuses en las esquinas que a lo largo de una calle. Los automóviles que adelantan a los autobuses escolares representan el mayor riesgo para los estudiantes que suben o bajan del autobús.
- En el invierno, usualmente los usuarios no esperan en el lugar asignado sino que están aguardando en un lugar libre de la lluvia, entonces es necesario paradas con protección de lluvia y sol adecuados.
- Los autobuses usan su sistema de ingreso por la parte delantera y salida por la parte trasera. Las paradas en las esquinas permiten al conductor tener el tiempo suficiente para activar las luces amarillas de advertencia antes de llegar a la parada.

4.1.8.2.Eficiencia

El tiempo del recorrido para especialmente para los estudiantes es más corto si los autobuses se mantienen en las calles principales y no se envían a recorrer cada calle. Los cambios de ruta para nuevos estudiantes pueden adaptarse fácilmente cuando las paradas son en las esquinas. La hora pico son donde existe mayor complicación para poder acceder al servicio de transporte público.

Se propone eliminar el reloj y horario q debe cumplir el bus para mejorar por un sistema más flexible que permita q el conductor tengas menos presión en la ruta.

4.1.8.3.Establecimiento de rutas actualizadas

El orden de las recogidas y entregas está diseñado para ser lo más eficiente y puntual posible. Debido a esto, los usuarios que se recogen primero son los estudiantes en horas pico, el Departamento de Transporte de Illinois (IDOT, 2010) considerará cuatro tipos de peligros que pueden encontrar los estudiantes y usuarios cuando se dirigen a su destino:

- a) La distancia entre un pasaje peatonal y una calle,
- b) Caminar sobre la calle,
- c) Cruzar una autopista y
- d) Cruzar rieles del ferrocarril.
- e) Lugares de aglomeración

Es así entonces que la actualización técnica de paradas debe ser regularizada por la Agencia Nacional de Tránsito y la Dirección de Movilidad del GAD de Riobamba, con un periodo de evaluación anual.

4.1.8.4.Parqueaderos públicos y privados establecidos bajo criterios técnicos y articulados con el plan de ordenamiento territorial.

Las calles son las huellas dactilares de una ciudad. Éstas la hacen tan diferente como sus habitantes. Cada ciudad funciona de una manera distinta y, sin embargo, hay aspectos

comunes en todas ellas: los trayectos son casi siempre cortos pero están congestionados. Las posibilidades son numerosas, pero se dispone de poco tiempo para explotarlas. Tales efectos propios de la urbanidad son válidos tanto en Guayaquil, Quito, Cuenca como en Riobamba. El concepto de parqueadero está confundido en la población desde la perspectiva que el usuario desea estar demasiado cerca del lugar donde va utilizar el servicio en la centralidad de la ciudad. El centro histórico para dar prioridad a los peatones

El parque automotor de la ciudad de Riobamba va en aumento y como los edificios no se pueden mover ni las calles ensanchar, la congestión del tráfico en el centro de la urbe riobambeña empieza a crear problemas en las horas pico. Estamos hablando de un parque automotor de aproximadamente unos 50 000 vehículos matriculados en la provincia de Chimborazo, en el año 2015. El control se encuentra en manos de la Policía Nacional, en la ciudad que registra un total de 2 447 manzanas edificadas. Para dar facilidades y agilidad en la transportación urbana se desplazó la circulación de los buses urbanos de las calles 10 de agosto y Primera Constituyente hasta la Orozco por un lado y a la Olmedo por el otro sector.

En un comienzo los miembros de la Policía Nacional establecieron dichas calles como carril bus, se ubicaron conos a lo largo de las dos vías, pero como no hay como tener policías controlando el tránsito urbano ni cuidando con los conos, se dejó en libertad de los conductores y peatones. No existe una cultura de respeto a las leyes de tránsito, en esto, todos son culpables porque el conductor de bus no circula por el respectivo carril, los dueños de los vehículos particulares se estacionan en sitios prohibidos y los peatones caminan y cruzan las calles por cualquier lugar.

El problema de congestión en el centro se obedece que no existen suficientes parqueaderos y como consecuencia los dueños de los vehículos particulares que salen a sus labores como empleados públicos y a sus negocios ubicados en el centro histórico tienen que estacionar sus vehículos en los sitios que están bajo el control del SEROT, que no permite que un mismo carro esté más de dos horas, si lo está emiten la correspondiente sanción.

Gráfico No. 36. Ciudad de Riobamba



Elaborado: Carolina Parreño

“Si usted planifica ciudades para coches y tráfico obtendrá coches y tráfico. Si planifica para personas y lugares, obtendrá personas y lugares. (Fred Kent, 2010)

En vista del poco espacio que existe y la creciente necesidad de encontrar un sitio para guardar el carro, cualquier lote, garaje o potrero es convertido en un parqueadero público, sin mayor problema.

Criterios para parqueaderos:

- Espacios diseñados técnicamente para el uso y con permiso de uso al día
- Seguridad contra robo
- Seguro contra desastres que deba poseer el dueño del espacio designado técnicamente para esa utilidad.
- Sistema de facturación

4.1.8.5.Sistema tarifado SEROT altamente tecnificados

Un compromiso con los principios de sostenibilidad es esencial. Dado que la sostenibilidad es un concepto complejo, es importante desarrollar una concepción consensuada entre los principales líderes de opinión sobre lo que significan sostenibilidad y movilidad sostenible para una ciudad y sus alrededores. Desarrollando un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se debería ampliar la perspectiva más allá del transporte y la movilidad y considerar de manera apropiada criterios sociales, económicos, medioambientales y político-institucionales. De ahí que se debe observar cual es la perspectiva de un servicio tarifado de estacionamiento.

El sistema tarifado del SEROT por efecto de necesidad de mejorar la movilidad en el centro histórico de la ciudad deberá incrementarse para evitar el aglomeramiento y la falta de según el Plan de movilidad GAD Riobamba (2012):

- Presencia de tramos de vía que por su ubicación crean conflicto con el transporte intracantonal urbano;
- La señalización horizontal no define los espacios a ocupar por cada vehículo, se dispone de una sola línea;
- La señalización vertical no está acorde a la norma;

Criterios para mejorar el sistema SEROT:

- Determinar la ubicación y distancia del centro histórico de la ciudad de Riobamba marcando espacios adecuados que sean considerados especiales.
- Señalización adecuada para mejorar los espacios destinados los lugares de estacionamiento.
- Se ampliara las aceras para mejor movilidad peatonal
- Elevar el costo del parqueadero para evitar la aglomeración e incidir en la movilidad peatonal en el centro histórico.

4.1.8.6. Ciclo vía parte de la movilidad integral del ciudadano

La movilidad debería basarse en una visión a largo plazo para el desarrollo del transporte y la movilidad de toda la aglomeración urbana. Se deberían cubrir todos los modos y formas de transporte: público y privado, pasajeros y mercancías, motorizado o no motorizado, en movimiento o aparcado. Una visión estratégica ofrece una descripción cualitativa del futuro urbano deseado y sirve para guiar el desarrollo de medidas de planificación apropiadas. La visión se especificara con objetivos concretos que indiquen el tipo de cambio deseado. Los cambios e impactos deben ser mensurables, lo que requiere una serie de objetivos bien definidos centrados en áreas e indicadores específicamente seleccionados. Por lo tanto la ciclo vía es una alternativa altamente posible debido a la distancia y la tipo de geografía de la ciudad.

Las ciclo vías están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc. Conectan generalmente áreas residenciales con paradas o estaciones de transferencia de transporte colectivo. Además, pueden tener funciones de recreación e integración paisajística. Generalmente son exclusivas, pero pueden ser combinadas con circulación peatonal.

Características de las ciclo vías:

Las ciclo vías en un sentido tendrán un ancho mínimo de 1,80 y de doble sentido 2,40 m. Es el sistema de movilización en bicicleta al interior de las vías del sistema vial local puede formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional). Cuando las ciclo vías formen parte de áreas verdes públicas éstas tendrán un ancho mínimo de 1,80 m.

En cuanto a la instalación de los sistemas de parqueo de bicicletas existen dos soporte generalmente usado y que se son:

- Soporte tipo U invertida
- Soportes a la rueda de la bicicleta

4.1.9. Participación ciudadana

La accesibilidad es el derecho de las personas para transitar y permanecer en un lugar, de manera segura y libre, ya sea para visitarlo o para acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades físicas.

La accesibilidad es un principio básico de igualdad de oportunidades, así como una condición necesaria para la no discriminación y para el pleno goce de todos los derechos de las personas con discapacidad, de acuerdo a la Ley Orgánica de Discapacidades. (Septiembre, 2012)

Para las personas con alguna capacidad diferente, como los invidentes o quienes usan bastones o sillas de ruedas, algunas zonas tienen rampas, semáforos, guías táctiles y franjas de aproximación en los cruces para que sean perceptibles, lo que mejora la accesibilidad en plazas y mercados. Las paradas de bus se deben adaptar, y en las estaciones debe poseer mecanismos, para permitir un mejor desplazamiento de las personas adultas mayores, mujeres embarazadas y para quienes usan silla de ruedas.

Las actuaciones en el campo de la movilidad, con afectación directa en la vida ciudadana, deben contar con el mayor consenso posible. Lo que exige de los políticos y técnicos al cargo de la gestión de dicha vida ciudadana, establecer procesos de participación en la toma de las decisiones a la escala que, en cada caso, corresponda.

La participación ciudadana tanto de los organismos como de las entidades representativas en el ámbito de la movilidad, es de máxima importancia para el éxito del Plan de Movilidad Sostenible.

La participación ciudadana debe entenderse en dos facetas:

- Por un lado, la colaboración con todas las administraciones (regional, municipal, operadores, etc.) afectadas, de forma que permita recoger sus opiniones y colaboración;
- Por otro lado, la participación de la comunidad o ciudadanía, representada ésta por Asociaciones de Vecinos, Asociaciones empresariales, colegiales, Culturales, etc...; lo que permitirá aportar el punto de vista del ciudadano quien, al fin y al cabo, constituye el destinatario final del Plan.

Para ello al comienzo de la asistencia técnica se propuso la creación de un foro de reuniones que podría denominarse Consejo Asesor de Movilidad. Este es un concepto que bajo el formato de reuniones realizadas con una cierta periodicidad prefijada (mensual por ejemplo) sirviese para analizar la evolución del proyecto. La decisión sobre la convocatoria de las reuniones y la invitación de los asistentes correspondería al Ayuntamiento y al equipo consultor participar en la convocatoria, dinamización, coordinación y obtención de conclusiones de las reuniones de cada grupo.

Los asistentes a esos grupos de trabajo en que se materializase el Consejo deberían incluir a aquellos organismos competentes en infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad, y aquellas entidades implicadas en el desarrollo económico, social y medioambiental:

Los criterios para la participación ciudadana:

- Asociaciones de toda índole
- Grupos ecologistas,
- Cámara de comercio,
- Universidades y Escuelas Politécnicas,
- Representantes de los principales intereses turísticos y empresariales, etc.

Los grupos de trabajo deberían contar además con invitados independientes (no adscritos a ningún organismo ni grupo de interés), para asegurar el apoyo social al Plan.

Criterios para la participación ciudadana:

- Consejo de Movilidad de la Ciudad de Riobamba
- Observatorio ciudadano de movilidad de la ciudad de Riobamba
- Foro para la movilidad de la ciudad de Riobamba

4.1.10. Insumos

Se prioriza al peatón que utiliza el núcleo histórico de la ciudad de Riobamba, por motivos de utilización de servicios bancarios, tramites, trabajo.

Tabla No. 21. Propuestas de Vías peatonales

AV. DANIEL LEON BORJA ENTRE CARLOS ZAMBRANO Y CARABOBO
CALLE 10 DE AGOSTO ENTRE CARABOBO Y 5 DE JUNIO
CALLE PRIEMERA CONSTITUYENTE ENTRE MIGUEL ANGEL LEON Y 5 DE JUNIO
JOSE VELOZ ENTRE MIGUEL ANGEL ELON Y CARABOBO
AV. MIGUEL ANGEL LEON ENTRE DANIEL BORJA Y JOSE VELOZ

Elaborado: Carolina Parreño

Gráfico No. 37. Mapa de la Ciudad de Riobamba zona de intervención



Elaborado: Carolina Parreño

Gráfico No. 39. Procedimiento



Elaborado: Carolina Parreño

4.1.12. Decisiones territoriales

Este manual busca determinar acciones en el territorio que permitan tener resultados, acciones quedan agrupadas y definidas con mayor detalle, además de ampliadas, en los respectivos planes que deben ser elaborados y ejecutados en territorio, conjuntamente con las comisiones y la dirección de movilidad. Los títulos corresponden a los siguientes planes:

- Plan de transporte público
- Plan de red viaria y transporte privado
- Plan de parqueadero
- Plan de transporte a pie
- Plan de transporte en bicicleta
- Plan Especial transversal de intermodalidad
- Plan Especial de seguridad vial en la red diaria de la ciudad
- Plan Especial de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible

CONCLUSIONES

- El presente manual de movilidad aborda los temas más importantes de movilidad en los procesos de alcanzar sostenibilidad y una mejor prospectiva para el territorio en el futuro basadas en la ley de tránsito, transporte y movilidad que procura una movilidad integral enfocada a un futuro sostenible en las ciudades.
- Se concluye que no existe una cultura de movilidad segura en la ciudad y con mayor precisión en el centro histórico la falta de parqueaderos, respeto al peatón de parte del servicio público y privado, la falta de señalización que permita una mejor orientación al momento de dirigirse al centro histórico complica una movilidad sostenible. El crecimiento demográfico y de vehículos está sobrepasando la capacidad de la ciudad con respecto a parqueaderos y acceso a servicios en el centro histórico de la ciudad de Riobamba.
- La dirección de movilidad del GADM de Riobamba no desarrolla estrategias para el cumplimiento de sus objetivos.
- Es necesario la implementación del plan de movilidad acompañado de los respectivos planes de acuerdo a cada necesidad. Qué permitirá la creación de los observatorios ciudadanos que realicen estudios o controles sobre la falta de planificación en la movilidad.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda tomar en cuenta los análisis que en el presente manual de movilidad se analiza tanto la problemática como los temas más importantes de movilidad en los procesos de alcanzar sostenibilidad y una mejor prospectiva para el territorio en el futuro basadas en la ley de tránsito, transporte y movilidad que procura una movilidad integral enfocado a un futuro sostenible en las ciudades.
- Se recomienda que al no existir una cultura de movilidad segura en la ciudad y con mayor precisión en el centro histórico, se deberá tomar en cuenta los lineamientos del presente manual de movilidad que se consideran prácticos y sobre acercados a la realidad de la ciudad de Riobamba.
- Se recomienda como estrategia la implementación del plan de movilidad acompañado de los respectivos planes de acuerdo a cada necesidad. Qué permitirá la creación de los observatorios ciudadanos que realicen estudios o controles sobre la falta de planificación en la movilidad.
- Se recomienda establecer vínculos con la ciudadanía a través de una conformación de veedurías, observatorios, foros sobre el tema de movilidad en la ciudad de Riobamba.
- Se recomienda que exista los planes que se proponen en el manual de movilidad, ya que estos permiten enfocarse en cada problema de movilidad de la ciudad.
- Se recomienda que exista mayor difusión de las competencias con respecto a la movilidad de parte de la Dirección de Movilidad del GAD de Riobamba.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfaro, R. (2009). Una comunicación para otro desarrollo: Para el dialogo entre el norte y el sur. Lima. Abraxas.
- Aranguren, G. (2011). Ciudadanía y participación. Madrid. Cepal
- Arellano, E. (2008) “La Estrategia de Comunicación como un Principio de integración/interacción dentro de las organizaciones”. Barcelona. Eleftheria
- Armijo, D. (2009). Manual de planificación Estratégica. México. Ilpes
- Brabus, B (2010). “Manual de movilidad urbana”. Londres. Xclusive
- Chiavenato, I (2011). Administración de Recursos Humanos. México. Mcgraw-Hill
- Drucker, P. (2005). La esencia de la administración moderna. Barcelona. El Ateneo
- Frend, K. (2010). Planificación de ciudades. Los Ángeles. Random
- Gordon, J. (2006). Comportamiento Organizacional. México. Prentice-Hall
- Gutiérrez, A. (2012). Curso de técnicas de investigación y metodología del estudio. Don Bosco. Quito: Sudamericana
- Marcou, G. (2009). La regulación de los servicios públicos y la integración regional. Valencia. Gama
- Medina, S. (2012). Lineamientos para una movilidad urbana sostenible (PIM) ITDP. México. Igloo
- Prieto, J (2012). Gestión estratégica organizacional. Bogotá. Planeta
- Rolf, M. (2012). Movilidad Sostenible en el Entorno Urbano. Donostia-San Sebastián la Ciudad Peatonal. Madrid. Granica

- Gobierno Autónomo Descentralizado Riobamba. (2014). Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Riobamba. Riobamba. GADMR
- Gobierno Autónomo Descentralizado Riobamba, (2011). Plan de Movilidad de la ciudad de Riobamba. Guayaquil. Rondal
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010), Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador. Quito. INEC
- Secretaría Nacional de Gestión de la Política, (2014) Las competencias de tránsito y transporte público la tienen los Municipios”, Ab. Viviana Bonilla, Secretaria Nacional de Gestión de la Política. Guayaquil. Secretaría Nacional de Gestión de la Política

- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2011). Guía Metodológica de Planificación Institucional. Quito. Senplades
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2014). Manual Informativo para el proceso de formulación y/o actualización de Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Quito. Senplades.
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2013). Plan Nacional de Desarrollo / Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017. Quito. Senplades
- Gobierno Autónomo Descentralizado Riobamba (2015). Comisión especial de Movilidad inspeccionó nuevas instalaciones de la dirección de Gestión de Tránsito Municipal. Riobamba. GADMR
- Diario Independiente los Andes, (2014). Cabildo de Riobamba asumiría las Competencias de tránsito. Riobamba: Diario Los Andes
- Radio Mundial, (2014). Municipio de Riobamba se prepara para asumir competencias en tránsito. Riobamba. Radio Mundial
- Arévalo, A. (2014). La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la constitución de la República del Ecuador. Universidad de Cuenca, Cuenca, Recuperado <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/20325/1/TESIS.pdf>
- Begoña, B (2010) .Ciudad histórica y calidad de vida. Universidad de Burgos, Burgos Recuperado Servicio de Publicaciones de la, organizado por la Universidad de Burgos y la Fundación La Caixa riubu.ubu.es/handle/10259/2699
- Cavañate, J (2010). Centro Histórico de Quito Plan Especial, Distrito Metropolitano de Quito, Quito, Recuperado <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39694.pdf>
- Dapozo, L. (2010). Memorias, Seminario Profesional, Conceptos de Planificación Estratégica. PUCE (Pontificia Universidad Católica del Ecuador), Quito, Recuperado <http://www.puce.edu.ec/portal/content/Disertaciones%20y%20tesis%20en%20el%20pre%20y%20postgrado/433;jsessionid>

ANEXOS

ENCUESTA



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

Objetivo: Obtener información sobre la movilidad en el centro de la ciudad de Riobamba con el objeto de entender las dinámicas de la gestión del transporte.

1. ¿Qué días se transporta al centro de la ciudad de Riobamba?

Todos los días Días laborables Fines de Semana

Por qué.....

2. ¿Cuándo se transporta al centro de la ciudad de Riobamba, Que actividad principal realiza?

Según el parámetro: (1) **nunca** (2) **pocas veces** (3) **A menudo** (4) **La mayoría de veces** (5) **Siempre**

Alimentación	<input type="checkbox"/>	Banco	<input type="checkbox"/>	Recreacional	<input type="checkbox"/>
Vestimenta	<input type="checkbox"/>	Educación	<input type="checkbox"/>	Vivienda	<input type="checkbox"/>
Productos Varios	<input type="checkbox"/>	Trabajo	<input type="checkbox"/>	Social	<input type="checkbox"/>
Centro Comercial /Negocios	<input type="checkbox"/>	Tramites	<input type="checkbox"/>		

Por qué.....

3. ¿Cómo percibe la congestión vehicular en el centro de la ciudad de Riobamba?

No hay congestión Normal Poca Congestión

Congestionado

Por qué.....

4. ¿Cómo percibe la congestión peatonal en el centro de la ciudad de Riobamba?

No hay congestión Normal Poca Congestión

Congestionado

Por qué.....

5. ¿Cuándo realiza actividades en el centro de la ciudad que dificultades presenta?

Estacionamiento Congestión vehicular Congestión peatonal

Por qué.....

6. ¿Cree que en el centro de la ciudad de Riobamba existe suficientes estacionamientos?

Sí No

Por qué.....

7. ¿En caso que utilice su vehículo, donde estaciona su vehículo al ir al centro de la ciudad?

Donde no existe SEROT Sitios destinados SEROT

Estacionamiento Privado

8. ¿Pagaría en un edificio propio destinado para estacionamiento?

Sí No

Por qué.....

9. ¿Qué tiempo se demora en el desplazamiento hacia el centro de la ciudad?

Tiempo de viajes promedio		Desde que sale de su casa, que tiempo tarda hasta llegar al centro de la ciudad.		
		MAÑANA	TARDE	NOCHE
		horario: 6 - 9am	horario: 13 - 17 pm	horario: 19 - 20 pm
Vehículo	5-10 minutos			
	15 - 30 minutos			
	30 - 60 minutos			
	1 hora o mas			
Caminando	5-10 minutos			
	15 - 30 minutos			
	30 - 60 minutos			
	1 hora o mas			

10. Señale con una X. su respuesta. Al movilizarse en medio de transporte. ¿Cómo percibe la calidad y su seguridad al transportarse en la ciudad de Riobamba?

TRANSPORTE PUBLICO	Calidad	Buena		Mala		Pésima	
	seguridad	Buena		Mala		Pésima	
TRANSPORTE PRIVADO	Calidad	Buena		Mala		Pésima	
	seguridad	Buena		Mala		Pésima	

11. Cree usted que al cumplir con la función de peatón, es respetado por:

Transporte público Transporte Privado Ninguno de los 2

12. Señale con una X las siguientes preguntas con SI o NO

¿Cree que como peatón existen adecuadas señalizaciones (Pasos cebra, pares velocidad, etc.)

¿Usa bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo/Centro de educación/diligencia?

¿Usa bicicleta como medio de recreación (Paseos, viajes fines de semana, etc.?)

13. Está de acuerdo con la opción de no permitir el ingreso de vehículos al centro de la ciudad, para disminuir el tráfico, y que estas vías sean de uso exclusivo peatonal.

Sí No

Por qué.....

14. Le gustaría saber más sobre reglas, restricciones, campañas, cambios sobre el transporte en general, que realiza el GAD de la ciudad de Riobamba?

Sí No

Por qué.....

Muchas gracias



Soporte a la rueda de la bicicleta Fuente: Constructora RONDAL ALTAMIRANO S.A.

Señalética vertical.- En las figuras siguientes se muestra dispositivos verticales que se deben implementar en las rutas definidas:

Fondo color blanco retroreflectivo
Leyenda y orla negros
Símbolo blanco en fondo negro



Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras
R3-12a A	750 x 600	10 C
R3-12a B	900 x 750	15 D
R3-12a C	1050 x 900	20 D

R3-12a

Señalización vertical de una ciclo vía Elaboración y fuente: INEN

Fondo color blanco retroreflectivo
Símbolos y orla color negro mate



Código No.	Dimensiones (mm)
R3-12b A	300 x 400
R3-12b B	450 X 600
R3-12b C	600 X 800

R3-12b

Señalización vertical de la ciclo vía compartida Elaboración y fuente: INEN

Fondo color blanco retroreflectivo
Letras, símbolos y orla color negro mate



Código No.	Dimensiones (mm)
R3-12c A	300 x 400
R3-12c B	450 X 600
R3-12c C	600 X 800

R3-12c

Señalización vertical de la terminación de ciclo vía compartida Elaboración y fuente: INEN

Fondo color blanco retroreflectivo
Letras, símbolos y orla color negro mate



Código No.	Dimensiones (mm)
R3-12d A	300 x 400
R3-12d B	450 X 600
R3-12d C	600 X 800

R3-12d

Señalización vertical de una vía segregada Elaboración y fuente: INEN

11.8.2.2 *Iglesia*
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-2

11.8.2.3 *Monumento*
Símbolo y orla blancos retroreflectivos
Fondo café retroreflectivo



IT2-3

Señalización vertical informativa Elaboración y fuente: INEN

Fotografías Aéreas de la Ciudad de Riobamba





**Ordenanza de tránsito, transporte y seguridad vial. Gobierno Autónomo
Descentralizado Municipal Riobamba.**

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	 RONDAL
	FASE III: Modelo de Gestión	

PRODUCTO - 4

**Propuesta de Ordenanza para la creación de la unidad de
transporte**

PRODUCTO 4

ORDENANZA No. XXXXXXXXXXXXX

EL CONCEJO MUNICIPAL DEL CANTÓN RIOBAMBA

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador establece en su artículo 238 que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera:

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales “planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización-COOTAD en el literal f) del artículo 55 señala que los gobiernos autónomos descentralizados municipales, tendrán competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial;

Que, el referido Código Orgánico en su artículo 130 establece que: “A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

Que, según lo previsto en la artículo 5 del COOTAD establece “La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional. La autonomía política es la capacidad de cada gobierno autónomo descentralizado para impulsar procesos y formas de desarrollo acordes a la historia, cultura y características propias de la circunscripción territorial. Se expresa en el pleno ejercicio de las facultades normativas y ejecutivas sobre las competencias de su responsabilidad; las facultades que de manera concurrente se vayan asumiendo; la capacidad de emitir políticas públicas territoriales; la elección directa que los ciudadanos hacen de sus autoridades mediante sufragio universal, directo y secreto; y, el ejercicio de la participación ciudadana. La autonomía administrativa consiste en el pleno ejercicio de la facultad de organización y de gestión de sus talentos humanos y recursos materiales para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus atribuciones, en forma directa o delegada, conforme a lo previsto en la Constitución y la ley. La autonomía financiera se expresa en el derecho de los gobiernos autónomos descentralizados de recibir de manera directa, predecible, oportuna, automática y sin condiciones, los recursos que les corresponden de su participación en el Presupuesto General de Estado, así como en la capacidad de generar y administrar sus propios recursos, de acuerdo a lo dispuesto en la Constitución y la ley. Su ejercicio no excluirá la acción de los organismos nacionales de control en uso de sus facultades constitucionales y legales”.

Que, el artículo 338 del mismo cuerpo normativo establece, en su parte pertinente que: “Cada gobierno regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura administrativa que requiera para el cumplimiento de sus fines y el ejercicio de sus competencias y funcionará de manera desconcentrada. La estructura administrativa será la mínima indispensable para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno, se evitará la burocratización y se sancionará el uso de cargos públicos para el pago de compromisos electorales. Cada gobierno autónomo descentralizado elaborará la normativa pertinente según las condiciones específicas de su circunscripción territorial, en el marco de la Constitución y la ley”.

Que, el artículo 125 del COOTAD establece que los gobiernos autónomos descentralizados asumirán e implementarán de manera progresiva las nuevas competencias constitucionales de las que son titulares, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias;

Que, el tantas veces referido cuerpo legal en su artículo 130 determina “El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios. En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial”.

Que, el artículo 30.2 de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante LOTTTSV, señala que **“El control del tránsito y seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales un sus respectivas circunscripciones regionales a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.**

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

Que, el Capítulo IV del Libro 1 de la LOTTTSV “De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos” detalla las atribuciones y competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Que, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, el Consejo Nacional de Competencias resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en los términos previstos en dicha resolución;

Que, el Gobierno Autónomo de Riobamba se encuentra considerado en el Modelo de Gestión “B” en la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, estableciéndose en el artículo 18 (Control Local) que a los gobiernos municipales les corresponde controlar las actividades de los servicios de transporte; controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas; controlar el cumplimiento de la planificación operativa de control de transporte, tránsito y seguridad vial; aplicar multas a las operadoras; auditar el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento; y, autorizar el funcionamiento de parques viales. En cuanto a la Gestión, el artículo 19 establece que a los gobiernos municipales les corresponde, entre otros aspectos, recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones en transporte terrestre, realizar campañas de prevención y concienciación; ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte y seguridad vial. El artículo 21 establece que los gobiernos autónomos descentralizados comprendidos en el Modelo de Gestión “B” tienen, entre otras, atribuciones para autorizar, concesionar o implementar centros de revisión y control técnico vehicular; controlar el funcionamiento de los mismos; realizar el proceso y emitir las matrículas de conformidad a la ley; recaudar los valores correspondientes a las matrículas y las multas relativas; administrar y alimentar los registros de vehículos y títulos

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

habilitantes; entregar el permiso anual de circulación; y, verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.

Que, la Primera Disposición Transitoria de la citada Resolución No. 006-CNC-2012 establece que la implementación de la transferencia de competencias a los gobiernos autónomos descentralizados comprendidos dentro del Modelo de Gestión "B" tendrá lugar de acuerdo con los siguientes plazos máximos de implementación: 1) Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; inmediata; y, 2) Títulos habilitantes (emisión y verificación), matriculación, revisión técnica vehicular: de 0 hasta 36 meses;

Que, mediante Resolución xxxxxxxxxxxx, el Alcalde en ejercicio de sus competencias, aprobó la nueva estructura orgánica del Municipio....., dentro de la cual consta xxxxxxxx como (hay que definir) de decisión xxxxxxxx, de la cual depende orgánicamente, entre otras, xxxxxxxx
Que, mediante xxxxxxxxxxxxxxxx, la xxxxxxxx Planificación emite informe favorable fundamentado en el Informe Técnico Jurídico sobre el proyecto de resolución de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que se concluye que la propuesta de creación de la xxxxxxxxxxxx se enmarca en los lineamientos técnicos jurídicos de la Municipalidad;

Que, con xxxxxxxxxxxx, la xxxxxx de Recursos Humanos informa el procedimiento que deberá cumplirse para la implementación de la estructura de xxxxxxxxxxxxxxx;

Que, mediante xxxxxxxxxxxxxxxx, la Procuraduría Metropolitana emitió informe favorable al contenido de la presente resolución de creación de la xxxxxxxxxxxxxxx;

Que, con xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx Financiera informa entre otras cosas, que la xxxxxxxx podría financiarse con el presupuesto

En ejercicio de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

EXPIDE:

**LA ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN
RIOBAMBA.**

CAPITULO I

Art. 1.- **Naturaleza Jurídica.**- Créese y agréguese a la Estructura Orgánica Funcional del Gobierno Autónomo Descentralizado de Riobamba la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad del Cantón Riobamba, que será conocida por sus siglas UTTTSVR, dependencia técnica de nivel operativo y administrativo, cuyo titular es el Director de la Unidad y estará subordinada a la supervisión del Concejo Cantonal y del Alcalde.

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

Art. 2.- **Fines.-** La Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado de Riobamba, cuyas siglas serán UMTSVR, se encargará de planificar, organizar, regular, ejecutar y controlar el transporte terrestre público y comercial, tránsito y la seguridad vial en todo el territorio que comprende la jurisdicción del cantón Riobamba, manteniendo coordinación con los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competentes para la correcta aplicación de esta Ordenanza, Leyes y Reglamentos correlativos.

Art. 3.- **Conformación.-** La conformación, estructura y funciones de la UMTSVR, estarán determinadas en su respectivo Reglamento Orgánico Funcional, el mismo que será aprobado por el Concejo Cantonal Municipal.

Art. 4.- **Organización y Designación del Personal.-** La UMTSVR, se crea como una dependencia municipal a nivel de Dirección, su estructura operativa estará constituida por: la Dirección, Asesoría Técnica, Asesoría Legal, Secretaría, Atención al Cliente y Personal Administrativo y Operativo que se requiera para su cabal funcionamiento. Para las designaciones que se efectúen dentro de esta dependencia municipal se deberá cumplir con lo que establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la Ley Orgánica de Servicio Público y más disposiciones aplicables.

Art. 5.- **Presupuesto.-** El Concejo aprobará el presupuesto adecuado para la operación de la UMTSVR, el cual tendrá la asignación de ingresos específicos que serán anualmente incluidos en el presupuesto municipal.

Art. 6.- **Objetivos.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad del Cantón Riobamba, en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, persigue los siguientes objetivos específicos:

- a) Desarrollar un sistema de transporte sustentable mediante la implementación de un plan de movilidad acorde a las necesidades de los habitantes del cantón y con la participación de todos los sectores involucrados.
- b) Prever el potencial crecimiento de los niveles de productividad de la ciudad y el cantón; dentro de la estructura general, priorizando los requerimientos de movilidad y accesibilidad actuales y futuras de sus habitantes;
- c) Mejorar la calidad de vida y del ambiente como elementos vitales para un desarrollo sustentable, acorde a los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir.

Art. 7.- **Principios de Actuación.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Riobamba, a través de la UMTSVR actuará bajo los siguientes principios:

- a) Tratar los sistemas de transporte público y privado, como servicios vitales para el desarrollo de la ciudad y el cantón;

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

- b) Considerar el tránsito de vehículos, con seguridad para peatones, conductores, usuarios y disminuir los conflictos urbanos generados por su circulación y falta de accesos y,
- c) Actuar siempre con fundamento técnico, económico-financiero, social y ambiental.

CAPÍTULO II

DE LAS ATRIBUCIONES GENERALES

Art. 8.- Atribuciones.- La UMTSVR, tendrá las atribuciones que se encuentran contempladas en la Constitución de la República del Ecuador, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y sus respectivas reformas, y todas aquellas entregadas a la Municipalidad y sus respectivas ordenanzas. De conformidad con la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, además tendrá las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y de carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal urbano y rural, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- f) Coordinar y realizar informes previos a la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazados de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Hacer conocer al Concejo Cantonal, mediante informe, la necesidad de declaratoria de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

- h) Homologación de los medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- i) Coordinar la implementación de los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;
- j) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicio de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- k) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- l) Realizar el proceso para la emisión de los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- m) Suscribir por delegación del Consejo acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales e internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- n) Regular y ejecutar los procesos para la emisión de los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- o) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- p) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- q) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- r) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

Art. 9.- **Resoluciones.**- La UMTSVR, expedirá las resoluciones administrativas por medio de su Director, las mismas que deberán ser motivadas.

CAPÍTULO III DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 10.- **Competencia.**- En materia de tránsito y seguridad vial en el cantón Riobamba le compete a la UMTSVR lo siguiente:

10.1.- Planificación.

- a) Plan Maestro de movilidad
- b) Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte colectivo y particular de pasajeros o de carga y las prestaciones de la red de circulación.
- c) Planificar el estacionamiento público o privado, sea éste edificado o no edificado.

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

10.2.- Señalización

- a) Auditoría técnica de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento urbano.
- b) Señalización vial.
- c) Suministro e instalaciones de señales de tránsito.

10.3.- Informes de auditoría y control

- a) Evaluación de la gestión de transporte terrestre y seguridad vial

10.4.- Seguridad vial

- a) Capacitación y formación ciudadana en seguridad vial.
- b) Campaña de concienciación (hábitos riesgosos, uso de transporte público, etc.), para todos los actores que se relaciona con la seguridad vial y la movilidad.
- c) Planes y campañas regulares, para la prevención de accidentes de tránsito.

Art. 11.- **Prestaciones de la vialidad.**- La Planificación de las prestaciones que debe tener la vialidad para la circulación de los vehículos comprende los siguientes ámbitos:

- a) Sistemas inteligentes para la administración del tránsito
- b) Semaforización urbana centralizada.
- c) Señalización vial, horizontal y vertical, urbana y rural.
- d) Seguridad vial urbana y rural.
- e) Circulación y seguridad peatonal.
- f) Implementación de Ciclovías.

Art. 12.- **Prestaciones de estacionamientos.**- La Planificación de las prestaciones de estacionamientos para los vehículos comprende los siguientes ámbitos:

- a) Estacionamiento público o privado, edificado o no edificado, fuera de la vía.
- b) Estacionamiento público libre y tarifado en la vía.
- c) Estacionamiento especializado o de uso específico.
- d) Estacionamiento para servicios de transporte colectivo.

CAPÍTULO IV

DE LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 13.- **Competencia.**- En materia de Planificación del Transporte en el Cantón Riobamba compete a la UMTSVR:

13.1.- Planificación

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

- a) Plan maestro de movilidad
- b) Planificar los servicios de transporte terrestre colectivo y particular de pasajeros o de carga, necesarios para satisfacer las demandas de la población en el sector urbano y rural.
- c) Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre colectivo de pasajeros y particular.

13.2.- Tarifas de los servicios, costos y recargos,

- a) Costos de títulos habilitantes y de especies fiscales.
- b) Costos de uso de la infraestructura de transporte (terminales, parqueaderos).
- c) Costos de servicios complementarios (Revisión Técnica vehicular, homologaciones, servicios de información y otros).
- d) Costos de recargos por penalidades en matrículas y permisos de circulación anual.

13.3.- Nuevas modalidades de servicios de transporte,

- a) Emisión de nuevos títulos de habilitantes, renovación de servicios de transporte público, comercial.
- b) Autorizaciones para el servicio de transporte por cuenta propia.

13.4.- Operadoras de transporte terrestre,

- a) Constitución jurídica de operadoras de transporte terrestre.
- b) Informe de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes (nuevo servicio y habilidad de transporte).
- c) Conformación de empresas de economía mixta de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- d) Sanciones y recaudaciones por multas a operadoras de transporte terrestre.
- e) Estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre.
- f) Certificación a la operadora luego de la fusión y/o escisión, según el caso.

13.5.- Documentos y certificaciones

- a) Certificación de registro en la base de datos nacional de vehículos y conductores.
- b) Custodia física de documentos asociados a la calificación y registro de vehículos.
- c) Copias certificadas de documentos fuente de vehículos y conductores.
- e) Actualización de bloqueos a vehículos y conductores.
- f) Actualización y corrección de registros nacionales de datos de vehículos y conductores.

13.6.- Infraestructura.

- a) Administración de terminales terrestres, puertos secos y centros de transferencia.

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

Art. 14.- Planificación de la Red de Servicios de Transporte Colectivo.- La Planificación de la red de servicios de transporte colectivo intracantonal y los servicios para transporte de carga, se enmarcarán en los siguientes ámbitos:

a) Transporte de Pasajeros

1. Red de Transporte Público: Intracantonal urbano y rural de pasajeros.
2. Transporte Comercial: Escolar e Institucional, de Taxis, servicio alternativo-excepcional, y cualquier otro tipo de transporte comercial de pasajeros.
3. Costos de operación para cada categoría, para determinar fletes
4. Equilibrio oferta-demanda de pasajeros.
6. Infraestructura y mobiliario urbano para el transporte de pasajeros
7. Sistema de recaudación caja común.

b) Transporte de carga o mercancías

1. Transporte Comercial: carga liviana y carga mixta.

Art. 15.- Planificación de la Red de Servicios de Transporte Particular.- La Planificación de la red de servicios de transporte particular, para vehículos privados de uso individual, como bicicletas, motocicletas, etc., automóviles y vehículos especiales que transporten a los conductores y sus acompañantes, o que transporten bienes personales o de servicios en general, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

1. Red vial convencional y Red vial especializada.
2. Red de ciclovías y afines.

CAPÍTULO V

DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁNSITO

Art. 16.- Competencia en Tránsito.- En materia de Organización del Tránsito en el Cantón Riobamba compete a la UMTSVR:

- a) Organizar y distribuir estratégicamente los sistemas inteligentes.
- b) Crear y optimizar progresivamente la red de semaforización urbana centralizada.
- c) Organizar y señalizar la vialidad urbana y rural, de forma horizontal y vertical.
- d) Organizar y distribuir estratégicamente los elementos de seguridad vial urbana y rural.
- e) Organizar y distribuir las circulaciones y los elementos de seguridad peatonal y las circulaciones de bicicletas y motocicletas.
- f) Organizar y especificar el estacionamiento privado edificado y no edificado fuera de la vía.
- g) Organizar y especificar los servicios de estacionamiento público edificado y no edificado fuera de la vía.
- h) Organizar y especificar los servicios de estacionamientos públicos libre y tarifado en la vía.
- i) Organizar y especificar el estacionamiento especializado o de uso específico.

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

- j) Organizar y distribuir el estacionamiento para servicios de transporte colectivo.
- k) Organizar la circulación vehicular urbana y rural.

CAPÍTULO VI DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Art. 17.- **Competencia en Transporte.**- En materia de Organización del Transporte en el Cantón Riobamba compete a la UMTSVR:

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

Art. 18.- **Organización de Servicios de Transporte de Pasajeros y Carga.**- La organización de los servicios de transporte colectivo para pasajeros y para carga, se enmarcará en los siguientes ámbitos:

- a) Organizar y estandarizar el material rodante para el transporte Intracantonal urbano y rural de pasajeros.
- b) Organizar itinerarios y horarios del servicio territorial de líneas Intracantonal urbano y rural.
- c) Organizar y estandarizar el servicio de Transporte Escolar, así como el de transporte de taxis, a nivel Intracantonal urbano y rural.
- d) Organizar y especificar los tipos de servicio para el Transporte de Turismo.
- e) Organizar y especificar el Transporte de carga liviana y carga mixta.

Art. 19.- **Organización de Servicios de Transporte Particular.**- La organización del servicio de transporte particular para pasajeros y carga comprende los siguientes ámbitos:

- a) La organización y distribución de la Red vial convencional y de la especializada.
- b) La organización y distribución de la Red de Ciclovías.

CAPÍTULO VII DE LA ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DOCUMENTAL

Art. 20.- **Competencia Documental.**- En materia de organización y administración documental compete a la UMTSVR:

- a) Solicitar copia certificada de las resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a la Unidad Administrativa Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, durante el año anterior a la transferencia de competencias.
- b) Organizar la administración de los documentos operacionales para que se realicen las actividades y servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

 <p>Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA</p>	<p>PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA</p>	
	<p>FASE III: Modelo de Gestión</p>	

c) Organizar la administración documental de la emisión, fiscalización, cambios, renovaciones y remoción de los permisos de operación y demás documentos complementarios que licencian el funcionamiento de las organizaciones y empresas y los servicios que deben prestar.

d) Contar con herramientas técnicas para la administración de la documentación operacional de las organizaciones y empresas de transporte colectivo, bajo un sistema informatizado e integral.

Art. 21.- Documentos Administrados.- Los principales documentos a ser administrados son:

1. Resoluciones administrativas específicas.
2. Permisos de operación.
3. Contratos de operación.
4. Cambios de socios.
5. Cambios de unidad.
6. Cambios de socio y unidad.
7. Calificación vehicular o constatación física.
8. Registro vehicular de servicio público.
- 9) Registro vehicular de servicio privado.
- 10) Certificaciones.
- 11) Informes Técnicos.
- 12) Informes Legales.
- 13) Seguridad documental e informática.
- 14) Otros que se consideren indispensables para el objeto.

Art. 22.- Organización y Registro del Parque Automotor.- La UMTSVR igualmente será responsable por la organización y registro del parque automotor de servicio público y comercial.

CAPÍTULO VIII

DE LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 23.- Competencia.- En materia de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Cantón Riobamba compete a la UMTSVR:

- a) Proponer ante el Concejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que, enmarcados en las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y otras pertinentes, permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro del Cantón Riobamba.
- b) Aplicar leyes, ordenanzas, reglamentos, y toda otra norma referente a la planificación, organización, regulación y control de las actividades de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal RIOBAMBA	PLAN DE MOVILIDAD Y MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA EL CANTÓN RIOBAMBA	
	FASE III: Modelo de Gestión	

c) Coordinar la aplicación y el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre y de esta ordenanza, con los órganos de tránsito competentes.

CAPITULO IX

DE SU FINANCIAMIENTO

Art. 24.- La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad del Cantón Riobamba tiene como fuentes de financiamiento:

1. Las que se destinen del presupuesto municipal.
2. Las que se transfieran de manera obligatoria por parte del Gobierno Central por este servicio a la colectividad.
3. Los ingresos por concepto de otorgamiento de permisos, autorizaciones, contrataciones, tasas, especies valoradas y concesiones relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Cantón, en referencia a vehículos en operación, operadores activos y otros que por acción de la aplicación de este Reglamento y la Ordenanza respectiva se deriven.
4. Los ingresos por concepto de la revisión técnica vehicular, cuando se haya implementado los centros a través del Gobierno Central.
5. Las operaciones públicas y privadas de acuerdo con la ley.

DISPOSICIÓN FINAL La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación. Derógase toda norma, regulación, resolución o disposición de igual o menor jerarquía, que se le oponga. Dado y firmado en la Sala de Sesiones del Concejo Cantonal del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Riobamba, a los _____ del mes _____ de dos mil doce.