



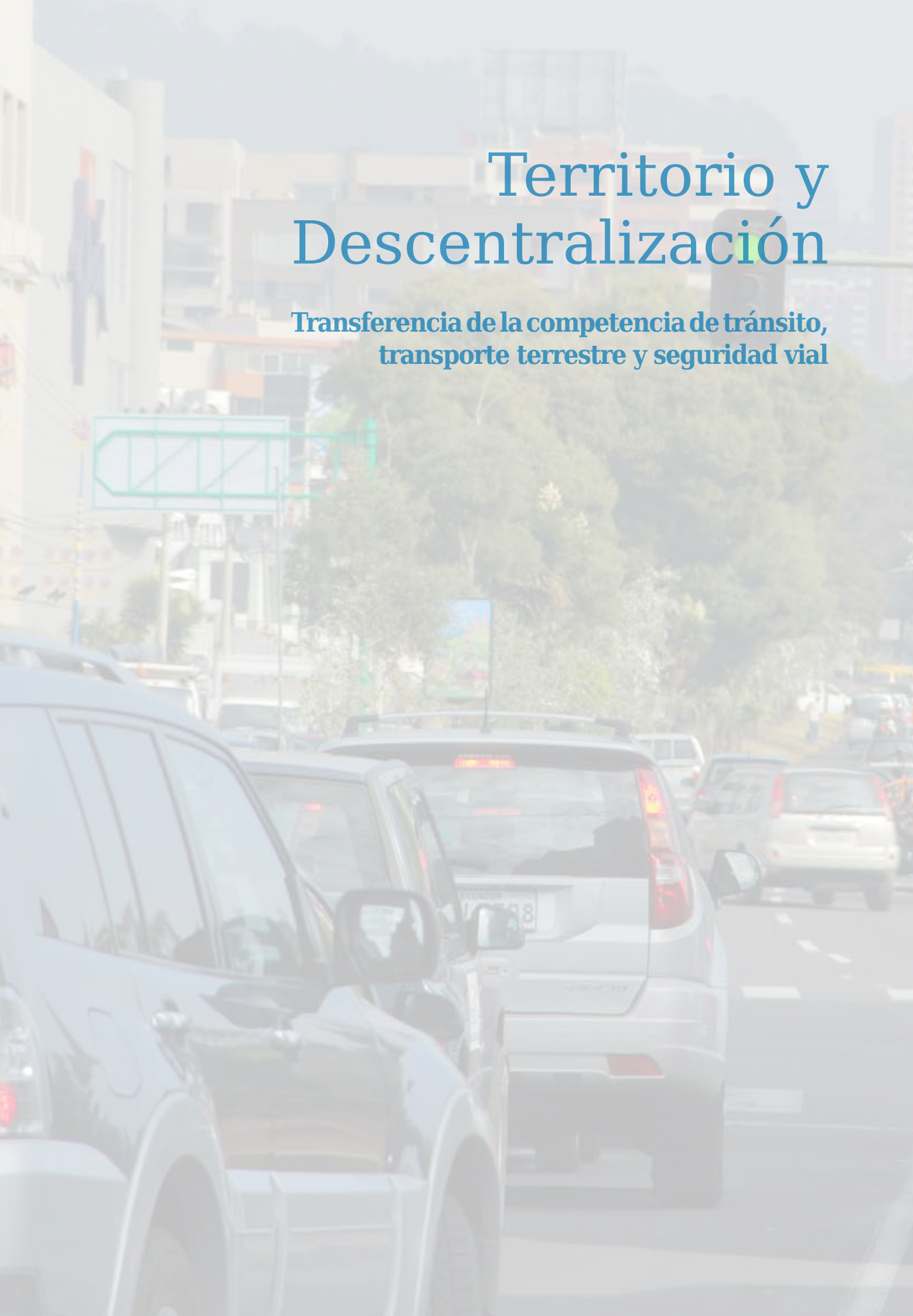
# Territorio y Descentralización

**Transferencia de la competencia  
de tránsito, transporte terrestre  
y seguridad vial**

Subsecretaría de Descentralización

# Territorio y Descentralización

**Transferencia de la competencia de tránsito,  
transporte terrestre y seguridad vial**



Senplades - CNC

Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Senplades - CNC / 2ª edición - Quito, 2013  
108 páginas, 206 x 297 mm

---

Los criterios vertidos en esta obra son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la SENPLADES o del CNC. Los contenidos del libro se pueden citar y reproducir, siempre que sea sin fines comerciales y con la condición de reconocer los créditos correspondientes, refiriendo la fuente bibliográfica.

© SENPLADES - CNC, 2013

De esta edición:  
Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES.  
Av. Juan León Mera Nº 130 y Patria  
Quito, Ecuador  
Tel: (593) 2 3978900  
Fax: (593) 2 2563332  
[www.planificacion.gob.ec](http://www.planificacion.gob.ec)

Consejo Nacional de Competencias, CNC.  
Av. Amazonas N21-39 y Jorge Washington, Edf. Rocafuerte,  
Torre Sur, Piso 1, Of.101  
Quito, Ecuador  
Tel: (593) 2 222 190  
[www.competencias.gob.ec](http://www.competencias.gob.ec)

Elaborado por: Anabel Salazar Carrillo  
Diego Bravo Nieto  
Soraya Jarrín Feijóo

Colaboradores: Christian Pino Garrido  
Paola Oña Scacco  
Andrea Pareja Ruíz  
Daniela Bonilla Estrella

Aprobado por: Gustavo Bedón Tamayo  
Subsecretario de Democratización del Estado, Senplades  
Secretario Ejecutivo Enc., Consejo Nacional de Competencias

Diseño de línea editorial: Alejandro Aguirre



# Contenido

<i>Índice</i>	5
Índice de tablas	9
Índice de gráficos	11
<i>Siglas y abreviaturas</i>	12
<i>Presentación</i>	13
<i>1 Antecedentes</i>	15
<i>2 Base constitucional y legal</i>	17
<i>3 Proceso de transferencia</i>	19
<i>4 Modelos de gestión</i>	21
4.1 Matriz de productos y servicios	21
4.2 Modelos diferenciados de gestión por gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales	22
<i>Modelo de Gestión “A”</i>	23
<i>Modelo de Gestión “B”</i>	23
<i>Modelo de Gestión “C”</i>	23
4.3 Metodología para asignar modelos de gestión a GAD metropolitanos y municipales	24
4.3.1 <i>Índice de Necesidades en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial</i>	24
4.3.2 <i>Requisito mínimo para lograr sostenibilidad económica en revisión y matriculación vehicular</i>	29

4.3.3	<i>Experiencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia</i>	30
4.3.4	<i>Asignación de GAD metropolitanos y municipales a modelos de gestión "A", "B" y "C"</i>	32
4.3.5	<i>Movilidad de los modelos de gestión</i>	34
4.4	Estrategia de implementación de la competencia	34

## 5 Costeo de la competencia 37

5.1	Instituciones del Gobierno Central relacionadas a la competencia de TTTSV	38
5.2	Información para el costeo de la competencia de TTTSV	39
5.3	Gastos e ingresos presupuestarios de la competencia de TTTSV	40
5.3.1	<i>Gasto destinado a la competencia de TTTSV</i>	40
5.3.2	<i>Identificación del gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la "Matriz de Productos y Servicios"</i>	43
5.3.3	<i>Ingresos asociados a la competencia de TTTSV</i>	44
5.3.4	<i>Asignación de ingresos en función de los modelos de gestión</i>	48
5.3.5	<i>Ingresos presupuestarios de tasas y otros conceptos de la competencia</i>	49
5.3.6	<i>Recursos de compensación a GAD para la competencia</i>	51
5.4	Mecanismo de distribución de recursos para la competencia	52
5.4.1	<i>Lineamientos para la metodología de distribución de recursos</i>	52
5.4.2	<i>Fórmula para la distribución de la tasa de matriculación y multas de matriculación</i>	53
5.4.3	<i>Fórmula para la distribución de recursos por compensación</i>	55
5.4.4	<i>Criterios de distribución</i>	55
5.4.5	<i>Ponderadores de los criterios de distribución</i>	57

## 6 Proceso operativo para la transferencia de los recursos 59

## 7 Resolución de transferencia 61

## Anexos

Anexo 1. Matriz de Productos y Servicios	63
Anexo 2. Variables Utilizadas en la Caracterización de Cantones	70
Anexo 3. Determinación de los Cantones con una Dinámica Económica Superior al Cantón donde se ubica la Capital de Provincia	71
Anexo 4. Cantones Cercanos a su Cabecera Provincia	72
Anexo 5. Cantones con Convenios en TTTSV	73
Anexo 6. Tratamiento de las Variables para el Índice de Necesidad en TTTSV	73
Anexo 7. Nota Técnica para el Índice de Necesidad en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	74
Anexo 8. Resultados del Índice	76
Anexo 9. Gasto por Nivel de Gobierno de acuerdo a “Matriz de Productos y Servicios” de la Competencia de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.	82
Anexo 10. Variables Utilizadas en la Fórmula de Distribución	86
Anexo 11. Participación de la Matriculación y Control de Tránsito en el Costo Total de la Competencia de TTTSV	87
Anexo 12. Normalización de la Variable Densidad Poblacional para la Fórmula de Reparto	88
Anexo 13. Gasto Agencia Nacional de Tránsito	88
Anexo 14. Gasto Comisión de Tránsito del Ecuador	89
Anexo 15. Gasto Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial - Policía Nacional	90
Anexo 16. Ingresos Agencia Nacional de Tránsito	90
Anexo 17. Ingresos Comisión de Tránsito del Ecuador	91
Anexo 18. Ingresos Presupuestarios de la Competencia	92
Anexo 19. Resolución 006 - CNC - 2012 publicada en Registro Oficial	92

# Índice de tablas

Tabla 1: Ejemplo de Matriz de Productos y Servicios de la Competencia de TTTSV	22
Tabla 2: Modelos diferenciados de gestión	23
Tabla 3: Variables del Índice de Necesidad de TTTSV	24
Tabla 4 : Criterios de las variables del Índice de Necesidad en TTTSV	25
Tabla 5: Intervalos del Índice de Necesidad en TTTSV	27
Tabla 6: Número de cantones por grupo de acuerdo a Índice de Necesidad en TTTSV	27
Tabla 7: GAD metropolitanos y municipales que registran al menos 15.000 vehículos (2010)	29
Tabla 8: Resultados GAD municipales con experiencia en TTTSV	31
Tabla 9: Modelos de gestión por GAD metropolitanos y municipales	32
Tabla 10: Estrategia de implementación de la competencia de TTTSV	35
Tabla 11: Entidades del Gobierno Central responsables de TTTSV 2008 - 2011	39
Tabla 12: Porcentajes asignados para el gasto por nivel de gobierno, según la “Matriz de Productos y Servicios”	44
Tabla 13: Gasto por nivel de gobierno, según la “Matriz de Productos y Servicios”	44
Tabla 14: Ingresos por impuestos de la competencia de TTTSV por nivel de gobierno	45
Tabla 15: Ingresos por tasas y otros conceptos para la competencia de TTTSV por nivel de gobierno	47
Tabla 16: Ingresos promedio de la competencia de TTTSV 2008 - 2011 (USD millones)	47

Tabla 17: Ingresos devengados promedio de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios” y al modelo de gestión 2008 - 2011 (USD millones)	50
Tabla 18: Diferencia entre gastos e ingresos asignados a GAD metropolitanos y municipales	52
Tabla 19: Ponderadores de los criterios de distribución	57
Tabla 20: “Matriz de Productos y Servicios de Tránsito”	63
Tabla 21: “Matriz de Productos y Servicios de Transporte Terrestre”	66
Tabla 22: “Matriz de Productos y Servicios de Seguridad Vial”	68
Tabla 23: Rectoría en TTTSV	69
Tabla 24: Variables utilizadas en la caracterización de cantones	70
Tabla 25: Cantones con una dinámica económica superior a la capital provincial	71
Tabla 26: Cantones cercanos a su cabecera provincial	72
Tabla 27: Municipios con convenios en TTTSV	73
Tabla 28 : Criterios para la construcción del Índice de Necesidades en TTTSV	75
Tabla 29: Definición del cantón con necesidad en TTTSV	76
Tabla 30: Resultados de los grupos conformados en la caracterización de Cantones por Necesidad en TTTSV	76
Tabla 31: Gasto por ámbito, según Recurso Humano	83
Tabla 32: CTE - Gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios”	84
Tabla 33: ANT - Gasto por Nivel de Gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios”	85
Tabla 34: Policía Nacional - Gasto por Nivel de Gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios”	85
Tabla 35: Gasto Histórico por Nivel de Gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios”	86
Tabla 36: Variables utilizadas en la distribución	86
Tabla 37: Gasto por ámbito en la CTE en 2008 - 2011 (USD millones)	87



Tabla 38: Procesos del ámbito “Tránsito en la CTE”	87
Tabla 39: Gasto de la Agencia Nacional de Tránsito en 2008-2011	88
Tabla 40: Gasto de la Comisión de Tránsito del Ecuador en 2008-2011	89
Tabla 41: Gasto de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial - Policía Nacional en 2008-2011	90
Tabla 42: Ingresos de la Agencia Nacional de Tránsito en 2008-2011	90
Tabla 43: Ingresos de la Comisión de Tránsito del Ecuador en 2008-2011	91
Tabla 44: Ingresos presupuestarios de la competencia 2008-2011	92

# Índice de gráficos

Gráfico 1: Construcción del Índice de Necesidad	27
Gráfico 2: Mapa cantonal de Índice de Necesidad en TTTSV	28
Gráfico 3: Mapa cantonal del Índice de Necesidad en TTTSV y de la Red Vial Estatal	28
Gráfico 4: Mapa cantonal de GAD municipales que registran al menos 15 000 vehículos	30
Gráfico 5: Experiencia en TTTSV	31
Gráfico 6: Mapa cantonal de GAD municipales con experiencia	32
Gráfico 7: Ejemplo de asignación de GAD metropolitanos y municipales al modelo de gestión	33
Gráfico 8: Mapa cantonal de GAD municipales según el modelo de gestión	33
Gráfico 9: Gasto promedio de la competencia de TTTSV en 2008 - 2011 (USD millones)	41
Gráfico 10: Composición del gasto devengado de la competencia de TTTSV en 2008 - 2011 (USD millones)	42
Gráfico 11: Composición del gasto corriente devengado de la competencia de TTTSV en 2008 - 2011 (USD millones)	42
Gráfico 12: Descripción de ingresos por tasas y otros conceptos por nivel de gobierno	48
Gráfico 13: Ingreso promedio de la competencia de TTTSV en 2008 - 2011 (USD Millones)	49
Gráfico 14: Composición ingresos por tasas y otros conceptos devengados en 2008 - 2011 (USD millones)	50
Gráfico 15: Composición del ingreso por tasas y otros conceptos a descentralizar	51
Gráfico 16: Esquema de reparto	54
Gráfico 17: Aspectos principales de la Resolución 006-CNC-2012	61
Gráfico 18: Gasto devengado promedio 2008-2011 de la CTE	82
Gráfico 19: Análisis de gasto por ámbitos de la CTE	83

## *Siglas y abreviaturas*

<b>TÉRMINOS</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
AME	Asociación de Municipalidades Ecuatorianas
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
CNC	Consejo Nacional de Competencias
CNTTT	Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
CNTTTSV	Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
CTE	Comisión de Tránsito del Ecuador
DNTSV	Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
ESIGEF	Sistema de Administración Financiera
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado / Gobiernos Autónomos Descentralizados
ICE	Impuesto a los Consumos Especiales
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
LOTTTSV	Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
SENPLADES	Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo
SRI	Servicio de Rentas Internas
TTTSV	Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

# Presentación

La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), en cumplimiento de su responsabilidad legal de coordinar el proceso de descentralización del Estado, conforme lo dispone el artículo 26, número 12, del Código de Planificación y Finanzas Públicas, ha brindado el soporte técnico necesario al Consejo Nacional de Competencias (CNC) desde su constitución para que este pueda implementar adecuadamente la transferencia de competencias hacia los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) de manera progresiva, según lo ordena la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en aplicación de un nuevo modelo de descentralización integral, incluyente y solidario, cuyos verdaderos beneficiarios sean los ciudadanos de nuestro país.

En este sentido, la experiencia de la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial (TTTSV) a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales es un paso significativo que se concretó con la expedición, por parte del CNC, de la Resolución No. 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, publicada en el Registro Oficial, Suplemento No. 712 del 29 de mayo de 2012, en donde se establece e identifica con claridad qué, quiénes, cuándo y con qué recursos asumirán esta competencia.

En este documento se presentan con detalle los instrumentos técnicos trabajados anteriormente para que el CNC haya podido tomar estas decisiones. Específicamente, previo a la resolución de transferencia se tuvieron que construir herramientas fundamentales,

tales como la matriz de productos y servicios de la competencia y con ella varios modelos de gestión diferenciados que respondan efectivamente a las realidades territoriales que dan cuenta de una heterogeneidad en cuanto a las necesidades y capacidades existentes.

De igual manera, otras herramientas fueron la metodología para la asignación de cada uno de los 221 gobiernos municipales en un modelo de gestión, los mecanismos de movilidad de un modelo de gestión a otro y la estrategia de implementación, que finalmente fue acogida por el CNC en su resolución.

Asimismo se explican en detalle los insumos y herramientas propuestos por SENPLADES en el proceso de costeo de la competencia, el mecanismo de distribución y el proceso operativo para la transferencia de recursos, con lo cual se hace efectivo el principio constitucional de que no habrá transferencia de competencias sin la de recursos, convirtiéndose este proceso y el de la transferencia de la competencia de riego y drenaje a los gobiernos provinciales, realizado en 2011, en verdaderos hitos históricos en el proceso de descentralización en nuestro país.

Aspiramos que estas primeras experiencias de transferencias efectivas de competencias y recursos a favor de los gobiernos autónomos descentralizados, y todos los insumos técnicos desarrollados sirvan para futuros procesos, a fin de consolidar progresivamente una nueva forma de administración del Estado, conforme lo dispone nuestra Constitución, y contribuir así a alcanzar el buen vivir de todos los ecuatorianos.

Gustavo Bedón Tamayo

Subsecretario de Democratización del Estado,  
Senplades

Secretario Ejecutivo Enc.  
Consejo Nacional de Competencias







## Antecedentes

La aprobación democrática de la Constitución de 2008 supuso un nuevo régimen de desarrollo, centrado en el Buen Vivir y un Estado Constitucional de Derechos y Justicia. Esto incluyó la reorganización territorial del Estado y la recuperación de sus facultades esenciales como las de planificación, distribución, rectoría, regulación y control. La Constitución consagra un Sistema Nacional de Competencias articulado al de planificación y un nuevo esquema de descentralización, fundamentado en una transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, cuyo objetivo fundamental es generar equidad territorial a través de los principios de subsidiariedad, solidaridad, coordinación, corresponsabilidad, complementariedad, sustentabilidad del desarrollo, participación y unidad del Estado.

Este modelo de descentralización pretende superar las deficiencias en la distribución y redistribución de recursos, generar equidad, cohesión territorial y fortalecer el proceso de democratización del Estado.

La descentralización en la Constitución también está soportada por una nueva institucionalidad con la responsabilidad de promover, regular y organizar el traspaso y el ejercicio de las competencias exclusivas y concurrentes, de aquellas ya existentes y de las nuevas que han empezado a transferirse.

El Ecuador cuenta con el Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV), al que deben sujetarse las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; la inversión y la asignación de recursos públicos; y, la coordinación de las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados.

Así, el PNBV establece como uno de sus pilares fundamentales la consolidación de un Estado policéntrico que supere las diferencias y desigualdades en el territorio ecuatoriano que no se ha visto beneficiado por las políticas públicas nacionales ni por la distribución de recursos del presupuesto general del Estado, donde se generaban regiones “ganadoras”, predominantemente urbanas, frente al resto del país que no había tenido un desarrollo económico equiparable al de las ciudades más grandes e influyentes.

En esa dirección, el Objetivo 12 del PNBV establece como una de sus políticas promover un desarrollo territorial equilibrado a través de la profundización de los procesos de descentralización y desconcentración.

En concordancia, la estrategia territorial nacional del PNBV, que constituye un referente tanto para las políticas sectoriales como para las instancias públicas de todos los niveles de gobierno, plantea como una de

sus temáticas: “Consolidar un modelo de gestión descentralizado y desconcentrado con base en la planificación articulada y la gestión participativa del territorio”. En ese marco, la estrategia del PNBV busca superar la falta de institucionalidad y rectoría en el proceso de descentralización, eliminar la dispersión normativa que provocaba traslapes de competencias y la imposibilidad de determinar responsables de su ejecución, la voluntariedad y falta de decisión política en el momento de transferir competencias y la debilidad institucional de los GAD.

Si a lo señalado se agrega la obligatoriedad de transferir competencias con recursos, entonces se puede afirmar que la planificación nacional y la Constitución ofrecen un nuevo modelo conceptual de descentralización, cuyo objetivo fundamental es alcanzar un desarrollo territorial equitativo, solidario y sustentable.

Es así que la Estrategia Territorial Nacional plantea a la movilidad como eje vertebral y de enlaces horizontales, el cual considera los elementos necesarios para satisfacer

las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, de comunicarse con otros puntos del territorio, de acceder a los servicios básicos y sociales, los cuales son realizados en diferentes medios de transporte: terrestre, aéreo, fluvial, marítimo.

La estrategia incluye además la gestión de la movilidad que supone el análisis de la situación actual del transporte de mercancías y pasajeros, basado en la demanda y el destino, así como una serie de herramientas destinadas a apoyar y fomentar un cambio de actitud, de comportamiento de los componentes de la movilidad que conduzca a modos de transporte sostenible.

En este marco, la Constitución del 2008 estableció como competencia exclusiva la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a favor de los GAD metropolitanos y municipales, como mecanismo para acercar la provisión de los servicios del sector, buscar la eficiencia en su prestación y responder a las realidades territoriales, siempre en el marco de los objetivos de desarrollo nacionales.

## 2

## Base constitucional y legal

La Constitución de la República del 2008<sup>1</sup> establece un nuevo modelo de descentralización, cuyo objetivo fundamental es alcanzar un desarrollo territorial equitativo, solidario y sustentable, para lo cual se establecen las competencias exclusivas de los niveles de gobierno, entre ellas la del tránsito y transporte terrestre a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, según el artículo 264 que establece: “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) 6.- Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

Con la entrada en vigencia del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)<sup>2</sup> en octubre de 2010, se estableció el marco jurídico para el proceso de descentralización. Es así que en el año 2011, a partir de la instalación en enero del CNC, este organismo aprobó un plan de trabajo que incluyó la transferencia y asunción efectiva de la competencia de: “Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial”, según los artículos 55 y 130 del COOTAD.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial<sup>3</sup> (LOTTTSV), expedida el 29 de marzo de 2011, se establecen los principios generales para la competencia, así en el art. 2 se menciona el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

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

La LOTTTSV establece aspectos por cada nivel de gobierno en el marco de sus competencias, según los organismos del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial (art. 13) y de acuerdo a las competencias referidas en los Capítulos I, II y IV de la respectiva ley.

<sup>1</sup> Registro Oficial No. 449, del 20 de octubre de 2008.

<sup>2</sup> Suplemento del Registro Oficial No. 303, del 19 de octubre de 2010.

<sup>3</sup> Suplemento del Registro Oficial No. 415, del 29 de marzo de 2011.



## 3

## Proceso de transferencia

La transferencia de competencias en el proceso de descentralización en el país implica la articulación interinstitucional de varias entidades del nivel central de gobierno, lo cual es coordinado por SENPLADES, dada su función de “coordinar con el sector público los procesos de descentralización, en función del Plan Nacional de Desarrollo”, de acuerdo al art. 26, numeral 12, del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y por el CNC como organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias, el cual está integrado por los delegados del Gobierno Central y GAD.

Las competencias deben ser gestionadas como un sistema integral, cuyo ejercicio implica una gestión solidaria y subsidiaria entre los niveles de gobierno y una adecuada coordinación interinstitucional, lo cual constituye la base para elaborar modelos de gestión de las competencias a ser descentralizadas de acuerdo a los principios y normas establecidas en el COOTAD.

El proceso de transferencia de la competencia “Planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial”, dirigida por el CNC y coordinada por la SENPLADES, implicó un trabajo de articulación de varios meses con las entidades del Gobierno Central previo a aplicar el proceso establecido en el art. 154 del COOTAD, con el fin de disponer de información preliminar para conocer la dinámica del sector de la

competencia de TTTSV e identificar los actores vinculados a la misma.

La implementación del proceso, de acuerdo al art. 154 del COOTAD, inició con la solicitud de informes habilitantes por parte del CNC a las entidades de los niveles de gobierno, para lo cual se dio un plazo de 90 días. Una vez que se dispuso de estos informes se conformó la comisión técnica sectorial de costeo que elaboró el informe respectivo y que finalmente se lo presentó al CNC, que emitió la Resolución No. 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, la cual fue publicada en Registro Oficial Suplemento No. 712 del 29 de mayo de 2012.

Por lo expuesto, las entidades que participaron en el proceso de transferencia de esta competencia fueron: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), Ministerio de Finanzas (MF), la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME) y delegados de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, cuyos funcionarios trabajaron conjuntamente en la formulación de una serie de instrumentos necesarios para contar con información que permita realizar la transferencia de la competencia, así:

- 1) Fichas de levantamiento de información de talento humano,



bienes muebles e inmuebles, recursos tecnológicos, vehículos.

- 2) Fichas para el levantamiento de información de la capacidad operativa municipal.
- 3) Levantamiento de información a través de visitas técnicas a las entidades responsables de la

competencia, tanto del nivel central como de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

- 4) Herramientas metodológicas cualitativas y cuantitativas para caracterización de cantones y distribución de recursos.

## 4

## Modelos de gestión

La gestión de cualquier competencia se concibe como un sistema integral que articula los niveles de gobierno y por lo tanto son responsabilidad del Estado en su conjunto. De esta manera, el ejercicio de las competencias implica una gestión solidaria y subsidiaria entre el Gobierno Central y los gobiernos autónomos descentralizados, con una adecuada coordinación interinstitucional (art. 116 del COOTAD).

Los modelos de gestión para la competencia de “planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial” se diseñaron a partir de varios análisis técnicos sectoriales y territoriales, y en función de la información contenida en los informes habilitantes.

De esta manera se identificó la necesidad de formular modelos de gestión diferenciados que capturen la diversidad existente en los 221 GAD metropolitanos y municipales, con el fin de asegurar la prestación de bienes y servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, establecidos en la Constitución de la República.

Las herramientas y metodologías diseñadas implicaron un trabajo de análisis de la información socioeconómica, sectorial y territorial relacionada con

la competencia y con los cantones, así como un análisis de las funciones ejercidas por las entidades del Gobierno Central. Con estos insumos se construyeron: a) Matriz de productos y servicios y b) Modelos de Gestión Diferenciados por GAD metropolitanos y municipales.

### 4.1 Matriz de productos y servicios

La matriz de productos y servicios es un instrumento que permite identificar:

- a) Los productos y servicios relacionados con la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
- b) Los actores actualmente involucrados en el ejercicio de la competencia y las facultades que le corresponden a cada uno de ellos.
- c) Los productos y servicios susceptibles de transferencia a los GAD metropolitanos y municipales, en función de lo establecido en la Constitución, el COOTAD y la LOTTTSV

La matriz se elaboró bajo el formato indicado en la Tabla 1 y permitió identificar los productos y servicios por nivel de gobierno. Para mayor detalle de la matriz de productos y servicios, ver el Anexo 1.

**Tabla 1:** Ejemplo de Matriz de Productos y Servicios de la Competencia de TTTSV

SECTOR				NIVELES DE GOBIERNO	
FACULTAD	TRÁNSITO	TRANSPORTE TERRESTRE	SEGURIDAD VIAL	CENTRAL	GAD
	PRODUCTO O SERVICIO	PRODUCTO O SERVICIO	PRODUCTO O SERVICIO		
RECTORÍA	Generación de políticas, lineamientos y emisión de directrices			X	
	Rectoría local				X
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal			X	
PLANIFICACIÓN	Plan de Administración de Tránsito	Plan Maestro Local de Transporte Terrestre	Plan Local de Seguridad Vial		X
REGULACIÓN	Regulación nacional para establecimiento de estándares y normas técnicas			X	
	Normativa local para regular operaciones de tránsito	Normativa local para la operación de transporte terrestre	Normativa local para minimizar la accidentabilidad		X
CONTROL	Tránsito en la vía pública	Sanciones o multas	Estado de la infraestructura	X	X
GESTIÓN*	Colocación de señalización y semaforización	Recaudación por multas	Atención inmediata en caso de accidentes	X	X

Elaboración: SENPLADES.

La matriz describe los productos y servicios que actualmente se identifican en la competencia, según las facultades de planificar, regular,

controlar y gestionar para cada nivel de gobierno, estipuladas en tres sectores específicos que son tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

## 4.2 Modelos diferenciados de gestión por GAD metropolitanos y municipales.

Una vez establecidos los sectores de la competencia, las facultades inherentes a su ejercicio y los productos y subproductos asociados, se buscó definir un modelo de gestión o esquema de descentralización que regule la relación entre niveles de gobierno y las responsabilidades del Gobierno Central y de los GAD metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia.

Para tal efecto se consideraron las diferencias territoriales que existen en los GAD metropolitanos y municipales en términos de extensión territorial, número de habitantes, número de vehículos registrados, entre otros.

De este análisis de la realidad territorial se desprendió la necesidad de establecer modelos de gestión diferenciados, que permitan asegurar la prestación de productos y servicios de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, considerando ciertos criterios mínimos, para responder a las necesidades territoriales.

Para la formulación de estos modelos diferenciados se fijó como criterio orientador un principio de integralidad. De acuerdo a la disposición constitucional establecida en el artículo 264, numeral 6, este principio se expresa en tres sentidos:

- a) Integralidad en la competencia: implica asignar a todos los GAD facultades en todos los ámbitos de la competencia, es decir facultades en TTTSV.
- b) Integralidad en las facultades para la prestación de servicios: implica asignar todas las facultades para un mismo producto y servicio. Ejemplo: planificación, regulación, control y gestión para emisión de títulos habilitantes.
- c) Integralidad en la prestación de servicios: asignación de un mismo proceso para un mismo nivel de gobierno. Ejemplo: proceso íntegro de matriculación.

En función de estos criterios, se establecieron tres modelos de gestión diferenciados para la competencia de tránsito, transporte y seguridad vial:

### Modelo de Gestión "A"

Los GAD metropolitanos y municipales que integren este modelo recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización de acuerdo

con la matriz de productos y servicios. Es decir, todas las facultades (planificación, regulación, control y gestión) y productos en todos los ámbitos de la competencia (TTTSV).

### Modelo de Gestión "B"

Aquellos GAD metropolitanos y municipales que formen parte de este modelo de gestión recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, de acuerdo con la matriz de productos y servicios, a excepción del control operativo en la vía pública.

### Modelo de Gestión "C"

Los GAD metropolitanos y municipales que pertenezcan a este modelo de gestión recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, a excepción del control operativo en la vía pública y el servicio de matriculación.

En la tabla que sigue se presentan a manera de síntesis los modelos de gestión A, B y C.

**Tabla 2:** Modelos de Gestión Diferenciados

MODELOS DE GESTIÓN					
ÁMBITO	FACULTAD	PRODUCTO O SERVICIO	MODELO		
			A	B	C
TRÁNSITO	Planificación	Plan de administración de tránsito			
	Regulación	Normativa para la gestión de tránsito			
	Control	Control operativo			
		Revisión y matriculación			
TRANSPORTE	Planificación	Plan de transporte terrestre			
	Regulación	Normativa para gestión del transporte			
	Control	Control de cumplimiento de normativa			
		Emisión de títulos habilitantes para transporte público			
		Emisión de títulos habilitantes para transporte comercial y cuenta propia			
SEGURIDAD VIAL	Planificación	Plan de seguridad vial			
	Regulación	Normativa para seguridad vial			
	Control	Campañas de seguridad vial			

Fuente: Informe de costeo de la competencia TTTSV.

## 4.3 Metodología para asignar modelos de gestión a los GAD metropolitanos y municipales

Con el objetivo de ubicar a los GAD metropolitanos y municipales en los modelos de gestión "A", "B" y "C", se establecieron tres criterios que permiten determinar sus características para asumir la competencia, así:

- Índice de necesidades en TTTSV, que caracteriza a cada cantón en función de su realidad territorial.
- Sostenibilidad económica en el ejercicio de la competencia para la prestación del servicio de revisión y matriculación vehicular, a través de un requisito mínimo de 15.000 vehículos registrados por cantón de acuerdo a la residencia del propietario para la sostenibilidad económica de un centro de revisión y control vehicular (CRCV).
- Experiencia de cada GAD metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia con base en el informe de capacidad operativa entregado por la AME.

Para los criterios anteriores se utilizó la información estadística oficial

disponible en el país, que fue proporcionada por las respectivas entidades públicas encargadas.

### 4.3.1 Índice de necesidades en tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial

Las características de cada cantón en TTTSV, son diferentes y diversas, por lo tanto, para que cada GAD metropolitanos y municipales pueda asumir la competencia se construyó el Índice de Necesidades en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el mismo que se basa en las siguientes variables<sup>4</sup>: población, número de vehículos, tasa de motorización, densidad poblacional, dispersión poblacional, participación de la población urbana en la población total, capital de provincia, dinámica económica superior a la capital de provincia<sup>5</sup>, ciudades cabeceras cantonales cerca de la cabecera provincial<sup>6</sup> y convenios<sup>7</sup> sobre TTTSV, suscritos antes del COOTAD. Estas variables se describen en la Tabla 3.

**Tabla 3:** Variables del Índice de Necesidad de TTTSV

VARIABLE	DESCRIPCIÓN
<b>POBLACIÓN</b>	Definimos a la población como un grupo de personas que viven en un área o espacio geográfico; en este caso la población que vive en cada uno de los 221 cantones del país. Un cantón que posea mayor cantidad de habitantes, tendrá mayores necesidades en TTTSV
<b>NÚMERO DE VEHÍCULOS</b>	Se utiliza el número total de vehículos a nivel cantonal. Un número elevado de vehículos contribuye a agravar la congestión, por ende genera problemas en el TTTSV.
<b>TASA DE MOTORIZACIÓN</b>	La Tasa de Motorización a escala cantonal está definida como el número de vehículos matriculados y registrados de acuerdo a la residencia del propietario, por cada 1.000 habitantes.  $TM = \frac{\text{Número de vehículos matriculados a nivel cantonal}}{\text{Población Total Cantonal}/1000}$

<sup>4</sup> Ver Anexo 2

<sup>5</sup> Ver Anexo 3

<sup>6</sup> Ver Anexo 4

<sup>7</sup> Ver Anexo 5



<b>DENSIDAD POBLACIONAL</b>	<p>Definimos a la densidad poblacional como la distribución del número de habitantes en un perímetro de territorio definido. En la caracterización de cantones utilizamos la población (urbana y rural) del cantón y la superficie en km<sup>2</sup>, obteniendo el número de habitantes por km<sup>2</sup> a escala cantonal.</p> $\text{Densidad Poblacional} = \frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}$
<b>DISPERSIÓN POBLACIONAL</b>	<p>Entendemos por dispersión de la población, al inverso de la densidad. La densidad nos da una idea de cuán concentrada se encuentra la población en un determinado territorio, al tomar su inverso podemos observar cuán dispersa se encuentra la población en el territorio.</p> $\text{Dispersión Poblacional} = \frac{1}{\frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}}$
<b>PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL</b>	<p>Es importante conocer la composición de la población por área, dado que la concentración de la población, típicamente urbana, entendida como la población de las ciudades, acarrea problemas respecto a la dotación de bienes y servicios públicos, como el TTTSV, pues las necesidades de movilidad son mayores y crecientes.</p> $\text{Participación de la Pob. Urbana} = \frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}}$
<b>CAPITAL DE PROVINCIA</b>	<p>Los cantones en donde se encuentra la capital de provincia concentran a las instituciones del Estado y por lo general son centros de comercio, provisión de servicios y lugares con mayores fuentes de trabajo, por lo que tienen grandes demandas en transporte y movilidad.</p>
<b>DINÁMICA ECONÓMICA SUPERIOR A LA CAPITAL DE PROVINCIA</b>	<p>Esta variable dicotómica asigna el valor de 1 (uno) a aquellos cantones que tienen una dinámica económica superior a la del cantón donde se encuentra la capital provincial, es decir, a aquellos cantones que a pesar de no ser capitales de provincia, son centros económicos de la provincia. Además, asigna 0 (cero) a aquellos cantones que no cumplen con esta condición. Se definen como centros económicos provinciales a aquellos cantones que superan en ingresos por ventas y prestación de servicios, personal ocupado o número de establecimientos, a los cantones donde se encuentra la capital provincial.</p>
<b>CABECERAS CONTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL</b>	<p>Esta variable dicotómica asigna el valor de 1 (uno) a aquellos cantones que se encuentran a 30 km de su respectiva capital provincial. Además, asigna 0 (cero) cuando no se cumple esta condición.</p>
<b>CONVENIO EN TTTSV</b>	<p>Existen algunos municipios que solicitaron la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución de 2008 y al COOTAD promulgado en el año 2010.</p>

Fuente: Informe de costeo de la competencia TTTSV.

Las variables descritas tienen el propósito de capturar la necesidad de cada cantón para asumir el TTTSV, para lo cual se aplicaron métodos matemáticos y estadísticos que permitan interrelacionar las variables

a través del Índice de Necesidad en TTTSV (ver anexos 6 y 7), de esta manera se definió a un cantón con necesidad en esta área en cada una de las variables, cuando cumplen con los siguientes criterios:

**Tabla 4 :** Criterios de las variables del Índice de Necesidad en TTTSV

VARIABLE	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
<b>POBLACIÓN</b>	Mayor población a mayor necesidad
<b>VEHÍCULOS</b>	Mayor tasa número de vehículos a mayor necesidad
<b>TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL</b>	Mayor tasa de motorización a mayor necesidad
<b>DENSIDAD POBLACIONAL</b>	Mayor densidad poblacional a mayor necesidad
<b>DISPERSIÓN POBLACIONAL</b>	Mayor dispersión poblacional a mayor necesidad

<b>PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL</b>	Mayor % de población urbana a mayor necesidad
<b>CIUDAD CAPITAL DE PROVINCIA</b>	Capital de provincia a mayor necesidad
<b>DINÁMICA ECONÓMICA MAYOR A LA CAPITAL PROVINCIAL</b>	Cantón con dinámica económica mayor a mayor necesidad
<b>CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL</b>	Cabeceras cantonales cercanas a su cabecera provincial a mayor necesidad
<b>CONVENIO DE TTTSV</b>	Cantón que tiene un convenio de TTTSV antes del COOTAD a mayor necesidad

Elaboración: SENPLADES.

De manera que el Índice de Necesidad en TTTSV construido implica la definición de un punto como cantón con necesidad en esta área de acuerdo a las variables indicadas, en relación al cual se mide la distancia de cada cantón para cada variable; una distancia menor indica más necesidad; y, una mayor distancia refleja menor necesidad en TTTSV.

De esta forma, aquellos cantones que obtengan una puntuación baja en el Índice de Necesidad corresponderán a los cantones que tienen mayor necesidad en TTTSV y los cantones que obtengan una puntuación alta en el índice tendrán menor necesidad.

El Índice de Necesidad en TTTSV queda definido por la siguiente fórmula:

$$IN_{TTTSVi} = \sum_{j=1}^{10} (PCC_j - X_{ij})^2$$

Donde:

$IN_{TTTSVi}$  : Es el Índice de Necesidad en TTTSV para el  $cantón_i$

$PCC_j$  : Es el valor asignado a cada variable en la definición de punto de cantón con necesidad en TTTSV

$X_{ij}$  : Es la observación de cada variable  $j$  entre 0 (cero) y 1 (uno) para el  $cantón_i$

$j$  : Es el índice que corresponde a variables,  $j = 1, 2, \dots, 10$

De esta manera el índice permite capturar las características específicas de cada cantón en TTTSV y compararlas con la definición de un cantón con necesidad en TTTSV. Los valores del índice se encuentran entre 0 y 10. Los valores mínimos corresponden a aquellos cantones cuyas observaciones en cada variable les permiten ubicarse cerca de la definición de cantón con necesidad; y los valores máximos en el índice corresponden a los cantones más alejados o distantes de la definición de cantón con necesidad, es decir, a los cantones con menor necesidad en TTTSV.

A partir de la puntuación obtenida en el Índice de Necesidad en TTTSV se conformaron cuatro intervalos para los GAD metropolitanos y municipales, aplicando los valores mínimo (2,23), máximo (8,83) y el rango entre el valor mínimo y el máximo (6,61<sup>8</sup>).

Los cuatro intervalos conformados se muestran en la siguiente tabla:

<sup>8</sup> Para determinar el ancho de los intervalos se aplicó la siguiente fórmula:

$$Rango\ Intervalo = \frac{Máximo - Mínimo}{4}$$

**Tabla 5:** Intervalos del Índice de Necesidad en TTTSV

INTERVALOS	RANGO INTERVALO	MÍNIMO	MÁXIMO
<b>1. ALTA NECESIDAD</b>	1,65	2,23	3,88
<b>2. MEDIA ALTA NECESIDAD</b>	1,65	3,88	5,53
<b>3. MEDIA BAJA NECESIDAD</b>	1,65	5,53	7,18
<b>4. BAJA NECESIDAD</b>	1,65	7,18	8,80

Elaboración: SENPLADES.

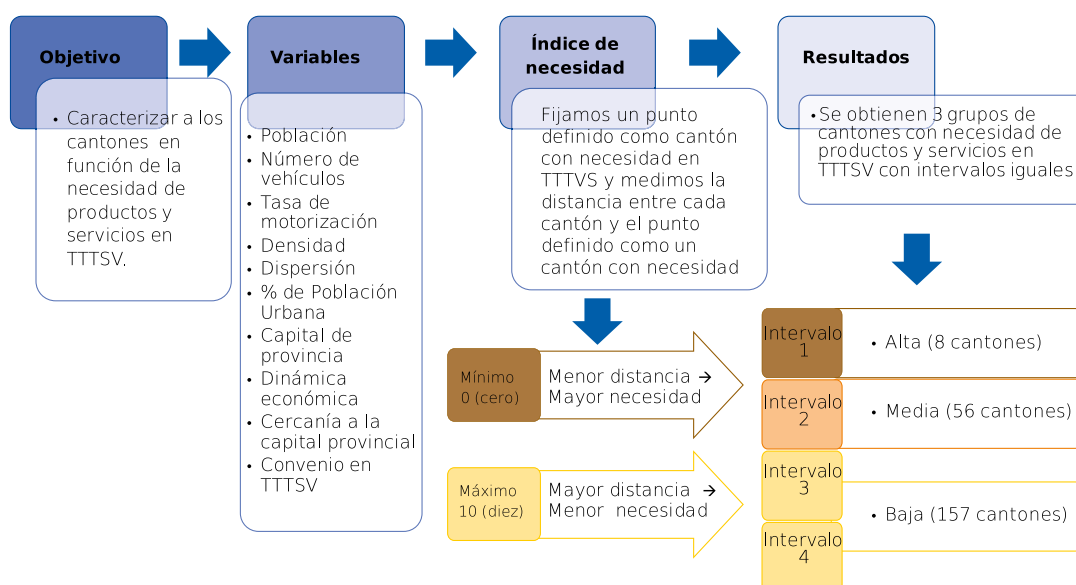
A partir de estos intervalos se establecieron tres grupos de municipios: 1) Alta necesidad, 2) media necesidad y 3) baja necesidad; este último contiene los intervalos 3 y 4. De esta manera, los resultados del Índice de Necesidad en TTTSV se detallan en el Anexo 8 y, a manera de resumen, en la Tabla 6 se presenta el número de cantones para cada grupo. En el mapa cantonal de necesidad en TTTSV se pueden visualizar los cantones de acuerdo a los intervalos.

**Tabla 6:** Número de cantones por grupo de acuerdo al Índice de Necesidad en TTTSV

	GRUPO 1 ALTA NECESIDAD	GRUPO 2 MEDIA NECESIDAD	GRUPO 3 BAJA NECESIDAD
<b>NÚMERO DE CANTONES</b>	8	56	157

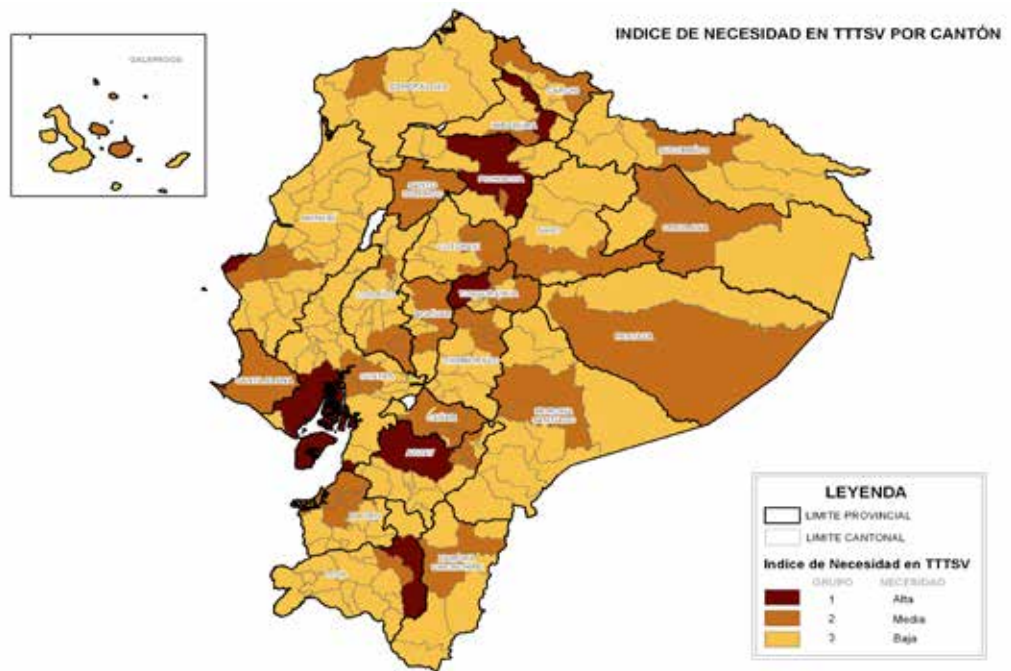
Elaboración: SENPLADES.

En el siguiente gráfico se muestra de forma resumida el proceso de construcción y los resultados obtenidos.

**Gráfico 1:** Construcción del Índice de Necesidad

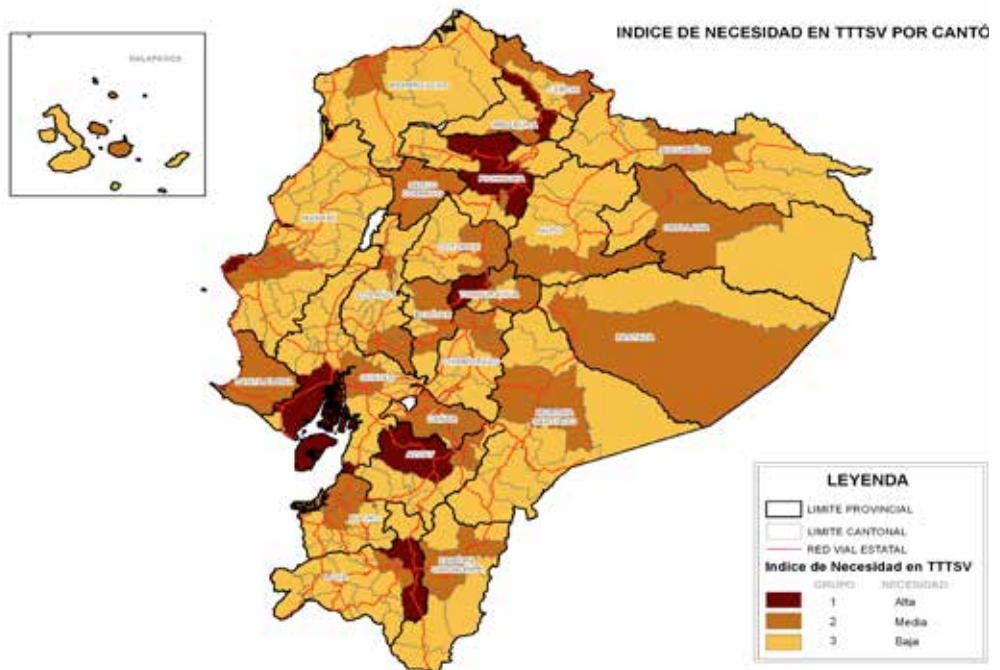
Elaboración: SENPLADES.

**Gráfico 2:** Mapa cantonal del Índice de Necesidad en TTTSV



Elaboración: SENPLADES

**Gráfico 3:** Mapa Cantonal de Índice de Necesidad en TTTSV y Red Vial Estatal



Elaboración: SENPLADES.

### 4.3.2 Requisito mínimo para lograr sostenibilidad económica en revisión y matriculación vehicular

Los procesos de la revisión técnica y matriculación vehicular requieren de inversiones importantes para la construcción e implementación de infraestructura y tecnología acorde a los requerimientos técnicos para cada una. De acuerdo a estudios de la Agencia Nacional de Tránsito, para la inversión y mantenimiento de los centros de revisión y matriculación vehicular se requiere un mínimo de vehículos para que sean financieramente sostenibles.

Por lo expuesto, es necesario establecer la sostenibilidad económica que implica prestar los servicios de revisión técnica y matriculación vehicular,

por lo cual se estableció que un GAD metropolitano y municipal cumple con el requisito mínimo de sostenibilidad cuando en el cantón se encuentren al menos 15.000 vehículos<sup>9</sup> matriculados, según información de la residencia del propietario del vehículo.

La información del número de vehículos matriculados se toma según la residencia del propietario registrada en el momento de la matrícula e ingresada en el sistema informático de la Agencia Nacional de Tránsito. Según dicha información, los GAD metropolitanos y municipales que cumplen con el requisito de sostenibilidad de hasta 15.000 vehículos son:

**Tabla 7:** GAD metropolitanos y municipales que registraron al menos 15.000 vehículos (2010)

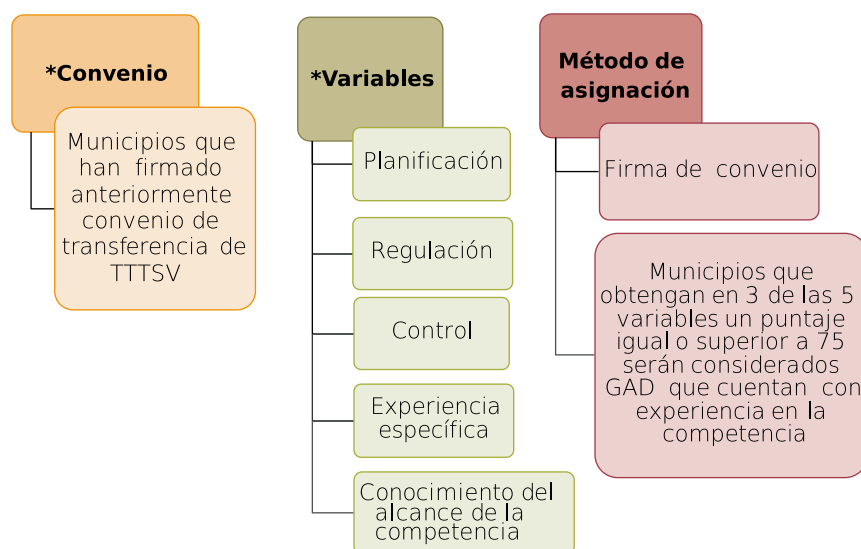
CANTÓN	PROVINCIA	VEHÍCULOS
QUITO	Pichincha	303.963
GUAYAQUIL	Guayas	295.703
CUENCA	Azuay	78.492
AMBATO	Tungurahua	67.398
PORTOVIEJO	Manabí	30.971
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	Santo Domingo	30.817
RIOBAMBA	Chimborazo	29.861
LOJA	Loja	27.576
MANTA	Manabí	24.960
MACHALA	El Oro	22.383
LATACUNGA	Cotopaxi	22.380
RUMIÑAHUI	Pichincha	21.043
IBARRA	Imbabura	20.900
QUEVEDO	Los Ríos	19.571
MEJÍA	Pichincha	17.920
MILAGRO	Guayas	17.216
BABAHOYO	Los Ríos	15.616

Fuente: ANT  
Elaboración: SENPLADES.

<sup>9</sup> Dato remitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en base a consultoría realizado por la Agencia Nacional de Tránsito.





**Gráfico 5:** Experiencia en TTTSV

Fuentes: Convenio de transferencia ANT - Municipio, según Informe de Capacidad Operativa AME.  
Elaboración: SENPLADES.

En función de la metodología descrita y de la información presentada por el MTOP, respecto a la existencia de convenios de descentralización, así como por la AME respecto a la capacidad

operativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales, se identificó como municipios con experiencia a los siguientes:

**Tabla 8:** Resultados GAD en TTTSV

GAD MUNICIPAL	CONVENIO	PLANIFICACIÓN	REGULACIÓN	CONTROL	EXPERIENCIA ESPECÍFICA EN TTTSV	CONOCIMIENTO DEL ALCANCE DE LA COMPETENCIA
<b>CUENCA</b>	Sí	90	85	85,0	90	100
<b>AZOGUES</b>	No	85	92,5	87,5	0	100
<b>GUAYAQUIL</b>	No	89	100	29,5	3	100
<b>IBARRA</b>	Sí	85	85	67,0	80	100
<b>OTAVALO</b>	Sí	80	85	68,25	100	100
<b>LOJA</b>	Sí	100	100	68,0	80	100
<b>MANTA</b>	Sí	92	85	57,5	30	100
<b>QUITO</b>	Sí	95	100	100,0	100	100
<b>RUMIÑAHUI</b>	No	79	100	80,0	90	100
<b>AMBATO</b>	Sí	95	80	50,0	75	100

Fuentes: MTOP - AME.  
Elaboración: SENPLADES.

**Gráfico 6:** Mapa cantonal de GAD municipales con experiencia



Elaboración: SENPLADES.

### 4.3.4 Asignación de GAD metropolitano y municipal a modelos de gestión “A”, “B” y “C”

La asignación de los GAD a cada modelo de gestión se estableció en función de la aplicación de los tres criterios antes descritos: a) Índice de Necesidad en TTTSV, b) Requisito

mínimo de sostenibilidad y c) Experiencia de cada GAD metropolitano y municipales, como se muestra en la siguiente tabla:

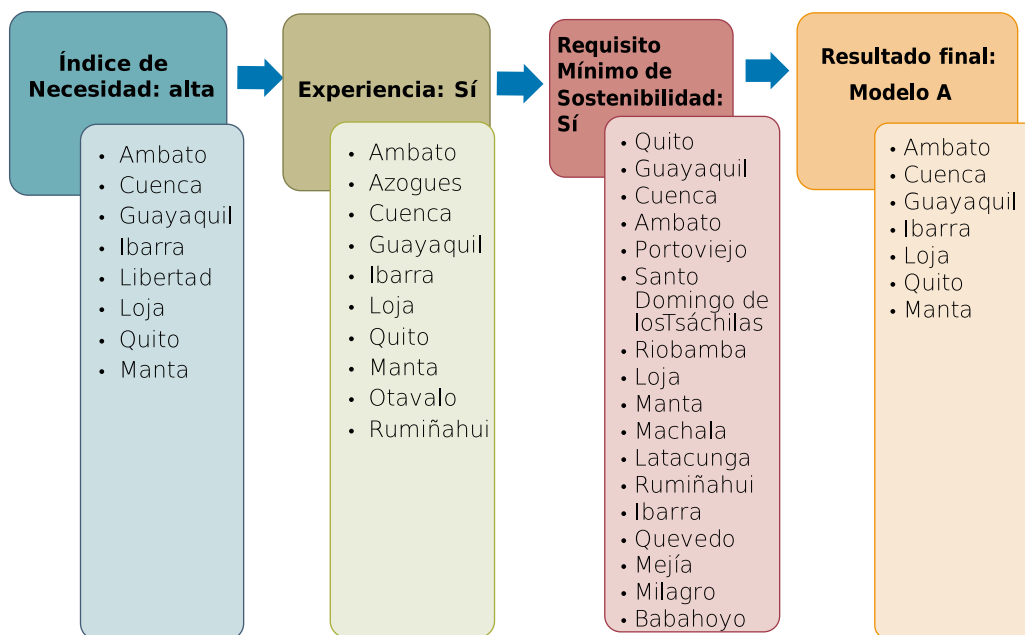
**Tabla 9:** Modelos de gestión por GAD metropolitano y municipales

MODELO DE GESTIÓN	ÍNDICE DE NECESIDAD	REQUISITO MÍNIMO DE SOSTENIBILIDAD	EXPERIENCIA	NÚMERO DE CANTONES
<b>A (7)</b>	Alta	Sí	Sí	<b>7</b> (Quito, Guayaquil, Cuenca, Ibarra, Loja, Ambato y Manta)
<b>B (10)</b>	Media	Sí	Sí	<b>1</b> (Rumiñahui)
		Sí	No	<b>8</b> (Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo y Santo Domingo)
	Baja	Sí	No	<b>1</b> (Mejía)
<b>C (204)</b>	Alta	No	No	<b>1</b> (Libertad)
	Media	No	Sí	<b>2</b> (Azogues y Otavalo)
	Media	No	No	<b>45</b>
	Baja	No	No	<b>156</b>
<b>TOTAL</b>				<b>221</b>

Elaboración: SENPLADES.

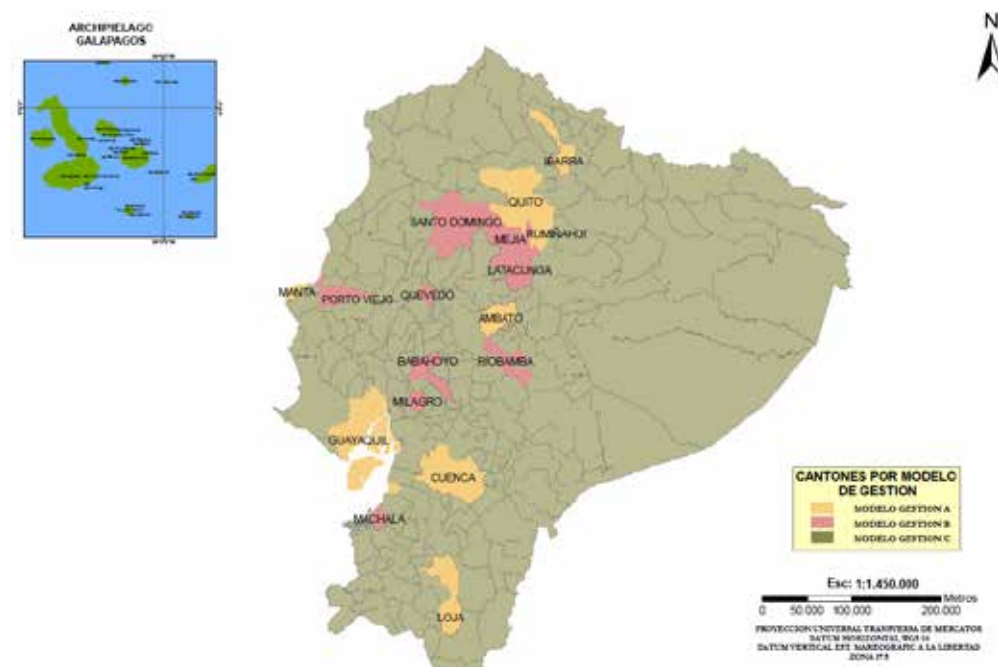
Para ejemplificar la asignación de GAD a un modelo determinado, se muestra el siguiente gráfico para el Modelo de Gestión A.

**Gráfico 7:** Ejemplo de asignación de GAD metropolitanos y municipales al modelo de gestión



Elaboración: SENPLADES.

**Gráfico 8:** Mapa cantonal de GAD metropolitanos y municipales según modelo de gestión



Elaboración: SENPLADES.

### 4.3.5 Movilidad de los modelos de gestión

La ubicación en los modelos de gestión "A", "B" y "C" de un GAD metropolitano y municipal podrá cambiar en el tiempo en función de las variaciones que este pudiera experimentar respecto de los criterios de: a) Índice de Necesidad en TTTSV, b) Requisito mínimo de sostenibilidad económica y c) Experiencia de cada GAD, por lo que en la Resolución No. 006-CNC-2012 para la transferencia del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial se establece que el CNC revisará cada dos años la asignación de los GAD en los modelos de gestión para determinar la variación de condiciones, que permitan a un GAD metropolitano y municipal acceder a otro modelo de gestión<sup>10</sup>.

Para tal efecto el Consejo Nacional de Competencias deberá disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, la elaboración de un nuevo informe de capacidad operativa, que considerará los mismos parámetros del informe inicial.

En el caso de que dos o más GAD metropolitanos y municipales formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de la competencia de TTTSV, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para efectos de determinar los criterios y, en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondía individualmente. La mancomunidad o consorcio que

se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Al Consejo Nacional de Competencias le corresponde aplicar la metodología de asignación de Modelos de Gestión, a efectos de determinar el modelo de gestión de las mancomunidades o consorcios.<sup>11</sup>

## 4.4 Estrategia de implementación de la competencia

En base a los Modelos de Gestión A, B y C con sus respectivos GAD metropolitanos y municipales, se estableció en conjunto con las autoridades competentes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Agencia Nacional de Tránsito y Comisión de Tránsito del Ecuador, una estrategia por fases para implementar la transferencia de la competencia, observando los principios de progresividad, obligatoriedad y subsidiaridad. De acuerdo con esta estrategia, se transfirió a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales en distintas fases las siguientes facultades y atribuciones en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que se implementarán de acuerdo con el siguiente cronograma:

<sup>10</sup> Registro Oficial Suplemento No.712. Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias. Art. 23

<sup>11</sup> Registro Oficial Suplemento No.712. Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias. Art. 25

**Tabla 10:** Estrategia de implementación de la competencia de TTTSV

CANTÓN	MODELO	PRODUCTO O SERVICIO	IMPLEMENTACIÓN
<b>QUITO</b> <b>CUENCA</b> <b>GUAYAQUIL</b>	<b>A</b>	Planificación, regulación	
		Títulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 12 meses
		Matriculación, revisión técnica vehicular, Control operativo	
Planificación, regulación		Inmediata	
<b>IBARRA</b> <b>LOJA</b> <b>AMBATO</b> <b>MANTA</b>		Títulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 24 meses
		Matriculación, revisión técnica vehicular Control operativo	
	Planificación, regulación	Inmediata	
<b>10</b> <b>CANTONES</b>	<b>B</b>	Títulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses
		Matriculación, revisión técnica vehicular	
<b>204</b> <b>CANTONES</b>	<b>C</b>	Planificación, regulación	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses

Fuente: Resolución No. 006-CNC-2012.



## 5

## Costeo de la competencia

La descentralización se define como una estrategia clave en la búsqueda de la distribución equitativa del poder y los recursos nacionales. Se fundamenta en el principio de subsidiariedad que privilegia la gestión de las competencias por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, por lo cual la revisión de los recursos de la competencia, deberá considerar aspectos sectoriales y territoriales.

La comisión de costeo de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, conformada por seis representantes de las siguientes instituciones: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Finanzas, SENPLADES y tres delegados de los GAD metropolitanos y municipales determinó en el informe los recursos del costeo de la competencia, según lo establece el COOTAD:

a) Identificar los recursos necesarios correspondientes a la competencia, considerando una cuantificación de los déficits financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo, de acuerdo a estipulado en el artículo 154, literal b, del COOTAD.

b) Determinar los recursos a transferir para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para lo cual se consideró de acuerdo al artículo 206 del COOTAD: i) La existencia de estándares mínimos de prestación de bienes y servicios públicos de la competencia y sus costos estándares relacionados; ii) Estimación de posibles ingresos que dispondrían los GAD vinculados a la competencia; iii) Cuantificación del gasto actual que el Gobierno Central asigna a la competencia, considerando el promedio de los últimos cuatro años (art. 204); y, iv) El monto de la transferencia considerando criterios territoriales y sectoriales. Finalmente, definió el mecanismo de distribución de recursos (art. 206, literal d).

Con estos antecedentes, en este acápite se analizan los recursos vinculados a la competencia y la metodología de distribución de los mismos para los GAD metropolitanos y municipales en conformidad a lo establecido en el COOTAD, la Resolución No. 006-CNC-2012 del CNC e informe de la comisión de costeo.



## 5.1 Instituciones del Gobierno Central relacionadas con la competencia de TTTSV

La competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial implicó el análisis de algunas entidades que han sido responsables de la misma en los últimos cuatro años, de acuerdo al Informe del Estado Actual de la Competencia, entregado por el MTOP al CNC, en el cual se identificaron las instituciones del nivel central de gobierno que dirigieron la competencia con el período en el cual cada entidad estuvo a cargo de la misma (Tabla 11).

El ente rector del sector es el MTOP, responsable del Sistema Nacional de Transporte, por lo cual formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos para garantizar una red de transporte seguro y competitivo, como órgano regulador en materia de transporte terrestre, ferroviario, tránsito y seguridad vial a través de sus entidades adscritas: ANT y la CTE.

Las entidades relacionadas a la competencia de TTTSV tuvieron varios cambios en sus funciones en los últimos años, es así que el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT) pasó a denominarse Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (CNTTTSV), actual ANT.

El cambio más importante en estas entidades estuvo dado por las funciones que cada entidad ejerció, principalmente la CNTTTSV que a partir de 2008 asumió la función de

matriculación y revisión vehicular que había estado a cargo hasta ese entonces de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre de la Policía Nacional, actual Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial.

Esta dirección, como bien dice su nombre, mantiene las funciones de control de tránsito y seguridad vial a escala nacional, la cuales continuará ejerciendo hasta que los GAD metropolitanos y municipales asuman efectivamente estas atribuciones o en su defecto la ANT.

De igual manera la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG), la cual según la Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en Registro Oficial No. 415 del 29 de marzo de 2011 pasó a denominarse Comisión de Tránsito del Ecuador, la misma que establece sus nuevas responsabilidades y jurisdicción en la red estatal-troncales nacionales y circunscripciones territoriales que le fueren delegadas por los GAD municipales.

Una vez que se identificaron las entidades responsables de la competencia de TTTSV en los últimos cuatro años, en concordancia con el marco legal, se estableció que la información necesaria para el análisis eran los presupuestos de ingresos y gastos a nivel de ítem presupuestario de cada entidad, la cual se revisó en detalle con el fin de evitar duplicación de registros entre instituciones.

**Tabla 11:** Entidades del Gobierno Central, responsables de TTTSV 2008 - 2011

ENTIDAD RECTORA	INSTITUCIÓN	FECHA DE CREACIÓN	FECHA DE FINALIZACIÓN
<b>MINISTERIO DE GOBIERNO</b>	Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - CNTTT	2 de agosto de 1996	7 de agosto de 2008
<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS</b>	Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial - CNTTTSV	7 de agosto de 2008	29 de marzo de 2011
	Agencia Nacional de Regulación de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	29 de marzo de 2011	Actualidad
	Comisión de Tránsito del Guayas	01 de junio de 1999	29 de marzo 2011
	Comisión de Tránsito del Ecuador	29 de marzo de 2011	Actualidad
<b>MINISTERIO DEL INTERIOR</b>	Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre	1996	2008
	Dirección Nacional de Control Tránsito y Seguridad Vial	2008	2011*

\*Se ocupará del control del tránsito hasta que los GAD asuman efectivamente el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Fuente: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## 5.2 Información para el costeo de la competencia de TTTSV

Con el objetivo de determinar los recursos a transferir con la competencia de TTTSV, se revisó la información disponible en el país para el costeo de la competencia, acorde con el artículo 206 del COOTAD; así se investigó la disponibilidad de datos en función de:

- a) Estándares mínimos de prestación de bienes y servicios públicos de la competencia y sus “costos estándares” relacionados; en este ámbito el MTOP, como rector del sector, mediante oficio No. MTOP-DVGT-12-45-OF del 12 de marzo de 2012, presentó como insumo para el proceso de costeo el “Informe correspondiente a estándares mínimos para la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”<sup>12</sup>, el cual indicó:
  - i) La metodología y estimación del número de agentes civiles por cantón.
  - ii) Concluye que “La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) no cuenta dentro de sus procesos con estándares mínimos, acorde a los Productos y Servicios establecidos en la Matriz de Competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.
- b) Para la estimación de posibles ingresos propios relacionados con la competencia de TTTSV se analizaron los ingresos de la competencia establecidos en varios cuerpos legales, así: i) Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, ii) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte

Por lo tanto, dado que no se dispuso de estándares mínimos ni sus costos estándares asociados, el costeo de la competencia de TTTSV se estableció a partir los ingresos y gastos presupuestarios históricos promedio de los últimos cuatro años, según el COOTAD.

<sup>12</sup> Ministerio de Transporte y Obras Públicas, oficio No MTOP-DVGT-12-45-OF, “Informes correspondientes a la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. Quito, 12 de marzo de 2012.

Terrestre y Seguridad Vial<sup>13</sup> y iii) Ley de Régimen Tributario Interno para el Impuesto a los consumos especiales y el impuesto a los vehículos.

Todas estas leyes establecen los diferentes conceptos de ingresos y el nivel de gobierno beneficiario de los mismos, a partir del cual se realizó el análisis de la información presupuestaria para los últimos cuatro años, cruzando la misma con la matriz de productos y servicios de la competencia y considerando el tarifario emitido al año 2011 por las actuales entidades responsables de la competencia.

- c) La cuantificación de la asignación del gasto que realizó el Gobierno Central para la competencia de TTTSV hasta antes de la transferencia se analizó el presupuesto devengado<sup>14</sup> destinado a la misma en los últimos cuatro años (art. 204 COOTAD) de las entidades responsables de la competencia.
- d) La determinación de los recursos a transferir para la competencia de TTTSV se realizó a partir de la información del ingreso y gasto devengado promedio entre 2008 y 2011, destinado por las entidades del Gobierno Central, los cuales se analizaron de acuerdo a los productos y servicios a ser transferidos a los GAD metropolitanos y municipales y a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTSV)<sup>15</sup>. De este análisis se determinó que los ingresos identificados no cubrían el gasto de los productos y servicios a ser transferidos, por lo cual se estableció un monto de compensación para inversión que permita entregar los recursos necesarios para compensar los desequilibrios territoriales (art. 154 literal b del COOTAD).

- e) Para la implementación de la transferencia de recursos para la competencia de TTTSV, considerando los principios constitucionales de equidad, solidaridad y subsidiariedad se establecieron criterios sectoriales y territoriales relacionados a la competencia (art. 204 del COOTAD), los cuales fueron propuestos y analizados en la comisión técnica sectorial de costeo, donde se revisó y analizó la información estadística y de fuentes oficiales disponible en el país, en función de lo cual se definieron las variables y criterios a ser utilizados.

## 5.3 Gastos e ingresos presupuestarios de la competencia de TTTSV

### 5.3.1 Gasto destinado a la competencia de TTTSV

Los recursos presupuestarios destinados a la competencia de TTTSV permitieron cuantificar el gasto que el Gobierno Central realizó en la misma, el cual consideró el gasto devengado<sup>16</sup> histórico para los años de 2008 a 2011 de las entidades del Gobierno Central que gestionaron la competencia, así: ANT, la CTE y la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad de la Policía Nacional.

En el caso de la DNTSV de la Policía Nacional, la información del control de tránsito remitida por el Ministerio del Interior correspondió a los años 2010 y 2011. Sin embargo, dado que el control de tránsito es una de las actividades principales de la competencia, la comisión de costeo estimó el monto del presupuesto para la DNTSV para los años 2008 y 2009, para lo cual realizó una extrapolación utilizando la variación anual del presupuesto de Policía Nacional entre los

<sup>13</sup> Art. 30, Ley Orgánica Reformatoria de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>14</sup> El gasto devengado constituye el registro de los hechos económicos en el momento en que ocurren, haya o no movimiento de dinero, como reconocimiento de los derechos y obligaciones.

<sup>15</sup> Art. 30, literal b de la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

<sup>16</sup> El gasto devengado constituye el registro de los hechos económicos en el momento en que ocurren, haya o no movimiento de dinero como reconocimiento de los derechos y obligaciones.

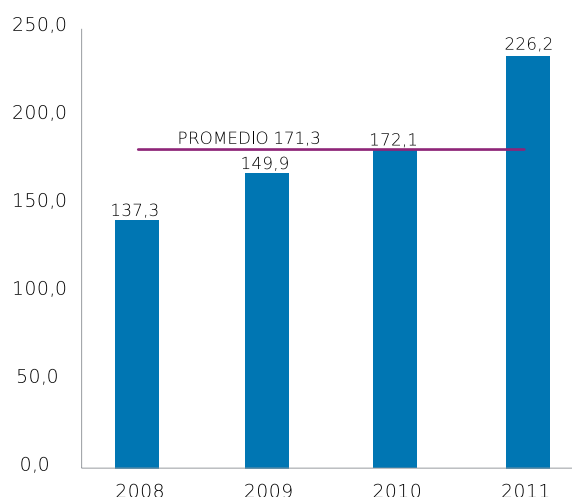
años comprendidos en la serie 2008 - 2011 de los grupos presupuestarios 51, 53 y 84 del presupuesto total de la Policía Nacional, en tanto que para el grupo presupuestario 75 se realizó la extrapolación utilizando la inflación promedio para cada uno de los años.

Es importante mencionar que la LOTTTSV establece que todos los recursos de la Policía Nacional le corresponderán a esta entidad para garantizar la seguridad ciudadana. Por lo tanto, los recursos destinados para el control de tránsito por parte de la Policía Nacional se mantendrán en dicha institución, no obstante fue

imprescindible cuantificarlos para incorporarlos en el gasto promedio destinado a la competencia e identificar los recursos que necesitarán los GAD metropolitanos y municipales para su gestión.

Es así que el monto del gasto devengado promedio entre 2008 y 2011 asciende a USD 171 millones; la mayor participación tiene la CTE con el 36%, el 29% corresponde a la ANT y el 35% a la DNTSV del Ecuador. En el año 2011 existió un incremento dado por el convenio suscrito entre el MTOP y el Distrito Metropolitano de Quito por un monto de USD 25 millones.

**Gráfico 9:** Gasto promedio de la Competencia de TTTTSV 2008 - 2011 (millones de dólares)

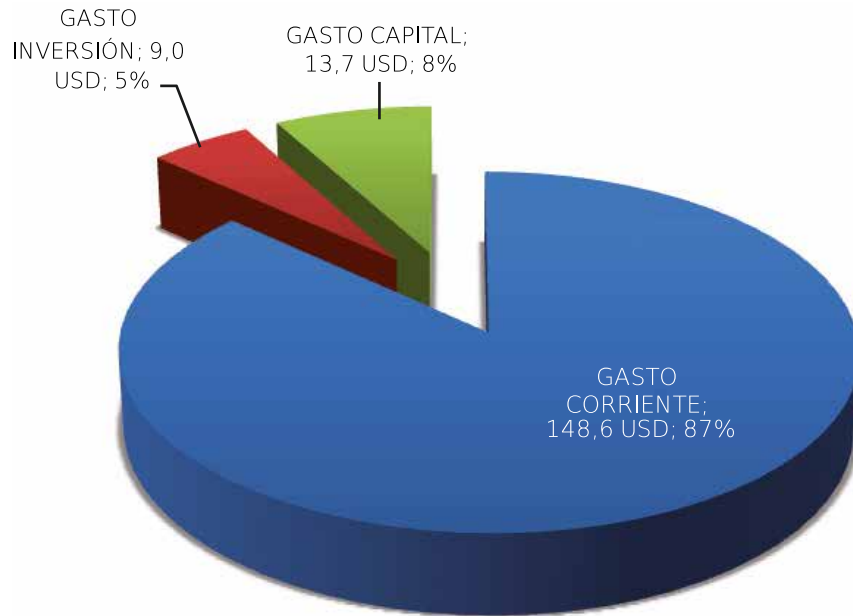


Fuentes: Ministerios de Finanzas y del Interior, ANT, CTE, MTOP.  
Elaboración: SENPLADES.

El rubro de gasto más importante es el gasto corriente, con el 87% (USD 148,6 millones promedio en los últimos cuatro años), en el cual el gasto en personal es el de mayor significancia, con USD 99,7 millones promedio (67% del gasto corriente total), por cuanto corresponde a los policías nacionales y vigilantes de tránsito de

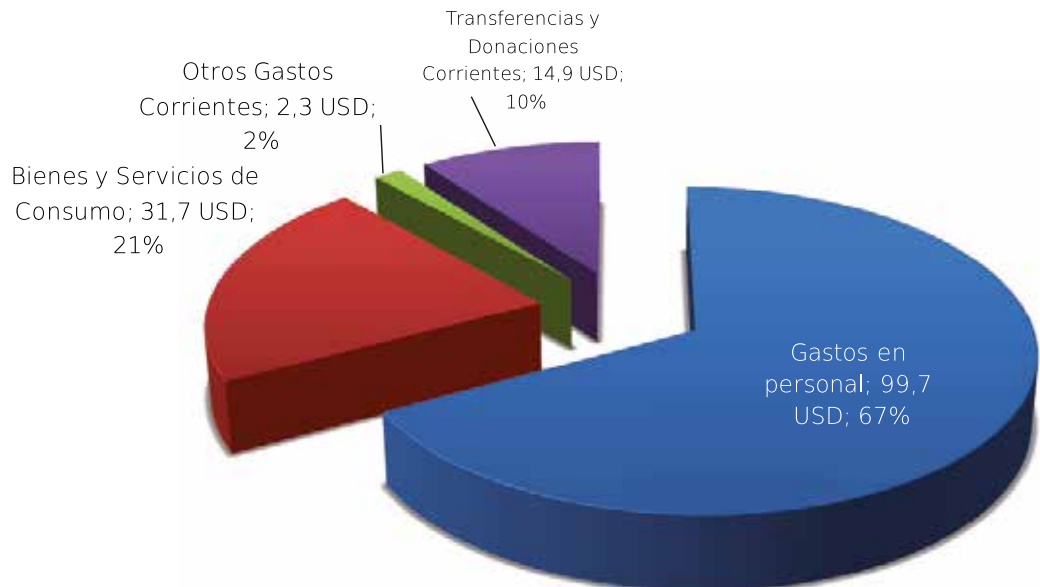
la CTE que realizan el control en todo el país. En consecuencia, el gasto en bienes y servicios de consumo es el rubro que sigue con USD 31,7 millones (21% del gasto corriente total) puesto que corresponde a los recursos destinados a uniformes y equipamiento del personal para control de tránsito.

**Gráfico 10:** Composición del Gasto Devengado de la Competencia de TTTSV 2008 - 2011 (millones de dólares)



Fuentes: Informe de Costeo de TTTSV con base en la información del Ministerio de Finanzas, ANT, CTE, MTOP, Ministerio del Interior.  
Elaboración: SENPLADES.

**Gráfico 11:** Composición del Gasto Corriente Devengado de la Competencia de TTTSV 2008 - 2011 (millones de dólares)



Fuentes: Informe de Costeo TTTSV con base en la información del Ministerio de Finanzas, ANT, CTE, MTOP, Ministerio del Interior.  
Elaboración: SENPLADES.

En síntesis, los USD 171 millones promedio corresponden al gasto total destinado a la competencia de TTTSV, sin embargo, para identificar este gasto por nivel de gobierno se realizó un análisis entre la matriz de productos y servicios, y cada rubro de gasto con el fin de estimar una correspondencia por cada concepto e identificar el monto de gasto.

### **5.3.2 Identificación del gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios”**

Con el objetivo de identificar los recursos para cada nivel de gobierno, esto es Gobierno Central y GAD metropolitano y municipal, se diseñó una metodología con base en los siguientes insumos:

- Matriz de productos y servicios con los ámbitos (tránsito, transporte terrestre y seguridad vial) y las facultades de la competencia por nivel de gobierno.
- Información presupuestaria de la Policía Nacional a nivel de grupo de gasto.
- Información presupuestaria de la CTE y ANT por ítem de gasto corriente y de inversión.
- Orgánico Funcional de CTE y ANT de acuerdo a los principales productos y servicios prestados.
- Recurso Humano de CTE y ANT, ubicado por ámbito de acuerdo a su función actual.

La metodología aplicada relaciona cada producto y servicio de la matriz con la información presupuestaria de cada entidad a nivel de grupo o ítem de gasto, según el tipo de gasto corriente o inversión y por concepto de gasto identificable de manera fácil<sup>17</sup>, así por ejemplo: brevetación, uniformes, señalética, entre otros. Sin embargo, para aquellos conceptos de gasto que no corresponden a un producto y servicio específico de la matriz, sino que dan soporte a todos, se los identificó como procesos de apoyo, así: informática, jurídico, financiero, administrativo, entre otros.

El gasto de estos procesos de apoyo se asignó por ámbito (tránsito, transporte terrestre y seguridad vial) con base en un porcentaje calculado a partir del personal dedicado a esos procesos respecto al personal total de cada entidad (ver anexo 9).

Para el ámbito de tránsito que contiene los servicios de revisión, matriculación vehicular y control operativo de tránsito, los cuales asumen solo los GAD metropolitanos y municipales de los modelos de gestión “A” y “B”, se aplicó la misma metodología descrita en el párrafo anterior, con el fin de determinar los porcentajes del gasto destinado a dichos servicios. Es importante indicar que la ANT no ha ejercido el control del tránsito, por lo que se consideró la información de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.

De esta manera se identificaron los porcentajes por cada ámbito de la competencia para asignar el gasto histórico promedio entre el Gobierno Central y los GAD metropolitanos y municipales, obteniendo como resultado:

<sup>17</sup> No en todos los casos se identificaron los ítems relacionados directamente a cada ámbito, menos aún por producto y servicio.

**Tabla 12:** Porcentajes asignados para el gasto por nivel de gobierno, según la “Matriz de Productos y Servicios”

NIVEL DE GOBIERNO	CTE	ANT	POLICÍA NACIONAL	PORCENTAJE
<b>GAD</b>	94%	73%	100%	<b>89%</b>
<b>CENTRAL</b>	6%	27%	0%	<b>11%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Informe de Costeo TTTSV.

Aplicando los porcentajes de la Tabla No. 12 al gasto total histórico promedio 2008 - 2011 de USD 171 millones, se obtiene el monto del gasto para cada nivel de gobierno como se indica en la Tabla 13.

**Tabla 13:** Gasto por nivel de gobierno según la Matriz de Productos y Servicios (millones de dólares)

GASTO POR NIVEL DE GOBIERNO	VALOR
<b>GAD metropolitanos y municipales</b>	152,5
<b>Gobierno Central</b>	18,8
<b>TOTAL</b>	171,3

Fuente: Informe de Costeo TTTSV.

### 5.3.3 Ingresos asociados a la competencia de TTTSV

De acuerdo a la Constitución de la República, al Gobierno Central le compete la política tributaria en lo referente a impuestos a nivel nacional, asimismo el COOTAD especifica que los GAD pueden establecer tasas y contribuciones. En la competencia de TTTSV, las leyes que indican los impuestos y las tasas relacionados con la misma y el nivel de gobierno beneficiario, son:

- Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).
- Ley de Reforma Tributaria, “Impuesto a los Vehículos” e “Impuesto a los consumos especiales para vehículos”.

Adicionalmente se revisó la información presupuestaria de los últimos cuatro años y el tarifario emitido por

la ANT hasta el año 2011 en relación a la Matriz de productos y servicios de la competencia, con el propósito de estimar el monto histórico de ingresos para cada nivel de gobierno.

En este contexto, a continuación se identifican todos los ingresos relacionados con la competencia de TTTSV de acuerdo a las leyes vigentes.

#### Ingresos por impuestos

Los ingresos por concepto de impuestos tales como el tributo a la propiedad de vehículos motorizados e impuesto a los consumos especiales sobre vehículos corresponden a las regiones, sin embargo, mientras estas no se creen, el beneficiario es el nivel central de gobierno.

Solo el impuesto del 1% por la transferencia de dominio corresponde al Gobierno Central. Por lo tanto, estos ingresos financian la competencia de



TTTSV al Gobierno Central y no son susceptibles de transferencia a los GAD metropolitanos y municipales.

El único impuesto que corresponde a los GAD metropolitanos y municipales es el impuesto a los vehículos por rodaje, establecido en los artículos 538 y 539 del COOTAD.

Con este antecedente se describen los impuestos relacionados con la competencia de TTTSV:

- a) Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados: es el tributo anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público<sup>18</sup>.

Según el COOTAD, cuando se conformen los GAD regionales se financiarán con el impuesto a la propiedad de los vehículos<sup>19</sup>, en tanto el Gobierno Central será el beneficiario del mismo.

- b) Impuesto a los consumos especiales sobre vehículos: es el

Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), que se aplica a los bienes y servicios de procedencia nacional o importada, de acuerdo a las características del vehículo que se establece en la Ley de Régimen Tributario Interno, codificada en sus artículos 75 y 82.

De acuerdo al COOTAD, las regiones son beneficiarias del ICE por los vehículos motorizados y aviones, avionetas y helicópteros, excepto aquellos destinados al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, "tricares", cuadrones, yates y barcos de recreo.

- c) 1% transferencia de dominio en la compra de vehículos usados: de acuerdo al literal c de la disposición derogatoria segunda del COOTAD, "las recaudaciones que se obtengan por la aplicación de este impuesto se depositarán mensualmente en la cuenta única del tesoro nacional"<sup>20</sup>.

- d) Impuesto a los vehículos (rodaje): este ingreso corresponde a los GAD metropolitanos y municipales<sup>21</sup>.

**Tabla 14:** Ingresos por impuestos de la competencia de TTTSV por nivel de gobierno

CONCEPTO	BASE LEGAL	DESTINATARIO ACTUAL	DESTINATARIO FINAL POR DESCENTRALIZACIÓN
<b>IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS</b>	COOTAD Título VI, Capítulo III, sección primera, ingresos propios de los gobiernos regionales art. 177, literal b	Gobierno Central	GAD regional
<b>IMPUESTO AL CONSUMO ESPECIAL SOBRE VEHÍCULOS</b>	COOTAD Título VI, Capítulo III, sección primera ingresos propios de los gobiernos regionales art. 177, literal c	Gobierno Central	GAD regional
<b>1% TRANSFERENCIA DE DOMINIO</b>	COOTAD Segunda reformativa y derogatoria, literal C	Gobierno Central	Gobierno Central
<b>IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS (RODAJE)</b>	COOTAD Título IX, Capítulo III, sección séptima impuesto a los vehículos, art. 598 y 539	GAD municipal	GAD municipal

Fuente: COOTAD.  
Elaboración: SENPLADES.

<sup>18</sup> Ley de Reforma Tributaria, Registro Oficial No. 325 del 14 de mayo de 2001.

<sup>19</sup> Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, art. 177, literal b.

<sup>20</sup> Ley No. 92 de la Ley Sustitutiva a la Ley de Creación del Fondo de Vialidad para la Provincia de Loja, Fondvial, publicada en el R. O. 335 del 9 de junio de 1998.

<sup>21</sup> Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, art. 539.



### Ingresos por tasas y otros conceptos

Los GAD metropolitanos y municipales tienen la facultad tributaria de crear, modificar o suprimir tasas en el ámbito de sus competencias, de acuerdo al art. 179 del COOTAD. Es así que se analizaron los ingresos por tasas y otros conceptos relacionados a la competencia de TTTSV de acuerdo al COOTAD, a la LOTTTSV y a la matriz de productos y servicios de la competencia, a partir de las cuales se definieron los ingresos que corresponden al Gobierno Central y GAD metropolitanos y municipales.

Los ingresos por tasas y otros conceptos relacionados con la competencia de TTTSV se describen a continuación:

- a) Tasa de matrícula: valor por todos los conceptos asociados a matrícula vehicular que se establece en función del tipo de servicio que presta el vehículo, determinado en el tarifario emitido por el ente rector. La matrícula tiene una duración de cinco años y cada año se cancelan los derechos y valores de tránsito asociados a cada vehículo, incluidos los valores, en caso de haberlos, por concepto de multas, si hubieren sido sancionados por la autoridad competente<sup>22</sup>.

La Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 30.5, literal j, establece que el GAD metropolitanos y municipales implementará los centros de revisión y control técnico vehicular. Por lo tanto, el valor por concepto de tasa de matrícula corresponde a los GAD, dado que la matrícula es el documento habilitante otorgado a todo vehículo que aprueba el proceso de revisión técnica vehicular.

<sup>22</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, art. 104.

- b) Licencia: constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado<sup>23</sup>.

- c) Infracciones: son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y además regulaciones de tránsito<sup>24</sup>.

- d) Otros ingresos: por concepto de multas, certificaciones, títulos habilitantes, permisos, placas y varios descritos en el respectivo tarifario de ingresos de acuerdo a la aprobación del Directorio de la ANT y la LOTTTSV. Los ingresos por multas corresponden a las multas por matriculación por la calendarización, sanciones a operadoras de transporte y otras establecidas en la legislación vigente.

Los ingresos de los GAD para la competencia de TTTSV son: tasa de matrícula e infracciones, multas y otras tasas (títulos habilitantes, certificaciones, sanciones administrativas) en el ámbito de sus competencias. Estos ingresos serán asumidos por cada GAD en función de los modelos de gestión "A", "B" y "C", en el que se encuentre cada municipio.

Al Gobierno Central le atañen los ingresos<sup>25</sup> por licencias, infracciones, multas y otras tasas en el ámbito de sus competencias de acuerdo a la LOTTTSV y a la matriz de productos y servicios.

<sup>23</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, art. 92.

<sup>24</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, art. 106.

<sup>25</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, art. 30.

**Tabla 15:** Ingresos por tasas y otros conceptos para la competencia de TTTSV por nivel de gobierno

CONCEPTO	BASE LEGAL	DESTINATARIO ACTUAL	DESTINATARIO FINAL POR DESCENTRALIZACIÓN
<b>TASA DE MATRICULACIÓN</b>	LOTTTSV, Art. 30 literal b)	Gobierno Central	GAD municipal
<b>LICENCIAS</b>	LOTTTSV, Art. 30 literal c)	Gobierno Central	Gobierno Central
<b>INFRACCIONES</b>	LOTTTSV, Art. 30 literal e)	Gobierno Central	GAD municipal
<b>MULTAS</b>	LOTTTSV, Art. 30 literal d)	Gobierno Central	GAD municipal
<b>OTRAS TASAS (TÍTULOS HABILITANTES, CERTIFICACIONES, RESOLUCIONES)</b>	LOTTTSV, Art. 30 literal b),	Gobierno Central	GAD municipal y Gobierno Central

Fuente: Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV)  
Elaboración: SENPLADES

La recaudación promedio de la competencia en los últimos cuatro años de cada concepto de ingreso por impuestos y tasas, indica que los montos más representativos corresponden

al impuesto a los vehículos con una participación del 38% y a la tasa de matriculación con el 26% en promedio del total de ingresos de la competencia a nivel nacional.

**Tabla 16:** Ingresos Promedio de la Competencia de TTTSV 2008 - 2011 (USD Millones)

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	PROMEDIO	%
<b>IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS</b>	92,88	107,11	135,65	159,00	123,66	38,1%
<b>1% TRANSFERENCIA DOMINIO</b>	10,70	10,99	14,32	15,44	12,86	4,0%
<b>ICE VEHÍCULOS</b>	16,42	23,67	38,67	40,33	29,77	9,2%
<b>TASA DE MATRICULACIÓN</b>	62,96	58,88	102,60	112,77	84,30	26,0%
<b>LICENCIAS</b>	32,81	23,60	35,92	23,62	28,99	8,9%
<b>INFRACCIONES</b>	13,28	15,93	19,54	18,14	16,72	5,2%
<b>OTROS INGRESOS</b>	12,53	4,75	12,27	8,37	9,48	2,9%
<b>TRANSFERENCIAS G. C.</b>	16,52	23,58	23,45	10,25	18,45	5,7%

Fuentes: SRI, ANTI, CTE.  
Elaboración: SENPLADES.

En síntesis, el análisis del marco legal presentado y de la matriz de productos y servicios de la competencia, permitió definir los ingresos para cada nivel de gobierno. De esta manera el nivel central de gobierno tiene casi todos los impuestos relacionados

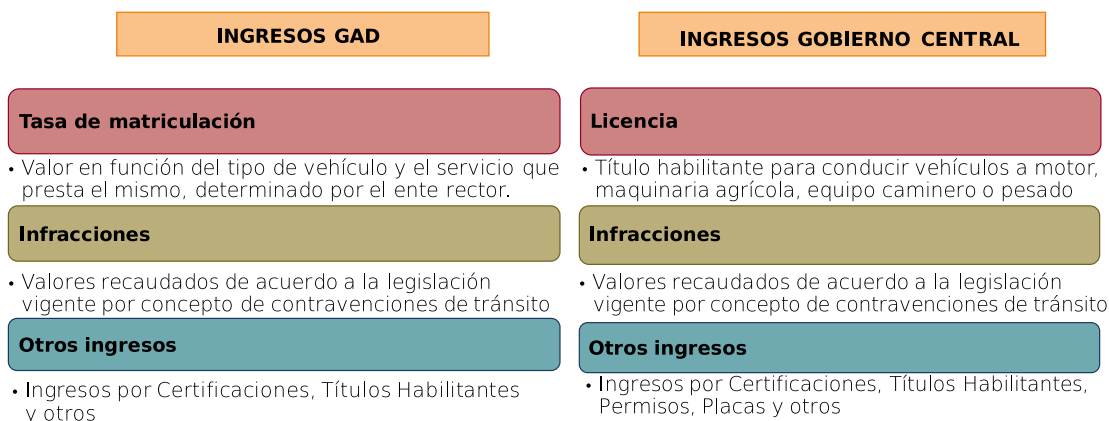
a la competencia, a excepción del impuesto a los vehículos por rodaje que es de los GAD metropolitanos y municipales.

Entre los ingresos por tasas el Gobierno Central mantiene el ingreso

por licencias, y a los GAD metropolitanos y municipales les compete la tasa de matriculación. Los ingresos por otros conceptos (títulos habilitantes, certificaciones, entre otros) se asignan a cada nivel de gobierno, según el ámbito de sus competencias, es decir y a manera de ejemplo,

a los GAD metropolitanos y municipales les corresponde los ingresos por permisos de operación en el cantón, en tanto que al Gobierno Central le corresponde los ingresos por contratos de operación internacional, interprovincial e intercantonal.

**Gráfico 12:** Descripción de Ingresos por Tasas y Otros Conceptos por Nivel de Gobierno



Fuentes: COOTAD y LOTTSV.  
Elaboración: SENPLADES.

### 5.3.4 Asignación de ingresos en función de los modelos de gestión

La Resolución No. 006-CNC-2012 del CNC establece que todos los GAD metropolitanos y municipales asumen responsabilidades en las facultades de planificar, regular y controlar el TTTSV, en concordancia con los modelos de gestión “A”, “B” y “C” en el que estén ubicados.

Por lo tanto, el ingreso principal transferido a los municipios para financiar la competencia es la tasa de matriculación y sus multas asociadas, que serán distribuidas entre todos los GAD mediante una fórmula que incorpora principios de unidad, solidaridad, corresponsabilidad, subsidiariedad y equidad territorial, establecidos en el COOTAD<sup>26</sup>, para lograr un desarrollo armónico en todos los cantones del país.

De esta manera, los recursos de la **tasa de matriculación y sus multas asociadas** en su totalidad serán transferidos a los GAD metropolitanos y municipales de los modelos de gestión “A” y “B” una vez que hayan asumido la matriculación y revisión técnica vehicular de acuerdo al cronograma de transferencia de la competencia elaborado entre la ANT y los GAD.

En los municipios del modelo “C”, dado que el Gobierno Central continuará ejerciendo la competencia en lo que respecta a la matriculación, revisión técnica vehicular y control de tránsito, los recursos recaudados por tasa de matriculación serán una parte para el Gobierno Central y otra para los GAD en función del cronograma de transferencia.

<sup>26</sup> Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del Registro oficial no. 303 de martes 19 de octubre del 2010, Art. 3.

En el caso de las **infracciones de tránsito** los recursos recaudados por conceptos de multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito (leve, grave y muy grave) en el ámbito de su jurisdicción, corresponderán a los GAD metropolitanos y municipales del modelo de gestión "A", una vez que asuman el control de tránsito.

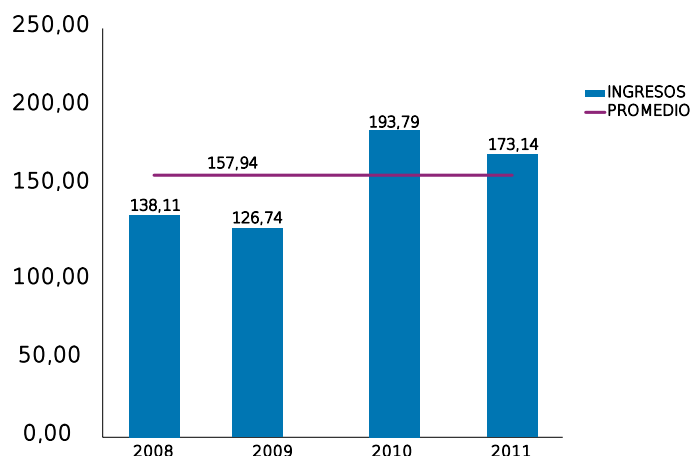
Dado que en los modelos de gestión "B" y "C", los municipios no asumen el control de tránsito, el Gobierno Central seguirá ejerciendo esta facultad a través de sus entidades responsables y, por consiguiente, recaudará estos ingresos para su financiamiento.

Los **ingresos por otro concepto**: cambios, certificaciones y autorizaciones serán asumidos por los GAD de acuerdo al calendario de implementación de la competencia entre la ANT y los GAD.

### 5.3.5 Ingresos presupuestarios de tasas y otros conceptos de la competencia

Los rubros presupuestarios de ingresos por tasas y otros conceptos de la competencia de TTTSV que las entidades del nivel central de gobierno han administrado y son objeto de transferencia a los GAD metropolitanos y municipales para el ejercicio de la misma, corresponden a los ingresos devengados promedio registrados en los presupuestos de las entidades del Gobierno Central responsables de la competencia por concepto de: tasa de matrícula, licencias, contravenciones, multas y otros ingresos, durante el período de 2008 a 2011 alcanzaron USD 158 millones.

**Gráfico 13:** Ingreso promedio de la competencia de TTTSV 2008 - 2011 (en millones de dólares)

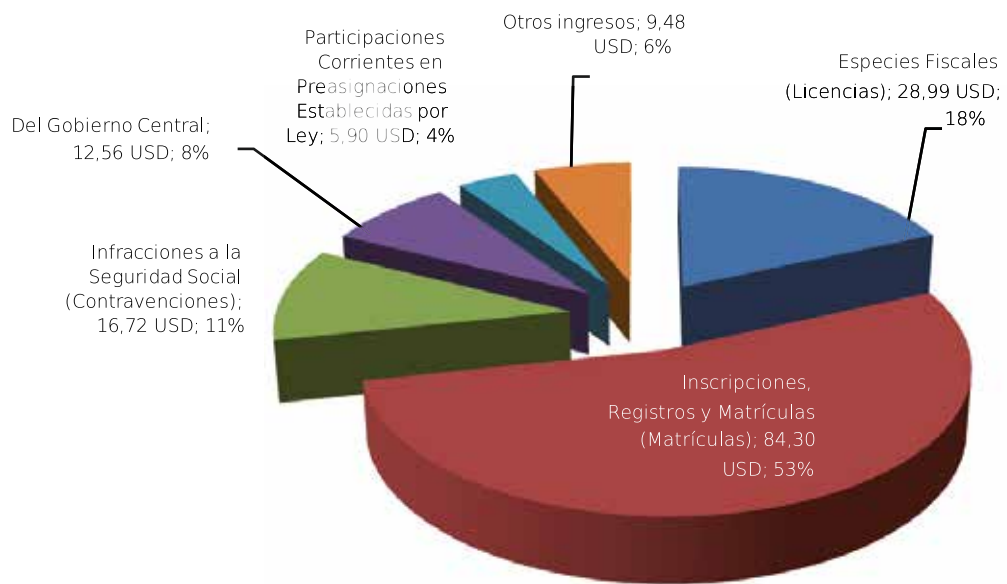


Fuentes: Ministerio de Finanzas, ANT, CTE, MTOP, Ministerio del Interior.  
Elaboración: SENPLADES.

El porcentaje de participación en los ingresos devengados por las entidades que conforman la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde principalmente a matrículas con el 53% (inscripciones, registros y matrículas) esto es USD 84,3 millones.

Continúa en importancia el rubro licencias (especies fiscales) que representa el 18% de los ingresos por USD 28,9 millones. El tercer rubro que cabe destacar con el 11% son los ingresos por contravenciones con USD 16,7 millones.

**Gráfico 14:** Composición de los ingresos por tasas y otros conceptos devengados 2008 - 2011 (millones de dólares)



Fuentes: Ministerio de Finanzas - CTE.  
Elaboración: SENPLADES.

Los ingresos por tasas y otros conceptos a ser transferidos a los GAD metropolitanos y municipales en los últimos cuatro años ascienden en

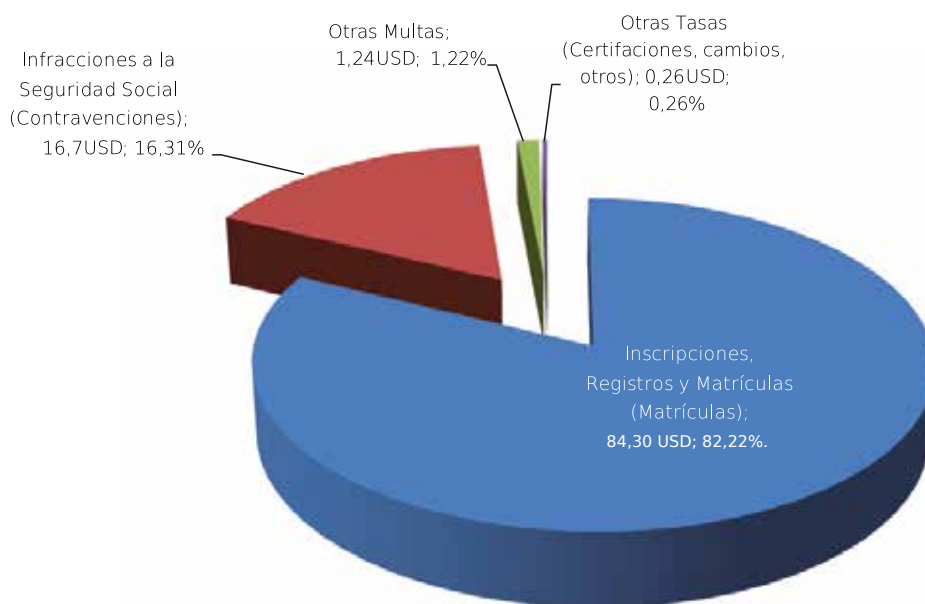
promedio a USD 102, 5 millones. De estas cifras, la tasa de matriculación representa el 82%, seguida por las infracciones de tránsito con el 16%.

**Tabla 17:** Ingresos promedio devengados de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios y al Modelo de Gestión 2008 - 2011 (en millones de dólares)

ÍTEM	DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM	2008	2009	2010	2011	PROMEDIO	COMPOSICIÓN
130111	Inscripciones, registros y matrículas	62,96	58,88	102,6	112,8	84,3	82%
170405	Infracciones (contravenciones)	13,28	15,93	19,5	18,1	16,7	16%
170499	Otras multas	0,06	0,08	3,7	1,1	1,2	1%
130199	Otras tasas (certificaciones, cambios, otros)	0,27	0,27	0,2	0,3	0,3	0,3%
<b>TOTALES</b>		<b>76,6</b>	<b>75,2</b>	<b>126,1</b>	<b>132,3</b>	<b>102,5</b>	<b>100%</b>

Fuentes: Ministerio de Finanzas - CTE.  
Elaboración: SENPLADES.

**Gráfico 15:** Composición del ingreso por tasas y otros conceptos a descentralizar (millones de dólares)



Fuentes: Informe de Costeo de TTTSV - Ministerio de Finanzas - CTE.

### 5.3.6 Recursos de Compensación a GAD metropolitanos y municipales para la competencia.

El presente proceso de descentralización, de carácter obligatorio y progresivo, busca superar las deficiencias en la redistribución de recursos, generar equidad territorial y fortalecer con ello el proceso de democratización del Estado. Esto se fundamenta con mecanismos que permitan determinar políticas y herramientas para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

Es así que en el análisis de gastos e ingresos históricos promedio de los últimos cuatro años, por cada nivel de gobierno se determinó que los ingresos que van a ser transferidos a los GAD metropolitanos y municipales cubren una parte del gasto a ser asumido.

De tal manera, es deber del Gobierno Central compensar a los GAD el monto del gasto que no cubren los ingresos; así se definió una

metodología para determinar este monto por recursos de compensación para la competencia de TTTSV, la misma que considera:

- 1) El gasto promedio histórico por nivel de gobierno de acuerdo a la matriz de productos y servicios que corresponde a los GAD metropolitanos y municipales asciende a USD 152,5 millones.
- 2) El ingreso promedio histórico por nivel gobierno de acuerdo a la anotada matriz, que corresponde a los GAD: tasa de matriculación, contravenciones, multas y otros ingresos asciende a USD 102,5 millones.
- 3) Se establece como monto de compensación para desequilibrios territoriales USD 50 millones que resultan de la diferencia entre el ingreso total menos el gasto total promedio del 2008 a 2011.

**Tabla 18:** Diferencia entre gastos e ingresos asignados a GAD (millones de dólares)

MONTO DE COMPENSACIÓN	
INGRESOS	102,5
GASTOS	152,5
TOTAL	<b>50,0</b>

Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.

En el informe de la comisión sectorial de costeo de la competencia se establece que el monto de compensación debe considerar lo siguiente:

- a) El monto de compensación será para egresos no permanentes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 79 del Código de Planificación y Finanzas Públicas. Este monto será distribuido entre los GAD de los modelos de gestión "A" y "B".
- b) Los recursos correspondientes a este monto serán administrados por el Ministerio de Finanzas y la Agencia Nacional de Tránsito y serán transferidos a cada GAD metropolitanos y municipales para estudios de preinversión y contra la prestación de proyectos de inversión, para el ejercicio de las facultades y atribuciones que les correspondan de acuerdo con su modelo de gestión en tránsito, transporte y seguridad vial.
- c) Para la utilización de dichos recursos en estudios de preinversión o proyectos de inversión, los GAD metropolitanos y municipales deberán financiar una parte con sus propios recursos; la proporción será determinada por el Ministerio de Finanzas en función del proyecto.
- d) El Gobierno Central, en coordinación con los GAD metropolitanos y municipales, podrá utilizar los recursos del monto de compensación con el fin de alcanzar economías a escala para proyectos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de alcance nacional, regional o provincial que beneficien a los GAD metropolitanos y municipales. Cuando esto suceda, el gasto realizado se imputará a los recursos anuales de cada GAD metropolitano y municipal.

En caso de que el monto invertido sea superior al que le correspondía en el año en curso, el Gobierno Central podrá liquidar el gasto realizado en función del monto de compensación de los próximos años de estos gobiernos autónomos.

## 5.4 Mecanismo de distribución de recursos para la competencia

El nuevo modelo de descentralización que tiene entre sus principios la universalidad, eficiencia, equidad territorial, subsidiariedad, debe procurar una asignación solidaria y equitativa de recursos entre los territorios (art. 178 del COOTAD), por lo cual la comisión sectorial de costeo definió un mecanismo de distribución de recursos para la competencia de TTTSV con base en criterios sectoriales y territoriales.

Es así que la metodología de distribución de recursos establece dos fórmulas de reparto: una para la tasa de matriculación y sus multas asociadas y otra para los recursos de compensación que contienen las mismas variables sectoriales y territoriales: población, parque automotor, características geográficas y esfuerzo fiscal-administrativo que incorpora las realidades territoriales.

### 5.4.1 Lineamientos para la metodología de distribución de recursos

La metodología establece las fórmulas de reparto que utilizan como criterios



de distribución<sup>27</sup> aquellos que permiten recoger características poblacionales, de parque automotor, geográficas y de esfuerzo fiscal-administrativo, a escala cantonal a partir de fuentes de información oficiales actuales y con la posibilidad de ser actualizadas anualmente para realizar los cálculos de las transferencias a los GAD metropolitanos y municipales.

Los criterios de distribución son<sup>28</sup>:

- 1) Población
- 2) Tasa de motorización
- 3) Densidad y dispersión poblacional
- 4) Participación de la población urbana en la población total
- 5) Kilómetros de vías
- 6) Esfuerzo fiscal y administrativo

Es importante indicar que la fórmula de reparto utiliza información poblacional, de extensión territorial y parque automotor correspondiente al año del que se esté obteniendo información para el cálculo de la fórmula de reparto del Modelo de Equidad establecido en el art. 193 del COOTAD, de manera que la distribución pueda incluirse a futuro dentro de la programación del Modelo de Equidad.

### 5.4.2 Fórmula para la distribución de la tasa y multas de matriculación

Para distribuir los recursos recaudados por concepto de tasa y multas de matriculación, se tienen los siguientes lineamientos:

- a) El monto a distribuir corresponde al total de recursos recaudados por los GAD metropolitanos y municipales y el Gobierno Central (ANT, CTE) por concepto de

tasa y multas de matriculación.

- b) Del monto total por concepto de tasa y multas de matriculación, se asigna un monto fijo por concepto de costos fijos mínimos de la competencia de acuerdo a cada modelo de gestión y para cada uno de los GAD metropolitanos y municipales. El monto fijo para cada uno de los municipios del modelo de gestión "A" y "B" es de 50.000 dólares y para el modelo de gestión "C" es de 25.000 dólares
- c) El valor restante entre el monto total a distribuir y el monto fijo asignado a cada GAD metropolitanos y municipales, se denomina monto variable que es distribuido a los 221 GAD mediante la fórmula de reparto.
- d) En aquellos GAD metropolitanos y municipales en los que el Gobierno Central realice la matriculación vehicular, del monto variable distribuido a cada GAD se asignará al gobierno nacional el 5,3% correspondiente a la participación de la matriculación vehicular en el gasto total<sup>29</sup> histórico promedio de la competencia de TTTSV.
- e) En aquellos GAD metropolitanos y municipales en los que el Gobierno Central realice el control operativo del tránsito, del monto variable distribuido a cada GAD se asignará al primero el 51,7%, correspondiente a la participación del control operativo del tránsito en el gasto total<sup>30</sup> histórico promedio de la competencia de TTTSV.
- f) La transferencia de los recursos por distribución de tasa de matriculación se realizará a los GAD metropolitanos y municipales de manera directa y oportuna, para lo cual el ente rector de las finanzas públicas establecerá el mecanismo correspondiente.
- g) El valor será distribuido mediante la fórmula de reparto.

La fórmula de reparto utilizada para distribuir los recursos recaudados por concepto de tasa de matriculación

<sup>27</sup> Los criterios de distribución fueron validados por la Comisión de Costeo de la competencia de "Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial", en sesión del 30 de enero de 2012.

<sup>28</sup> Para información de fuentes de las variables utilizadas en la fórmula de distribución, ver anexo 10.

<sup>29</sup> Ver anexo 11

<sup>30</sup> *Ibíd.*



entre los GAD metropolitanos y municipales es la siguiente:

$$T_i = F_i + \left( \sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Dónde:

$T_i$  : Transferencia que recibe el GAD<sub>i</sub> del total de la tasa de matriculación,  $i = 1,2, \dots, 221$

$F_i$  : Monto fijo correspondiente al GAD<sub>i</sub> en función del modelo de gestión al que pertenezca

$Z_i^j$  : Dato correspondiente al GAD<sub>i</sub>, para el criterio  $j$ ,  $j = 1,2, \dots, 6$

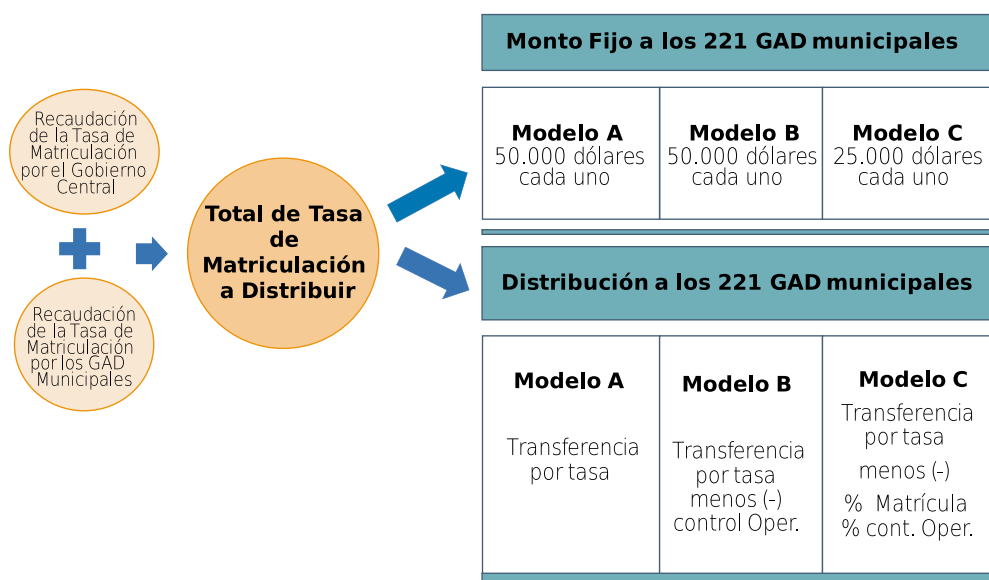
$M_j$  : Monto total a repartir por el criterio  $j$

$V_i$  : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón<sup>31</sup>, según la residencia del propietario.

$K_j$  : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD sea igual al monto total a repartirse  $M_j$

$$K_j = \sum_{i=1}^{221} Z_i^j \times V_i$$

**Gráfico 16:** Esquema de Reparto



Fuente: Informe de Costeo TTTSV.

<sup>31</sup> En la información entregada por la ANT y la CTE, los cantones Camilo Ponce Enríquez (Azuay) y Tiwintza (Morona Santiago) no tienen vehículos matriculados y registrados en función de la residencia del propietario, de manera que para aplicar la fórmula se les asignó el promedio de número de vehículos de los cantones que diferían en máximo 100 habitantes (más o menos) con respecto a la población de los cantones que no tienen vehículos registrados.

### 5.4.3 Fórmula para la distribución de recursos por compensación

Los recursos por compensación por un monto de USD 50 millones deben ser destinados a egresos no permanentes; esto es inversión por parte de los GAD metropolitanos y municipales de los modelos de gestión "A" y "B", por lo que para distribuir estos recursos se tienen los siguientes lineamientos:

- a) Los recursos de compensación en el primer año serán distribuidos a los GAD del modelo de gestión "A" de acuerdo a la fórmula de reparto.
- b) A partir del segundo año los recursos de compensación serán distribuidos a los GAD de los modelos de gestión "A" y "B". Para definir el monto para cada modelo de gestión se consideraron los porcentajes del gasto histórico promedio destinado a matriculación (5,3%) y control operativo de tránsito (51,7%), como el cien por ciento del monto de compensación para distribuir. En este sentido se repartirá:
  - i) El porcentaje correspondiente a matriculación (5,3% equivale al 10%) entre los GAD del modelo de gestión "B".
  - ii) El porcentaje de control operativo (51,7% equivale a 90%) entre los GAD del modelo de gestión "A".
- c) El valor será distribuido mediante la fórmula de reparto.

La fórmula utilizada para determinar los recursos de compensación entre los GAD metropolitanos y municipales es la siguiente:

$$C_i = \left( \sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde:

$C_i$  : Monto asignado al  $GAD_i$  del total de recursos de compensación,  $i = 1, 2, \dots, 221$

$Z_i^j$  : Dato correspondiente al  $GAD_i$ , para el criterio  $j$ .  $j = 1, 2, \dots, 6$

$M_j$  : Monto total asignado por el criterio  $j$ .

$V_i$  : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón<sup>32</sup> según la residencia del propietario.

$K_j$  : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD sea igual al monto total a asignarse  $M_j$

$$K_j = \sum_{i=1}^{221} Z_i^j \times V_i$$

A manera general, el esquema presentado de la fórmula de reparto se acondicionará dependiendo de los recursos que se estén distribuyendo en función de los lineamientos señalados en párrafos anteriores para la distribución de los recursos por tasas, multas y matriculación, y los recursos por compensación.

Así la fórmula de reparto puede considerar un monto fijo igual a cero como en el caso del monto de compensación, o un monto fijo de acuerdo al modelo como en el caso de los recursos por tasa y multas de matriculación. De igual forma, la fórmula puede repartir los recursos entre el número total de GAD o sólo entre los de determinado modelo de gestión.

### 5.4.4 Criterios de distribución

Los criterios y su respectivo  $Z_i^j$  se definen como se muestra a continuación<sup>33</sup>:

<sup>32</sup> En la información entregada por la ANT y CTE, los cantones Camilo Ponce Enríquez (Azuay) y Tiwintza (Morona Santiago) no tienen vehículos matriculados y registrados en función de la residencia del propietario, de manera que para aplicar la fórmula se les asignó el promedio de número de vehículos de los cantones que diferían en máximo 100 (más o menos) habitantes con respecto a la población de los cantones que no tienen vehículos registrados.

<sup>33</sup> Ver descripción de las variables utilizadas en el anexo 10 de este documento.

### **Población<sup>34</sup>**

El  $Z_i^1$  definido para la fórmula es el siguiente:

$$Z_i^1 = \ln(\text{población total del GAD}_i)$$

### **Tasa de Motorización<sup>35</sup>**

El  $Z_i^2$  definido para la fórmula es el siguiente:

$$Z_i^2 = \ln(1 + TM \text{ del GAD}_i)$$

### **Densidad y Dispersión Poblacional<sup>36</sup>**

El  $Z_i^3$  definido para la fórmula es el siguiente:

$$Z_i^3 = \text{Max}(|0,5 - \text{Dens}N_i| \times 2; 0,1)$$

Donde:

0,5 : Es el valor medio normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) de densidad y dispersión poblacional.

$\text{Dens}N_i$  : Es el valor de densidad poblacional normalizado<sup>37</sup> entre 0 (cero) y 1 (uno) para el  $\text{GAD}_i$

Los cantones cuyo  $Z_i^3$  sea cercano a 1 serán aquellos con alta densidad o dispersión y aquellos que tengan valores cercanos a 0 (cero) corresponderán a los cantones cercanos a 0,5 entendido como un valor medio en densidad y dispersión. El  $Z_i^3$ , asigna el valor máximo entre  $|0,5 - \text{Dens}N_i| \times 2$  y 0,1, y 0,1, es decir, si la diferencia en valor absoluto da como resultado un valor inferior a 0,1, se toma como  $Z_i^3$  al valor 0,1.

<sup>34</sup> Ver definición de población en el acápite III.2 Variables utilizadas en la caracterización de cantones en TTTSV.

<sup>35</sup> Ver definición de tasa de motorización en el acápite III.2 Variables utilizadas en la caracterización de cantones en TTTSV

<sup>36</sup> Ver definición de densidad y dispersión en el acápite III.2 Variables utilizadas en la caracterización de cantones en TTTSV

<sup>37</sup> Ver normalización de la variable Densidad Poblacional en el Anexo 12 de este documento.

### **Participación de la Población Urbana en la Población Total<sup>38</sup>**

Para determinar la participación de la población urbana en la población total se utiliza la siguiente fórmula como  $Z_i^4$  :

$$Z_i^4 = \text{Max}\left(\frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}}; 0,1\right)$$

Al igual que en el caso del  $Z_i^3$ , el  $Z_i^4$  asigna el valor máximo entre  $\frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}}$  y 0,1, es decir, si la participación de la población urbana en la población total da como resultado un valor inferior a 0,1, se toma como  $Z_i^4$  0,1.

### **Kilómetros de Vías Urbanas**

Se define el total de kilómetros de vías urbanas existentes en un cantón, pues los GAD metropolitanos y municipales deben atender a este tipo de vías. Este criterio será posteriormente considerado en el cálculo de la redistribución una vez que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los GAD municipales hayan diseñado la metodología para el levantamiento de dicha información y se haya procedido a su cálculo.

$$Z_i^5 = \ln(\text{kilómetros de vías urbanas del GAD}_i)$$

### **Esfuerzo Fiscal y Administrativo**

Se entiende como esfuerzo fiscal y administrativo a la comparación entre la generación efectiva de recursos por tasa de matriculación vehicular y los recursos potenciales de recaudación de los GAD. Este criterio será incluido en la fórmula de redistribución una vez que se cuente con un registro de vehículos matriculados a nivel cantonal por GAD municipales o agencias de la ANT y CTE y referenciados por la residencia del propietario. El coeficiente para este criterio es el siguiente:

$$Z_i^6 = \frac{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos Matriculados}}{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos del Cantón}}$$

<sup>38</sup> Ver definición de participación de la población urbana en la población total en el acápite III.2 Variables utilizadas en la caracterización de cantones en TTTSV

### 5.4.5 Ponderadores de los criterios de distribución

Los montos a ser asignados a cada GAD obedecen a seis criterios de distribución, de los cuales cuatro son de aplicación inmediata y los otros dos criterios

ponderados con el 0% serán implementados en tres años. Las ponderaciones a ser aplicadas representan el peso del criterio en el monto total a transferir.

**Tabla 19:** Ponderadores de los criterios de distribución

CRITERIO	PONDERADORES
Población	30%
Densidad y dispersión	20%
Participación de la población urbana en la población total	10%
Tasa de motorización cantonal	40%
Kilómetros de vías	0%
Esfuerzo fiscal-administrativo	0%

Fuente: Resolución No. 006-CNC-2012.



## 6

## Proceso operativo para la transferencia de los recursos

Para la operación de la recaudación y distribución de la tasa de matriculación vehicular y la asignación del monto de compensación por egresos no permanente se procederá de la siguiente manera:

- a) El Ministerio de Finanzas realizará conjuntamente con el Servicio de Rentas Internas las acciones necesarias para que el segundo recaude nacionalmente la tasa de matriculación vehicular.
- b) El Ministerio de Finanzas dispondrá además al Banco Central la apertura de una cuenta denominada "Descentralización de Competencia TTTSV".
- c) Posteriormente, todas las recaudaciones procedentes de la tasa de matriculación se transfieren a la cuenta "Descentralización de Competencia TTTSV".
- d) El Ministerio de Finanzas, mediante acuerdo ministerial, fijará cada año los porcentajes y/o montos que se aplicarán durante el año fiscal. El reparto que se realizará estará en función de la recaudación efectiva de la tasa de matriculación y sus multas asociadas. Además implementará procedimientos para que la transferencia de recursos sea de manera directa y oportuna a los gobiernos autónomos descentralizados.
- e) El Ministerio de Finanzas, al quinto día del mes siguiente, ordenará al Banco Central del Ecuador la liquidación mensual de los recursos por tasa de matriculación, "Descentralización de Competencia TTTSV", considerando los valores depositados, los porcentajes de distribución calculados por el Ministerio de Finanzas y aprobados por el CNC, así como el cronograma operativo para asumir las competencias, establecido por el ente rector.
- f) Las transferencias de recursos a GAD metropolitanos y municipales solo tendrán lugar una vez que se realice la transferencia efectiva de la competencia<sup>39</sup> de acuerdo con el principio de progresividad, observando el artículo 154, letra e), del COOTAD y considerando un cronograma de implementación establecido en el marco de los plazos determinados en la presente resolución.
- g) La ANT enviará al Ministerio de Finanzas el primer día de cada mes el cronograma de implementación con la identificación de los GAD metropolitanos

<sup>39</sup> La transferencia efectiva de la competencia se dará de acuerdo a certificación emitida por el ente rector a través de sus instituciones adscritas, la misma que garantizará se cumplan con los estándares nacionales para la prestación de servicios de TTTSV.

y municipales que asumirán las nuevas atribuciones y competencias en los siguientes tres meses, de conformidad con el modelo de gestión y productos y servicios que les corresponda.

- h) El Ministerio de Finanzas podrá hacer anticipos de los recursos para que estos GAD metropolitanos y municipales puedan comenzar la ejecución de sus nuevas competencias.
- i) El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al CNC y al ente rector de las finanzas públicas la información de población total, urbana y rural a nivel cantonal, así como la extensión territorial, de acuerdo a la división político administrativa del Estado. Esta información será la misma que la que se entrega para la aplicación del modelo de equidad para la distribución de recursos establecido en el COOTAD.
- j) La ANT deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año

al CNC y al Ministerio de Finanzas la información del número de vehículos matriculados y registrados a escala cantonal de acuerdo a la residencia del propietario del vehículo.

- k) El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en coordinación con los GAD metropolitanos y municipales, entregará a partir del tercer año de la publicación de la transferencia de la competencia la información correspondiente a los kilómetros de vías urbanas.
- l) En 2012 el Ministerio de Finanzas hará las reformas necesarias para incluir en el Presupuesto General del Estado el monto de compensación de egresos no permanentes, cuyo valor será proporcional a los meses restantes de la ejecución presupuestaria a partir de los 90 días de transición. La misma proporcionalidad se aplicará al valor fijo que se transfiere a los GAD metropolitanos y municipales por la distribución de la tasa de matriculación.

## 7

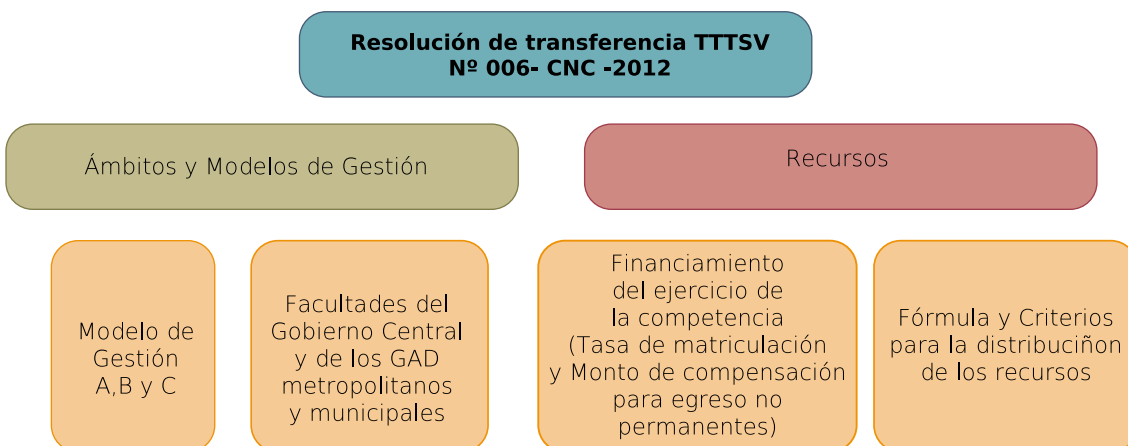
## Resolución de transferencia

La resolución de transferencia de competencias y recursos establece la transferencia a cada GAD de las competencias respectivas, con el detalle de los talentos humanos, recursos financieros, materiales y tecnológicos, según el modelo de gestión y la progresividad de la transferencia, y el costeo de la misma.

La resolución No. 006-CNC-2012, firmada el 26 de abril de 2012 y

publicada en el Registro Oficial, Suplemento No. 712 del 29 de mayo de 2012, dispone la transferencia de competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial a favor de los GAD metropolitanos y municipales progresivamente, según el modelos de gestión de cada municipio para asumir la competencia, la misma que engloba los siguientes aspectos:

**Gráfico 17:** Aspectos principales de la Resolución 006-CNC-2012



Elaboración: SENPLADES.



El CNC deberá revisar el monto cada año en coordinación con el ente rector de las finanzas públicas, previo informe de la ANT, respecto a los estándares en la prestación del servicio y al cronograma de asunción de la competencia y previa evaluación del ejercicio de las competencias que deberá realizar el CNC.

La asignación de recursos se realizará en función de la recaudación efectiva de la tasa de matriculación

y sus multas asociadas, y del Presupuesto General del Estado para los recursos del monto de compensación para egresos no permanentes.

Las transferencias solo tendrán lugar una vez que se realice la asunción efectiva de la competencia por parte de los GAD metropolitanos y municipales, de acuerdo con el principio de progresividad y considerando el cronograma de implementación.

## Anexos

### Anexo 1. Matriz de Productos y Servicios

Tabla 20: Matriz de Productos y Servicios de Tránsito

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO		
RECTORÍA	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
	Generación de políticas		X		
	Generación de lineamientos		X		
	Emisión de directrices		X		
	Rectoría local			X	
PLANIFICACIÓN	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X		
	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X	
	Plan de Administración de Tránsito (bajo lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X	
	Plan Operativo de Tránsito			X	
REGULACIÓN	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
	Normativa para la elaboración de planes de administración de tránsito		X		
	Normativa nacional para regular operaciones de tránsito		X		
	Procedimiento para operativos de control del tránsito		X		
	Procedimientos para reclamos de citaciones por contravenciones de tránsito y multas		X	X	
	Marco jurídico local para regular operaciones de tránsito.	Homologación para señalización vial, bajo norma INEN			X
		Uso del espacio público y de vías			X
		Semaforización y señalización			X
		Jerarquización de vías			X
Normas y estándares de infraestructura vial, señalización semaforización y equipamiento urbano				X	

	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
GESTIÓN	Implementación del Plan de Administración de Tránsito			X	
	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias		X	X	
	Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas		X	X	
	Señalización y semaforización		X	X	
	Revisión vehicular			X	
	Emisión de licencias		X		
	Fabricación de placas		X		
	Adquisición y fabricación de chalecos		X		
	Emisión de matrículas	Emisión de especies valoradas para el proceso de matriculación		X	
		Proceso de matriculación			X
		Nacionalización de vehículos ingresados por régimen de internación temporal		X	
		Permiso anual de circulación vehicular			X
		Verificación de los documentos de motor y chasis contra el físico		X	X
	Certificaciones			X	
	Modificaciones de características de vehículos		X	X	
	Formación de agentes de control de tránsito cantonales	Selección de aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales			X
		Formación de agentes de control de tránsito cantonales		X	
		Capacitación en ordenanzas a agentes de control de tránsito cantonales			X
	Administrar bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		X		
	Alimentar y realizar consultas en la base de datos nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		X	X	
	Actualización y corrección de registros nacionales de datos de vehículos y conductores		X		
	Actualización de bloqueos a vehículos		X		
	Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular	Autorización centros de revisión y control técnico vehicular		X	
		Administración de los centros de revisión y control técnico vehicular			X

	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
CONTROL	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	Operativos de control regulares y especiales	X	X
		Operativo de control emisión de gases	X	X
		Operativo de control vehículos oficiales	X	X
		Operativo de control de contrabando	X	
		Operativo de control de mercancías peligrosas	X	X
		Citaciones, suspensiones y por multas	X	X
		Centro de detención de personas	X	
		Centro de retención vehicular		X
		Permiso especial de circulación - salvoconducto de acuerdo a la jurisdicción		X
		Permisos especiales de circulación (chivas, cambios temporales de rutas)		X
		Uso y ocupación de vías, estacionamientos y paradas	Permisos de cierre de vías públicas (eventos deportivos y otros)	
Funcionamiento de los centros de revisión y control técnico-vehicular		X		

Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.

**Tabla 21:** Matriz de Productos y Servicios de Transporte Terrestre

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO		
RECTORÍA	<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>		<b>ESTADO</b>	<b>GAD</b>	
	<b>PRODUCTO O SERVICIO</b>	<b>SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO</b>	<b>CENTRAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	
	Generación de políticas		X		
	Generación de lineamientos		X		
	Emisión de directrices		X		
	Rectoría local			X	
PLANIFICACIÓN	<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>		<b>ESTADO</b>	<b>GAD</b>	
	<b>PRODUCTO O SERVICIO</b>	<b>SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO</b>	<b>CENTRAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X		
	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X	
	Plan Maestro Local de Transporte Terrestre (bajo lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X	
REGULACIÓN	<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>		<b>ESTADO</b>	<b>GAD</b>	
	<b>PRODUCTO O SERVICIO</b>	<b>SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO</b>	<b>CENTRAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	
	Normativa nacional para generar planes maestro de transporte		X		
	Normativa nacional para la operación de infraestructura de transporte terrestre		X		
	Normativa nacional para la operación de transporte terrestre		X		
	Normativa local para la operación de infraestructura de transporte terrestre y fijación de tarifas locales			X	
	Normativa local para la operación de transporte terrestre	Tarifas locales de los servicios de transporte terrestre urbano e intracantonal			X
		Estándares locales para la operación de transporte terrestre			X
Estándares locales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre				X	
GESTIÓN	<b>TRANSPORTE TERRESTRE</b>		<b>ESTADO</b>	<b>GAD</b>	
	<b>PRODUCTO O SERVICIO</b>	<b>SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO</b>	<b>CENTRAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	
	Implementación del Plan Operativo de Transporte			X	
	Emisión, renovación y verificación de títulos habilitantes	Contrato de operación de transporte público internacional		X	
		Contrato de operación de transporte público interprovincial		X	
		Contrato de operación de transporte público intercantonal		X	
		Contrato de operación de transporte público urbano e intracantonal			X
		Permisos de operación comercial nacional		X	
		Permisos de operación comercial-urbano			X
		Autorización de operación de transporte por cuenta propia		X	X
Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre, según el ámbito de sus competencias		X	X		
Administración de infraestructura de transporte terrestre (terminales terrestres, puertos secos, transferencia de mercaderías, entre otros)			X		

	TRANSPORTE TERRESTRE		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
CONTROL	Transporte de carga y mercancía peligrosas	Certificado de operación regular de pesos y dimensiones	X	
		Certificado de operación especial de pesos y dimensiones	X	
		Permisos para transporte de mercancías peligrosas	X	
		Permiso para transporte de líquidos y gases	X	
	Cumplimiento de títulos habilitantes en el ámbito de sus competencias	Contrato de operación de transporte público internacional	X	X
		Contrato de operación de transporte público interprovincial	X	
		Contrato de operación de transporte público intercantonal	X	
		Contrato de operación de transporte público urbano e intracantonal		X
		Permisos de operación comercial institucional		X
		Permisos de operación comercial-taxis		X
		Permisos de operación comercial-carga liviana		X
		Permisos de operación comercial-carga mixta (liviana con pasajeros)		X
		Permisos de operación comercial-carga pesada	X	
		Permisos de operación especial (ej. chivas)		X
	Autorización de operación de transporte por cuenta propia	X	X	
Sanciones o multas a operadoras de transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias.		X	X	

Fuente: Informe de Costeo TTTSV.

**Tabla 22:** Matriz de Productos y Servicios de Seguridad Vial

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
RECTORIA	SEGURIDAD VIAL		ESTADO	GAD
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	CENTRAL	MUNICIPAL
RECTORIA	Generación de políticas		X	
	Generación de lineamientos		X	
	Emisión de directrices		X	
	Rectoría local			X
PLANIFICACIÓN	SEGURIDAD VIAL		ESTADO	GAD
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	CENTRAL	MUNICIPAL
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X	
	Plan Nacional de Seguridad Vial		X	
	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X
	Plan Local de Seguridad Vial (bajo lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X
Plan Maestro Local de Seguridad Vial			X	
REGULACIÓN	SEGURIDAD VIAL		ESTADO	GAD
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	CENTRAL	MUNICIPAL
	Normativa para generar planes de seguridad vial local		X	
	Normativa nacional para minimizar la accidentabilidad	Normativa y reglamentos emitidos por organismos competentes	X	
	Normativa local para minimizar la accidentabilidad	Autorización de creación y funcionamiento de parques viales		X
Capacitación periódica a los conductores profesionales			X	
	Convenios con centros de educación superior y escuelas politécnicas nacionales para cursos de capacitación a la ciudadanía	X	X	
GESTIÓN	SEGURIDAD VIAL		ESTADO	GAD
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	CENTRAL	MUNICIPAL
	implementación del Plan Local de Seguridad Vial	Gestión de la seguridad vial	X	X
		Gestión de movilidad en el territorio municipal (ej. veredas con acceso de personas con discapacidades reducidas)		X
	Garantizar el uso de vehículos más seguros	Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito.	X	X
	Seguridad vial a los usuarios (conductores y peatones)	Campañas para la promoción y difusión del SOAT	X	
		Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito, para usuarios de la vía	X	X
Campaña de concienciación sobre hábitos riesgosos, uso de transporte público, entre otros.		X	X	
Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes	Equipos de rescate, centros de monitoreo locales	X	X	

CONTROL	SEGURIDAD VIAL		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
	Estado de la infraestructura, señalización y semaforización.	Auditoría técnica de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento urbano		X

Fuente: Informe de Costeo TTTSV.

### Tabla 23: Rectoría en TTTSV

La rectoría abarcará como mínimo los siguientes temas:

TRÁNSITO	Procedimientos para Operativos de Control de Tránsito
	Recaudación de valores por citaciones y suspensiones
	Reclamos de citaciones por contravenciones de tránsito y multas
	Normativa Nacional Técnica de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular
	Normativa nacional para la administración y uso de la base nacional de datos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial
	Normativa nacional para emisión de matrículas
	Formación de Agentes de Control de Tránsito
TRANSPORTE TERRESTRE	Normativa nacional para emisión de títulos habilitantes de transporte terrestre
	Normativa nacional técnica para diseño y construcción de la infraestructura de transporte terrestre
	Normativa nacional para autorización de pesos y dimensiones
	Normativa nacional para la emisión de permisos para transporte de mercancías peligrosas
	Normativa nacional para permisos de transporte comercial
	Normativa para las autorizaciones para el servicio de transporte por cuenta propia interprovincial
SEGURIDAD VIAL	Elaboración y registro de partes de accidentes de tránsito
	Investigaciones de accidentes de tránsito
	Evaluaciones médicas legales del accidente de tránsito

Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.



## Anexo 2. Variables utilizadas en la Caracterización de Cantones

**Tabla 24:** Variables utilizadas en la Caracterización de Cantones

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	INSUMOS	FUENTE
POBLACIÓN	Población total cantonal	Población total a nivel cantonal, Censo 2010.	INEC
VEHÍCULOS	Número de vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal según la residencia del propietario	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario.	ANT - CTE
TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL	Número de vehículos matriculados y registrados por la residencia del propietario, por cada 1000 habitantes a nivel cantonal.	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario.	ANT - CTE
		Población total a nivel cantonal, Censo de Población y Vivienda 2010.	INEC
DENSIDAD POBLACIONAL	Población cantonal por km <sup>2</sup>	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo 2010  Extensión en km <sup>2</sup>	INEC
DISPERSIÓN POBLACIONAL	Inverso de la densidad		
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Porcentaje de población urbana con respecto a la población total	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo de 2010	INEC
CIUDAD CAPITAL DE PROVINCIA	Variable dicotómica: 1 si en el cantón se encuentra la capital de la provincia y "0" si no.	Listado de cantones que contienen a la ciudad capital de provincia	INEC
CIUDAD CON UNA DINÁMICA ECONÓMICA MAYOR A LA CIUDAD CAPITAL PROVINCIAL	Variable dicotómica: 1 si en el cantón se encuentra una ciudad con una dinámica económica mayor a la de la capital de provincia y "0" si no	Ingresos totales de establecimientos económicos, número de establecimientos, personal ocupado, Censo Nacional Económico -CENEC- 2010	INEC
CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL <sup>1</sup>	Variable dicotómica: 1 si la cabecera del cantón se encuentra a 30 km de su respectiva capital provincial y "0" si no	Información vectorial	MTOP - SNI
CONVENIO DE TTTSV	Variable dicotómica: 1 si tiene un convenio de TTTSV y "0" si no	Convenios, acuerdos ministeriales	MTOP

Documento Metodológico de MTOP, diciembre de 2011.  
Elaboración: SENPLADES.

### **Anexo 3. Determinación de los cantones con una dinámica económica superior al cantón donde se ubica la capital de provincia**

Se definen como centros económicos provinciales a aquellos cantones que superan en: ingresos por ventas y prestación de servicios; personal ocupado o número de establecimientos, a los cantones donde se encuentra la capital provincial. Es decir, si cumple con cualquiera de las tres condiciones, el cantón tiene una dinámica económica superior.

Partiendo de esta definición para determinar los cantones con una dinámica económica superior al cantón donde se ubica la capital de provincia, se tomó la información del Censo Nacional Económico 2010 a nivel cantonal, y como resultado del análisis aquellos cantones que cumplieron con la definición se presentan en la siguiente tabla:

**Tabla 25:** Cantones con una Dinámica Económica superior a la Capital Provincial

PROVINCIA	CANTÓN	TOTAL NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS	TOTAL PERSONAL OCUPADO (DOLARES)	TOTAL DE INGRESOS ANUALES PERCIBIDOS POR VENTAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS (DOLARES)	DINÁMICA ECONÓMICA
Galápagos	San Cristóbal	453	1.900	78.840.303	Capital de provincia
Galápagos	Santa Cruz	683	2.766	108.964.216	1
Los Ríos	Babahoyo	4.069	16.899	586.975.916	Capital de provincia
Los Ríos	Quevedo	5.617	18.916	780.981.548	1
Manabí	Portoviejo	8.216	41.808	1.638.239.137	Capital de provincia
Manabí	Manta	9.049	39.529	1.952.864.380	1
Santa Elena	Santa Elena	2.320	8.098	84.760.347	Capital de provincia
Santa Elena	Libertad	4.540	12.924	531.972.209	1
Santa Elena	Salinas	1.955	7.806	347.267.232	1
Zamora Chinchipe	Zamora	1.087	4.295	86.377.607	Capital de provincia
Zamora Chinchipe	Yantzaza	876	2.180	269.168.957	1

Fuente: Censo Nacional Económico de 2010.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 4. Cantones Cercanos a su Cabecera Provincial

**Tabla 26:** Cantones Cercanos a su Cabecera Provincial

PROVINCIA	CANTÓN	PROVINCIA	CANTÓN
Azuay	Gualaceo	Imbabura	Otavalo
Azuay	Paute	Imbabura	Pimampiro
Azuay	Chordeleg	Imbabura	San Miguel De Urcuquí
Azuay	El Pan	Loja	Catamayo
Azuay	Sevilla de Oro	Los Ríos	Baba
Bolívar	San José de Chimbo	Los Ríos	Montalvo
Bolívar	San Miguel	Los Ríos	Puebloviejo
Cañar	Biblián	Los Ríos	Urdaneta
Cañar	Cañar	Manabí	Manta
Cañar	El Tambo	Manabí	Montecristi
Cañar	Déleg	Manabí	Rocafuerte
Carchi	Bolívar	Manabí	Santa Ana
Carchi	Mira	Manabí	24 de Mayo
Carchi	Montúfar	Manabí	Jaramijó
Carchi	San Pedro de Huaca	Morona Santiago	Palora
Cotopaxi	Pujilí	Morona Santiago	Sucúa
Cotopaxi	Salcedo	Napo	Archidona
Cotopaxi	Saquisilí	Pastaza	Mera
Chimborazo	Colta	Pichincha	Rumiñahui
Chimborazo	Chambo	Tungurahua	Baños
Chimborazo	Guamote	Tungurahua	Cevallos
Chimborazo	Guano	Tungurahua	Mocha
Chimborazo	Penipe	Tungurahua	Patate
El Oro	El Guabo	Tungurahua	Quero
El Oro	Pasaje	Tungurahua	San Pedro de Pelileo
El Oro	Santa Rosa	Tungurahua	Santiago de Píllaro
Esmeraldas	Atacames	Tungurahua	Tisaleo
Guayas	Alfredo Baquerizo Moreno	Zamora Chinchipe	Nangaritza
Guayas	Durán	Orellana	La Joya de los Sachas
Guayas	Samborondón	Santa Elena	Libertad
Guayas	Yaguachi	Santa Elena	Salinas
Guayas	Simón Bolívar		
Imbabura	Antonio Ante		
Imbabura	Cotacachi		

Fuente: MTOP.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 5. Cantones con convenios sobre TTTSV

De acuerdo a la información recabada, los municipios que solicitaron la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en

el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución de 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010, son los siguientes:

**Tabla 27:** Municipios con convenios en TTTSV

PROVINCIA	CANTÓN
Azuay	Cuenca
Guayas	Guayaquil
Imbabura	Ibarra
Imbabura	Otavalo
Loja	Loja
Manabí	Manta
Pichincha	Quito
Tungurahua	Ambato

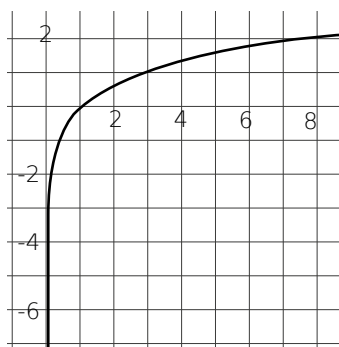
Fuentes: MTOP-ANT  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 6. Tratamiento de las variables para el Índice de Necesidad en TTTSV

A las variables de población, número de vehículos, tasa de motorización, densidad y dispersión poblacional se les aplicaron logaritmos con la finalidad de reducir las escalas existentes en cada variable, es decir para reducir la distancia entre los valores extremos (mínimo y máximo) y los valores no extremos.

Al aplicar la función logaritmo a las variables “tasa de motorización, densidad y dispersión poblacional”, los valores inferiores a 1 (uno) arrojaban como resultado números negativos debido a la forma de la función logaritmo<sup>40</sup>, por ello, para aplicar la función logaritmo en estas variables, se utilizó la siguiente fórmula:

<sup>40</sup> La forma de la función logaritmo natural se muestra en la siguiente gráfica; se puede apreciar que al aplicar la función a valores menores a 1 (uno), la función toma valores negativos.



$$\ln(1 + x_i)$$

Donde:

$x_i$  : es la variable objeto de tratamiento

$i$  : es el índice que corresponde a las municipalidades,  $i = 1, 2, \dots, 221$

A las variables participación de la población urbana en la población total, capital de provincia, dinámica económica mayor a la capital provincial, cabeceras cantonales cercanas a su cabecera provincial y convenio de TTTSV no se les aplicó logaritmos, pues la primera variable presenta datos entre 0 (cero) y 1 (uno) sin mayor dispersión, y las cuatro últimas variables son dicotómicas.

Finalmente todas las variables, excepto las variables dicotómicas

cuyos valores se encuentran entre 0 (cero) y 1 (uno), fueron normalizadas, es decir, puestas en una escala entre 0 (cero) y 1 (uno) mediante la siguiente fórmula:

$$X_{ij} = \frac{X'_{ij} - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

Donde:

$X_{ij}$  : es la observación de la variable entre 0 (cero) y 1 (uno)

$X'_{ij}$  : es la observación original de la variable (aplicada la función logaritmo según corresponda)

$X_{min}$  : es el valor mínimo observado en la variable

$X_{max}$  : es el valor máximo observado en la variable

## Anexo 7. Nota Técnica para el Índice de Necesidad en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

Para realizar la caracterización de municipalidades se construyó el Índice de Necesidad en TTTSV, utilizando el concepto de distancia euclídea. Por lo tanto, el Índice de Necesidad en TTTSV queda definido por la siguiente fórmula<sup>41</sup>:

$$IN_{TTTSVi} = \sum_{j=1}^{10} (PCC_j - X_{ij})^2$$

Donde:

$IN_{TTTSVi}$  : es el Índice de Necesidad en TTTSV para el  $cantón_i$

$PCC_j$  : es el valor asignado a cada variable en la definición de punto de

cantón con necesidad en TTTSV

$X_{ij}$  : es la observación de cada variable  $j$  entre 0 (cero) y 1 (uno) para el  $cantón_i$

$j$  : es el índice que corresponde a las variables,  $j = 1, 2, \dots, 10$

Nota técnica:

En matemáticas, la distancia euclidiana o euclídea es la distancia "ordinaria" que se mediría con una regla entre dos puntos de un espacio euclídeo, lo cual se deduce a partir del teorema de Pitágoras.

Por ejemplo, en un espacio bidimensional, la distancia euclidiana entre dos puntos  $P_1$  y  $P_2$ , de coordenadas  $(x_1, y_1)$  y  $(x_2, y_2)$  respectivamente, es:

<sup>41</sup> La fórmula del Índice de Necesidad no utiliza la raíz cuadrada como en la distancia euclídea para lograr que el índice tenga valores entre 0 y 10, sin embargo al aplicar la raíz cuadrada solamente, cambiaría la escala del índice (valores entre 0 y 3, 16) y los resultados serían los mismos.

$$d(P_1, P_2) = \sqrt{(x_2 - x_1)^2 + (y_2 - y_1)^2}$$

En general, la distancia euclidiana entre los puntos

$$P = (p_1, p_2, \dots, p_n) \text{ y } Q = (q_1, q_2, \dots, q_n),$$

y , del espacio euclídeo n-dimensional, se define como:

$$\sqrt{(p_1 - q_1)^2 + (p_2 - q_2)^2 + \dots + (p_n - q_n)^2} = \sqrt{\sum_{i=1}^n (p_i - q_i)^2}$$

TTTSV y medimos la distancia entre cada cantón y el punto definido como cantón con necesidad en cada variable; la distancia menor indica más necesidad y una mayor distancia refleja menor necesidad en TTTSV.

De esta forma aquellos cantones que obtengan una puntuación baja en el índice de necesidad corresponderán al grupo que tiene menor distancia al punto definido como cantón con necesidad en TTTSV.

Para la construcción del Índice de Necesidad fijamos un punto definido como cantón con necesidad en

En la siguiente tabla se presenta cómo se definió a un cantón con necesidad en cada una de las variables.

**Tabla 28** : Criterios para la construcción del Índice de Necesidades en TTTSV

VARIABLE	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
Población	Mayor población → Mayor necesidad
Vehículos	Mayor tasa número de vehículos → Mayor necesidad
Tasa de motorización cantonal	Mayor tasa de motorización → Mayor necesidad
Densidad poblacional	Mayor densidad poblacional → Mayor necesidad
Dispersión poblacional	Mayor dispersión poblacional → Mayor necesidad
Participación de la población urbana en la población total	Mayor % de población urbana → Mayor necesidad
Ciudad capital de provincia	Capital de provincia → Mayor necesidad
Dinámica económica mayor a la capital provincial	Cantón con dinámica económica mayor → Mayor necesidad
Cabeceras cantonales cercanas a su cabecera provincial	Cabeceras cantonales cercanas a su cabecera provincial → Mayor necesidad
Convenio de TTTSV	Cantón que tiene un convenio de TTTSV antes del COOTAD → Mayor necesidad

Elaboración: SENPLADES.

Como se mencionó en el tratamiento de las variables, todas tienen sus observaciones entre 0 (cero) y 1 (uno), por lo que para determinar el punto de cantón con necesidad se fijó como valor máximo 1 (uno) y valor mínimo 0 (cero), de la siguiente forma:

**Tabla 29:** Definición del cantón con necesidad en TTTSV

VARIABLE	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
Población	1
Vehículos	1
Tasa de motorización cantonal	1
Densidad poblacional	1
Dispersión poblacional	1
Participación de la población urbana en la población total	1
Ciudad capital de provincia	1
Ciudad con una dinámica económica mayor a la capital provincial	1
Cabeceras cantonales cercanas a su cabecera provincial	1
Convenio de TTTSV	1

Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 8. Resultados del Índice

**Tabla 30:** Resultados de los grupos conformados en la caracterización de cantones por necesidad en TTTSV

CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTTSV	GRUPO
1308	Manabí	Manta	2,227	1
0901	Guayas	Guayaquil	3,101	1
1701	Pichincha	Quito	3,173	1
0101	Azuay	Cuenca	3,359	1
1101	Loja	Loja	3,407	1
1001	Imbabura	Ibarra	3,438	1
2402	Santa Elena	Libertad	3,458	1
1801	Tungurahua	Ambato	3,466	1
2403	Santa Elena	Salinas	3,898	2
1004	Imbabura	Otavalo	3,908	2
0701	El Oro	Machala	4,240	2
1205	Los Ríos	Quevedo	4,290	2
1705	Pichincha	Rumiñahui	4,330	2
1301	Manabí	Portoviejo	4,335	2
2301	Santo Domingo	Santo Domingo de los Tsáchilas	4,423	2

CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTTSV	GRUPO
0601	Chimborazo	Riobamba	4,424	2
0801	Esmeraldas	Esmeraldas	4,474	2
0907	Guayas	Durán	4,552	2
1201	Los Ríos	Babahoyo	4,595	2
0709	El Oro	Pasaje	4,624	2
0401	Carchi	Tulcán	4,753	2
0712	El Oro	Santa Rosa	4,764	2
0916	Guayas	Samborondon	4,801	2
0301	Cañar	Azogues	4,808	2
0501	Cotopaxi	Latacunga	4,814	2
1309	Manabí	Montecristi	4,847	2
1002	Imbabura	Antonio Ante	4,870	2
2101	Sucumbíos	Lago Agrio	4,904	2
1103	Loja	Catamayo	4,957	2
1601	Pastaza	Pastaza	4,966	2
2201	Orellana	Orellana	5,067	2
0706	El Oro	El Guabo	5,094	2
1321	Manabí	Jaramijó	5,098	2
0405	Carchi	Montúfar	5,101	2
0103	Azuay	Gualaceo	5,159	2
1203	Los Ríos	Montalvo	5,178	2
1802	Tungurahua	Baños	5,202	2
1401	Morona Santiago	Morona	5,250	2
1807	Tungurahua	San Pedro de Pelileo	5,265	2
0201	Bolívar	Guaranda	5,268	2
2003	Galápagos	Santa Cruz	5,287	2
0505	Cotopaxi	Salcedo	5,294	2
1901	Zamora Chinchipe	Zamora	5,295	2
2401	Santa Elena	Santa Elena	5,328	2
1501	Napo	Tena	5,340	2
0910	Guayas	Milagro	5,350	2
0305	Cañar	El Tambo	5,350	2
0920	Guayas	Yaguachi	5,357	2
0105	Azuay	Paute	5,369	2
0506	Cotopaxi	Saquisilí	5,394	2
0302	Cañar	Biblián	5,403	2
0303	Cañar	Cañar	5,409	2
1905	Zamora Chinchipe	Yantzaza	5,416	2
0406	Carchi	San Pedro de Huaca	5,431	2
1808	Tungurahua	Santiago de Píllaro	5,446	2
1406	Morona Santiago	Sucúa	5,469	2
0604	Chimborazo	Chambo	5,474	2
1312	Manabí	Rocafuerte	5,486	2
0111	Azuay	Chordeleg	5,488	2



CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTTSV	GRUPO
1803	Tungurahua	Cevallos	5,489	2
2203	Orellana	La Joya de los Sachas	5,489	2
0707	El Oro	Huaquillas	5,499	2
0205	Bolívar	San Miguel	5,512	2
0607	Chimborazo	Guano	5,528	2
0922	Guayas	Simón Bolívar	5,532	3
0902	Guayas	Alfredo Baquerizo Moreno	5,560	3
0504	Cotopaxi	Pujilí	5,577	3
0203	Bolívar	San José de Chimbo	5,587	3
1204	Los Ríos	Pueblviejo	5,612	3
1003	Imbabura	Cotacachi	5,652	3
1806	Tungurahua	Quero	5,660	3
1005	Imbabura	Pimampiro	5,670	3
0909	Guayas	El Triunfo	5,713	3
0304	Cañar	La Troncal	5,720	3
1404	Morona Santiago	Palora	5,732	3
1202	Los Ríos	Baba	5,738	3
0912	Guayas	Naranjito	5,750	3
1206	Los Ríos	Urdaneta	5,768	3
1805	Tungurahua	Patate	5,781	3
0808	Esmeraldas	La Concordia	5,787	3
0906	Guayas	Daule	5,789	3
0806	Esmeraldas	Atacames	5,800	3
1313	Manabí	Santa Ana	5,825	3
2001	Galápagos	San Cristóbal	5,825	3
1207	Los Ríos	Ventanas	5,844	3
1304	Manabí	El Carmen	5,870	3
1809	Tungurahua	Tisaleo	5,896	3
1702	Pichincha	Cayambe	5,900	3
0404	Carchi	Mira	5,911	3
1306	Manabí	Jipijapa	5,914	3
0502	Cotopaxi	La Maná	5,932	3
1804	Tungurahua	Mocha	5,933	3
1316	Manabí	24 de Mayo	5,943	3
0921	Guayas	Playas	5,951	3
0603	Chimborazo	Colta	5,973	3
0402	Carchi	Bolívar	5,975	3
1303	Manabí	Chone	6,004	3
1006	Imbabura	San Miguel de Urcuquí	6,018	3
0710	El Oro	Piñas	6,024	3
1210	Los Ríos	Buena Fe	6,030	3
1503	Napo	Archidona	6,045	3
0702	El Oro	Arenillas	6,066	3

CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTTSV	GRUPO
1208	Los Ríos	Vinces	6,092	3
0908	Guayas	El Empalme	6,094	3
1108	Loja	Macará	6,111	3
0904	Guayas	Balzar	6,111	3
1903	Zamora Chinchipe	Nangaritza	6,114	3
1602	Pastaza	Mera	6,153	3
1314	Manabí	Sucre	6,153	3
0606	Chimborazo	Guamote	6,158	3
1302	Manabí	Bolívar	6,178	3
0924	Guayas	Lomas de Sargentillo	6,180	3
0306	Cañar	Déleg	6,185	3
0911	Guayas	Naranjal	6,200	3
0711	El Oro	Portovelo	6,224	3
0610	Chimborazo	Cumandá	6,230	3
1703	Pichincha	Mejía	6,239	3
0113	Azuay	Sevilla de Oro	6,244	3
1211	Los Ríos	Valencia	6,272	3
1102	Loja	Calvas	6,272	3
1315	Manabí	Tosagua	6,297	3
0804	Esmeraldas	Quinindé	6,299	3
0713	El Oro	Zaruma	6,315	3
0704	El Oro	Balsas	6,326	3
0914	Guayas	Pedro Carbo	6,336	3
0923	Guayas	Coronel Marcelino Mari- dueña	6,359	3
0927	Guayas	General Antonio Elizalde	6,362	3
0609	Chimborazo	Penipe	6,371	3
1704	Pichincha	Pedro Moncayo	6,379	3
0206	Bolívar	Caluma	6,381	3
2104	Sucumbíos	Shushufindi	6,397	3
0913	Guayas	Palestina	6,403	3
0805	Esmeraldas	San Lorenzo	6,404	3
0112	Azuay	El Pan	6,430	3
0204	Bolívar	Echeandía	6,444	3
0708	El Oro	Marcabellí	6,455	3
1322	Manabí	San Vicente	6,467	3
0903	Guayas	Balao	6,550	3
0108	Azuay	Santa Isabel	6,553	3
0925	Guayas	Nobol	6,564	3
1307	Manabí	Junín	6,565	3
0102	Azuay	Girón	6,569	3
1317	Manabí	Pedernales	6,572	3
1707	Pichincha	San Miguel de los Ban- cos	6,594	3
1212	Los Ríos	Mocache	6,606	3

CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTSV	GRUPO
0919	Guayas	Urbina Jado	6,609	3
0403	Carchi	Espejo	6,623	3
1402	Morona Santiago	Gualaquiza	6,627	3
1504	Napo	El Chaco	6,631	3
0918	Guayas	Santa Lucía	6,636	3
0605	Chimborazo	Chunchi	6,653	3
1104	Loja	Celica	6,660	3
1110	Loja	Puyango	6,677	3
1319	Manabí	Puerto López	6,679	3
0928	Guayas	Isidro Ayora	6,725	3
1109	Loja	Paltas	6,728	3
2002	Galápagos	Isabela	6,734	3
0602	Chimborazo	Alausí	6,741	3
0608	Chimborazo	Pallatanga	6,779	3
0703	El Oro	Atahualpa	6,798	3
1708	Pichincha	Pedro Vicente Maldonado	6,812	3
1209	Los Ríos	Palenque	6,828	3
1305	Manabí	Flavio Alfaro	6,849	3
1310	Manabí	Paján	6,865	3
0109	Azuay	Sigsig	6,865	3
1320	Manabí	Jama	6,880	3
1906	Zamora Chinchipe	El Panguí	6,884	3
1403	Morona Santiago	Limón Indanza	6,914	3
1907	Zamora Chinchipe	Centinela del Cóndor	6,944	3
0905	Guayas	Colimes	6,952	3
0207	Bolívar	Las Naves	6,977	3
0807	Esmeraldas	Río Verde	6,995	3
1213	Los Ríos	Quinsaloma	7,007	3
0114	Azuay	Guachapala	7,008	3
0202	Bolívar	Chillanes	7,017	3
0307	Cañar	Suscal	7,024	3
1111	Loja	Saraguro	7,026	3
1902	Zamora Chinchipe	Chinchipe	7,038	3
1405	Morona Santiago	Santiago	7,057	3
1507	Napo	Quijos	7,071	3
1113	Loja	Zapotillo	7,077	3
0503	Cotopaxi	Pangua	7,088	3
1709	Pichincha	Puerto Quito	7,089	3
0803	Esmeraldas	Muisne	7,125	3
1114	Loja	Pindal	7,125	3
1318	Manabí	Olmedo	7,143	3
2102	Sucumbíos	Gonzalo Pizarro	7,156	3
1107	Loja	Gonzanamá	7,160	3

CÓDIGO	PROVINCIA	CANTÓN	INTTTSV	GRUPO
1604	Pastaza	Arajuno	7,165	3
2107	Sucumbíos	Cuyabeno	7,172	3
0104	Azuay	Nabón	7,213	4
2204	Orellana	Loreto	7,219	4
2105	Sucumbíos	Sucumbíos	7,233	4
1311	Manabí	Pichincha	7,259	4
2106	Sucumbíos	Cascales	7,270	4
1411	Morona Santiago	Pablo VI	7,278	4
1603	Pastaza	Santa Clara	7,297	4
0106	Azuay	Pucará	7,311	4
1106	Loja	Espíndola	7,333	4
0714	El Oro	Las Lajas	7,335	4
1408	Morona Santiago	San Juan Bosco	7,343	4
0507	Cotopaxi	Sigchos	7,369	4
1105	Loja	Chaguarpamba	7,406	4
0110	Azuay	Oña	7,423	4
1509	Napo	Carlos Julio Arosemena	7,428	4
2103	Sucumbíos	Putumayo	7,430	4
1908	Zamora Chinchipe	Palanda	7,437	4
1410	Morona Santiago	Logroño	7,481	4
0107	Azuay	San Fernando	7,499	4
1112	Loja	Sozoranga	7,519	4
1904	Zamora Chinchipe	Yacuambi	7,589	4
1116	Loja	Olmedo	7,608	4
0705	El Oro	Chilla	7,643	4
1115	Loja	Quilanga	7,664	4
1909	Zamora Chinchipe	Paquisha	7,755	4
0802	Esmeraldas	Eloy Alfaro	7,824	4
2202	Orellana	Aguarico	7,870	4
1407	Morona Santiago	Huamboya	7,893	4
0115	Azuay	Camilo Ponce Enríquez	8,234	4
1409	Morona Santiago	Taisha	8,249	4
1412	Morona Santiago	Tiwintza	8,835	4

Elaboración: SENPLADES.

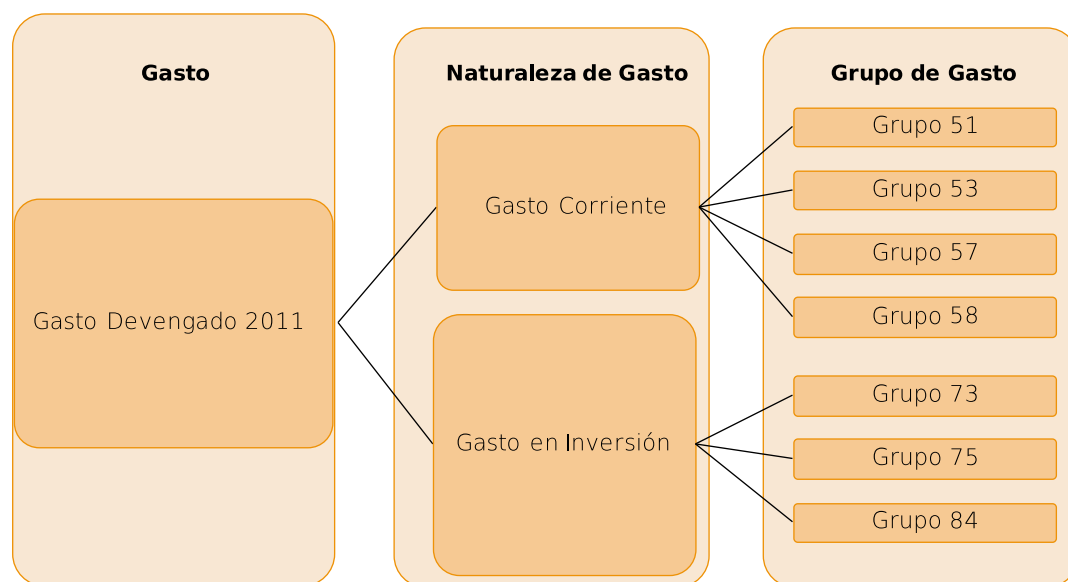
## Anexo 9. Gasto por Nivel de Gobierno de acuerdo a la “Matriz de Productos y Servicios de la competencia de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial”

Con base en el análisis de la competencia se determina que las instituciones involucradas en el ejercicio de la competencia son al menos tres: la ANT, la CTE y la Policía Nacional a través de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

La metodología es utilizada según las limitaciones presentadas por la información disponible en cada institución y el nivel de desagregación de la misma. Los principales insumos utilizados fueron los siguientes:

- Información presupuestaria de la CTE y ANT por ítem de gasto corriente y de inversión<sup>42</sup>.
- Matriz de productos y servicios relacionada con los ámbitos y las facultades de la competencia.
- Orgánico Funcional de CTE y ANT de acuerdo a los principales productos y servicios prestados.
- Recurso Humano de ANT y CTE, ubicado por ámbito de acuerdo a su función actual.
- El ejercicio parte del presupuesto devengado promedio de 2008 a 2011 de cada institución, el mismo que es analizado por programa y/o proyecto, naturaleza del gasto en corriente e inversión a nivel de grupo e ítem de gasto. Los valores del gasto por grupo corresponden a los datos registrados en el sistema E-SIGEF.

**Gráfico 18:** Gasto Devengado Promedio 2008-2011 de la CTE



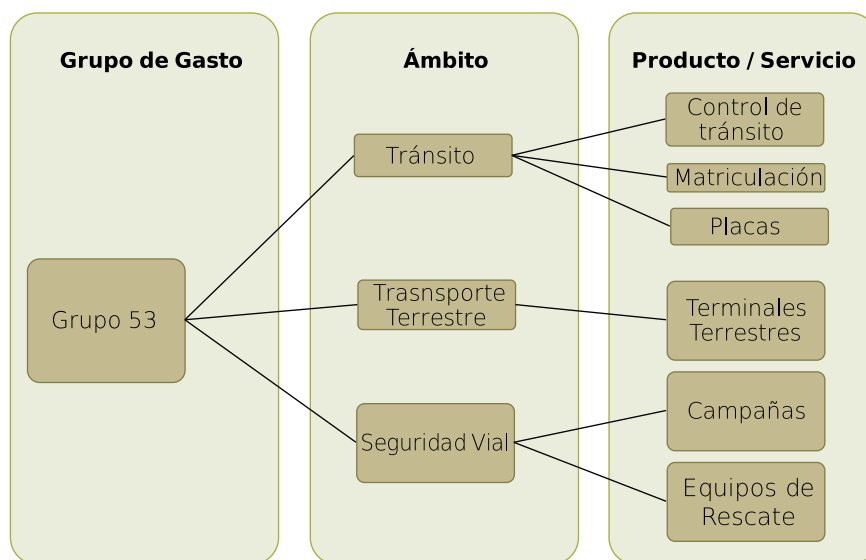
Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.

<sup>42</sup> No en todos los casos se logró identificar los ítems relacionados directamente a cada ámbito, menos aún por servicio.

Con base en la información disponible en cada institución, se clasificó por programas y/o proyectos e ítem presupuestario del gasto en cada uno de los ámbitos: tránsito, transporte

terrestre o seguridad vial, identificando en cada ámbito los productos o servicios de la competencia. Como ejemplo, la desagregación continúa de la siguiente forma:

**Gráfico 19:** Análisis del Gasto por Ámbitos de la CTE



Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.

Por supuesto, no todos los rubros del presupuesto son identificables a un ámbito y menos a un producto o servicio en específico, como por ejemplo todos aquellos rubros correspondientes a procesos de apoyo como el área jurídica o informática. Para dichos rubros se aplicó un criterio de asignación en relación al personal de cada entidad, identificado por ámbito.

De esta manera se consolidan los gastos generales que están relacionados con actividades de apoyo y no identificados directamente en ninguno de los ámbitos de la competencia y a estos valores se los distribuye como carga indirecta para cada ámbito en función del recurso humano que aporte directamente.

**Tabla 31:** Gasto por Ámbito según el Recurso Humano

ÁMBITO	# DE PERSONAL	% DE PARTICIPACIÓN	REDISTRIBUCIÓN DEL % DE PARTICIPACIÓN
<b>Tránsito</b>	A	$A\% = A*100/T$	$A'\% = A\% + d\%$
<b>Transporte terrestre</b>	B	$B\% = B*100/T$	$B'\% = B\% + d\%$
<b>Seguridad vial</b>	C	$C\% = C*100/T$	$C'\% = C\% + d\%$
<b>Otros</b>	D	$D\% = D*100/T$	-
<b>TOTAL</b>	$T = A+B+C+D$	$T\% = 100\%$	$T'\% = 100\%$

Fuente: Informe de Costeo de TTTSV.  
Elaboración: SENPLADES.

Posteriormente, de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios, se identifican los productos y servicios que el nivel central deberá seguir prestando (p.e.: placas, EFOT, licencias, entre otros) y los que corresponde a GAD.

A partir de esta distribución se genera una nueva categorización por ámbito: una con aquellos montos de los productos y servicios susceptibles de transferencia a GAD y otra con aquellos que mantiene el Gobierno Central. Finalmente, para cada nivel de gobierno se suman los rubros por gasto corriente e inversión.

El proceso descrito se realiza con cada institución conforme a la información disponible. Los datos disponibles en CTE son bastante detallados, por lo que los resultados llegan a una minuciosa clasificación a nivel de producto y servicio para cada ámbito, sin embargo es información de la gestión de la competencia realizada en Guayas por la CTE.

Por otro lado, los datos de la ANT son bastante generales y su detalle no permite una relación a nivel de producto y servicio de la competencia de TTTSV.

Además existe la limitación de que la ANT no ha ejercido la facultad de control de tránsito, la misma que a nivel nacional (excepto en Guayas) ha sido ejercida por la Policía Nacional a través de la DNTSV.

La información remitida por la Policía Nacional de la DNTSV corresponde al ámbito de tránsito, particularmente al control operativo, servicio que es susceptible de transferencia a los GAD, por lo que esta información no requiere del ejercicio realizado para la ANT y la CTE.

Los resultados del ejercicio realizado se indican para cada una de las entidades:

a) Comisión de Tránsito del Ecuador:

**Tabla 32:** CTE - Gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios.

<b>COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR</b> Cifras en dólares - Promedio 2008-2011				
<b>ÁMBITO</b>	<b>TOTAL GASTO CTE</b>	<b>TOTAL GASTO INVERSIÓN</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PARTICIPACIÓN PORCENTUAL</b>
<b>GAD</b>				
Transporte terrestre	1.223.761,56	611.270,73	1.835.032,29	3%
Tránsito	50.971.939,66	4.261.248,20	55.233.187,86	89%
Seguridad vial	708.079,10	170.174,46	878.253,56	1%
<b>TOTAL GAD</b>	<b>52.903.780,32</b>	<b>5.042.693,39</b>	57.946.473,72	<b>94%</b>
<b>NIVEL CENTRAL</b>				
Transporte terrestre	699.292,32	46.374,83	745.667,15	1%
Tránsito	1.546.911,89	80.808,26	1.627.720,15	3%
Seguridad vial	345.431,45	71.996,89	417.428,34	1%
Otros central	751.069,90	373.785,82	1.124.855,72	2%
<b>TOTAL CENTRAL</b>	<b>3.342.705,57</b>	<b>572.965,81</b>	3.915.671,37	<b>6%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>56.246.485,89</b>	<b>5.615.659,20</b>	61.862.145,09	<b>100%</b>

Fuente: Ministerio de Finanzas - CTE.  
Elaboración: SENPLADES.

b) Agencia Nacional de Tránsito:

**Tabla 33:** ANT - Gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios

<b>AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO</b> Cifras en dólares - Promedio 2008-2011				
<b>ÁMBITO</b>	<b>TOTAL GASTO CTE</b>	<b>TOTAL GASTO INVERSIÓN</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PARTICIPACIÓN PORCENTUAL</b>
<b>GAD</b>				
Transporte terrestre	1.088.553,76	416.336,13	1.504.889,90	3%
Tránsito	25.327.017,58	9.686.753,99	35.013.771,57	70%
Seguridad vial	0,00	0,00	0,00	0%
<b>TOTAL GAD</b>	<b>26.415.571,34</b>	<b>10.103.090,12</b>	<b>36.518.661,46</b>	<b>73%</b>
<b>NIVEL CENTRAL</b>				
Transporte terrestre	1.741.686,02	666.137,81	2.407.823,83	5%
Tránsito	8.055.297,85	3.080.887,37	11.136.185,23	22%
Seguridad vial	0,00	0,00	0,00	0%
<b>TOTAL CENTRAL</b>	<b>9.796.983,88</b>	<b>3.747.025,18</b>	<b>13.544.009,06</b>	<b>27%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>36.212.555,22</b>	<b>13.850.115,31</b>	<b>50.062.670,52</b>	<b>100%</b>

Fuente: Ministerio de Finanzas - ANT.  
Elaboración: SENPLADES.

c) Policía Nacional - Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial:

**Tabla 34:** Policía Nacional - Gasto por nivel de gobierno de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios

<b>POLICÍA NACIONAL</b> Cifras en dólares - Promedio 2008-2011				
<b>ÁMBITO</b>	<b>TOTAL GASTO CTE</b>	<b>TOTAL GASTO INVERSIÓN</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PARTICIPACIÓN PORCENTUAL</b>
<b>GAD</b>				
Tránsito	56.172.548,44	3.245.695,32	59.418.243,76	100%
<b>TOTAL GAD</b>	<b>56.172.548,44</b>	<b>3.245.695,32</b>	<b>59.418.243,76</b>	<b>100%</b>

Fuente: Policía Nacional.  
Elaboración: SENPLADES.

Para determinar el porcentaje del gasto histórico promedio de 2008 a 2011 por nivel de gobierno de acuerdo a la “Matriz de productos y

servicios”, se calcula un promedio de las tres instituciones que han ejercido la competencia en el nivel central, obteniendo como resultado:



**Tabla 35:** Gasto histórico por nivel de gobierno de acuerdo a la Matriz de Productos y Servicios

GASTO HISTÓRICO POR NIVEL DE GOBIERNO DE ACUERDO A MATRIZ DE PRODUCTOS Y SERVICIOS En porcentaje - Promedio 2008-2011				
ÁMBITO	CTE	ANT	POLICÍA NACIONAL	PROMEDIO
GAD	94%	73%	100%	89%
CENTRAL	6%	27%	0%	11%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

Elaboración: SENPLADES.

De esta manera el gasto promedio histórico de 2008 a 2011, de acuerdo a la matriz de productos y servicios para la competencia de TTTSV, corresponde en 89% a GAD y el restante 11% al nivel central.

### Anexo 10. Variables utilizadas en la fórmula de distribución

En la siguiente tabla se presenta de manera resumida la descripción, insumos y fuente de las variables utilizadas en la fórmula de distribución de la tasa de matriculación.

**Tabla 36:** Variables utilizadas en la distribución

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	INSUMOS	FUENTE
POBLACIÓN	Población total cantonal	Población total a nivel cantonal, Censo de Población y Vivienda 2010	INEC
VEHÍCULOS	Número de vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal según la residencia del propietario	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario.	ANT - CTE
TASA DE MOTO-RIZACIÓN CANTONAL	Número de vehículos matriculados y registrados por la residencia del propietario, por cada 1.000 habitantes a nivel cantonal	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario. Población total a nivel cantonal, Censo de Población y Vivienda 2010	ANT - CTE INEC
DENSIDAD Y DISPERSIÓN POBLACIONAL	Distancia entre la densidad o dispersión poblacional normalizada entre 0 y 1, y un valor medio (0,5)	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo de 2010 Extensión en km <sup>2</sup>	INEC
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Porcentaje de población urbana con respecto a la población total	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo de Población y Vivienda 2010	INEC
KILÓMETROS DE VÍAS URBANAS	Número total de kilómetros de vías urbanas a nivel cantonal	En construcción	MTOP y GAD municipales
ESFUERZO FISCAL Y ADMINISTRATIVO	Número de vehículos matriculados en el cantón sobre el número de vehículos registrados según la residencia del propietario	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario.	ANT, CTE

Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 11. Participación de la matriculación y control de tránsito en el costo total de la competencia de TTTSV

En vista de que los municipios de los modelos de gestión "B" y "C" no asumen el control operativo y los municipios del modelo de gestión "C" tampoco la matriculación, se estimó el gasto para cada ámbito, esto es: transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

La estimación por ámbito se realizó a partir de la información del gasto histórico devengado de 2008 a 2011, considerando el mayor nivel de detalle con base en la información de la CTE por cuanto esta entidad ha ejecutado la competencia de manera integral y es la única que permitía organizar la información por ámbito.

**Tabla 37:** Gasto por ámbito CTE 2008 - 2011 (millones de dólares)

CLASIFICACION	2008	2009	2010	2011	PROMEDIO	COMPOSICIÓN
<b>Tránsito</b>	34,75	42,07	42,32	45,56	41,17	67%
<b>Terrestre</b>	2,99	1,57	1,06	3,26	2,22	4%
<b>Seguridad vial</b>	0,92	1,07	1,04	1,29	1,08	2%
<b>Otros</b>	14,74	15,40	17,31	16,88	16,08	26%
<b>Central</b>	1,45	2,16	0,71	0,93	1,31	2%
<b>Total</b>	54,84	62,26	62,43	67,91	61,86	100%

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador.  
Elaboración: SENPLADES.

Del análisis se aprecia que el principal gasto se destina en el ámbito de tránsito con el 67% del gasto total de la CTE. Esto se debe principalmente al gasto en personal que presta sus servicios en el control operativo de tránsito (vigilantes), conjuntamente con el gasto en bienes y servicios (p.e. uniformes e implementos), equipamiento necesario para el control (p.e. comunicaciones, *handhelds*), además del mantenimiento de vehículos y destacamentos.

El transporte terrestre corresponde al 4% del gasto de la CTE, el mismo que incluye el manejo y administración de terminales terrestres y la elaboración de especies valoradas del transporte terrestre (p.e. CTE emite sus propias especies valoradas para

licencias, libretines de multas), entre otros. La seguridad vial representa el 2% del gasto que se destina para campañas de prevención y educación para la seguridad en el sector.

Como se mencionó, los municipios de los modelos de gestión "B" y "C" no asumen el control operativo y los municipios del modelo de gestión "C" tampoco la matriculación, por lo que se determinó el porcentaje de participación de los productos y servicios en el ámbito de tránsito tales como: control operativo, matriculación, señalética, licencias y otros, en función de lo cual se obtuvieron los porcentajes de participación para cada nivel de gobierno, según la Matriz de productos y servicios, como se indica:

**Tabla 38:** Procesos del ámbito tránsito en la CTE

TRÁNSITO	PROCESO	PARTICIPACIÓN
	Matriculación	5,3%
	Control de tránsito	51,7%
	Central	2,1 %

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador.  
Elaboración: SENPLADES.

La información indica que el mayor gasto del gasto total corresponde al proceso de control de tránsito, con el 51,7% del total del gasto.

### **Anexo 12. Normalización de la variable densidad poblacional para la fórmula de reparto**

Se aplica la función logaritmo a la variable densidad para reducir la distancia entre los valores extremos, máximo y mínimo, y los valores no extremos.

$$\ln(x_i)$$

Donde:

$x_i$  : es la variable objeto de tratamiento

$i$  : es el índice que corresponde a las municipalidades,  $i = 1, 2, \dots, 221$

Luego de aplicar la función logaritmo a la variable densidad poblacional, se la normaliza, colocándola en una escala entre 0 (cero) y 1 (uno) mediante la siguiente fórmula:

$$X_{ij} = \frac{X'_{ij} - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

Donde:

$X_{ij}$  : es la observación de la variable entre 0 (cero) y 1 (uno)

$X'_{ij}$  : es la observación original de la variable

$X_{min}$  : es el valor mínimo observado en la variable

$X_{max}$  : es el valor máximo observado en la variable

### **Anexo 13. Gasto de la Agencia Nacional de Tránsito**

**Tabla 39:** Gasto de la Agencia Nacional de Tránsito 2008-2011

DESCRIPCIÓN DE GASTO	2008	2009	2010	2011
GASTO CORRIENTE	19.295.940,27	23.237.858,30	37.594.196,59	64.722.225,70
Gastos en personal	7.456.481,17	13.001.396,81	17.046.295,65	20.381.236,96
Bienes y servicios de consumo	11.303.690,25	8.979.318,08	10.761.661,39	16.892.783,43
Otros gastos corrientes	535.768,85	1.257.143,41	2.261.238,32	2.448.205,31
Transferencias y donaciones corrientes	0,00	0,00	7.525.001,23	25.000.000,00
Provisiones para Reasignación	0,00	0,00	0,00	0,00

GASTO DE INVERSIÓN	7.022.203,56	2.101.524,34	2.415.374,35	6.392.606,27
Gastos en personal para Inversión	63.000,00	0,00	0,00	0,00
Bienes y Servicios para Inversión	0,00	455.289,67	0,00	255.820,48
Obras Públicas	5.963.492,28	1.646.234,67	2.415.374,35	6.136.785,79
Otros Gastos de Inversión	995.711,28	0,00	0,00	0,00
GASTO DE CAPITAL	7.300.341,77	6.429.712,17	5.677.269,31	18.061.429,45
Bienes de Larga Duración	7.300.341,77	6.429.712,17	5.677.269,31	18.061.429,45

Fuente: Ministerio de Finanzas  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 14. Gasto Comisión de Tránsito del Ecuador

**Tabla 40:** Gasto Comisión de Tránsito del Ecuador 2008-2011

DESCRIPCIÓN DE GASTO	2008	2009	2010	2011
GASTO CORRIENTE	50.364.181,08	54.710.033,65	58.840.856,38	61.070.872,44
Gastos en personal	31.226.333,26	35.989.451,49	38.165.420,62	41.808.147,39
Bienes y servicios de consumo	13.064.193,21	11.588.740,43	12.006.197,99	11.315.986,93
Gastos financieros	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros gastos corrientes	536.100,27	572.637,35	741.954,99	793.337,96
Transferencias y donaciones corrientes	5.537.554,34	6.559.204,38	7.927.282,78	7.153.400,16
GASTO DE INVERSIÓN	1.697.706,71	2.848.928,79	837.071,74	2.580.822,74
Bienes y servicios para inversión	0,00	0,00	5.833,49	107.376,93
Obras públicas	1.697.706,71	2.848.928,79	831.238,25	2.473.445,81
Transferencias y donaciones para inversión	0,00	0,00	0,00	0,00
GASTO DE CAPITAL	2.781.643,15	4.703.734,49	2.751.446,62	4.261.282,56
Bienes de larga duración	2.781.643,15	4.703.734,49	2.751.446,62	4.261.282,56

Fuente: Ministerio de Finanzas - Comisión de Tránsito del Ecuador.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 15. Gasto de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial - Policía Nacional

**Tabla 41:** Gasto de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial - Policía Nacional 2008-2011

DESCRIPCIÓN DE GASTO	2008	2009	2010	2011
GASTO CORRIENTE	47.280.963,49	54.192.572,51	62.131.312,75	61.085.345,01
Gastos en personal	40.880.142,87	47.160.815,14	54.406.426,42	51.336.008,71
Bienes y servicios de consumo	6.400.820,62	7.031.757,37	7.724.886,33	9.749.336,30
GASTO DE INVERSIÓN	696.999,73	699.447,80	701.341,42	7.989.782,15
Obras públicas	696.999,73	699.447,80	701.341,42	7.989.782,15
GASTO DE CAPITAL	820.379,00	957.437,41	1.117.393,78	0,00
Bienes de larga duración	820.379,00	957.437,41	1.117.393,78	0,00

Fuente: Ministerio del Interior.  
Elaboración: SENPLADES.

Nota: Para obtener el valor de los años 2008 y 2009 se realizó una extrapoliación utilizando la variación anual entre los años comprendidos en la serie 2008 - 2011 de los grupos 51, 53 y 84 de la Policía Nacional y posteriormente obteniendo y aplicando el promedio de estos tres resultados. Para el grupo de gasto de inversión se realizó la extrapoliación con la inflación promedio para cada uno de los años.

## Anexo 16. Ingresos de la Agencia Nacional de Tránsito

**Tabla 42:** Ingresos de la Agencia Nacional de Tránsito 2008-2011

DESCRIPCIÓN	2008	2009	2010	2011
Especies fiscales	25.162.862,59	14.279.946,34	29.348.366,33	16.844.414,46
Venta de bases	0,00	0,00	17.075,59	5.546,00
Prestación de servicios	1.541.328,60	465.547,16	3.078.336,35	513.239,14
Inscripciones, registros y matrículas	45.022.540,50	42.609.772,16	78.172.529,18	81.697.807,44
Otras ventas de productos y materiales	242.763,11	30.832,00	187.397,15	37.507,17
Otros intereses por mora	0,00	0,00	754.696,41	834.273,63
Incumplimientos de contratos	0,00	0,00	0,00	0,00
Infracciones a la seguridad social	9.267.679,82	2.943.775,04	7.114.818,21	2.513.209,32
Otras multas	0,00	0,00	3.696.150,15	1.121.062,04
Otros no especificados	4.783.330,28	203.899,03	81.993,70	408.133,62
Vehículos	17,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Ministerio de Finanzas - Agencia Nacional de Tránsito.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 17. Ingresos de la Comisión de Tránsito del Ecuador

**Tabla 43:** Ingresos de la Comisión de Tránsito del Ecuador 2008-2011

DESCRIPCIÓN	2008	2009	2010	2011
Especies fiscales	7.645.539,74	9.318.547,82	6.574.848,70	6.770.967,21
Venta de bases	51.800,00	19.150,00	20.450,00	15.005,20
Prestación de servicios	874.821,50	1.097.253,58	877.007,64	1.238.660,27
Inscripciones, registros y matrículas	17.939.553,79	16.269.510,04	24.428.932,33	31.069.993,39
Permisos, licencias y patentes	1.222.340,00	450.092,71	1.372.377,87	1.558.741,98
Otras tasas	267.342,00	267.180,11	236.335,75	289.861,63
Otras ventas de productos y materiales	751.163,10	520.735,64	120.764,00	102.843,50
Intereses y comisiones de títulos y valores	0,00	10,00	0,00	0,00
Comisiones por servicios financieros	1.315,52	0,00	20,00	0,00
Vehículos	1.512,00	14.317,30	9.562,98	2.225,00
Otros arrendamientos	0,00	0,00	2.760,94	1.750,00
Otros intereses por mora	1.428.332,09	1.161.509,03	1.541.396,39	1.752.742,50
Incumplimientos de contratos	89.770,21	7.048,52	400,00	3.545,75
Infracciones a la seguridad social	4.012.765,01	12.987.815,67	12.424.826,60	15.629.318,67
Otras multas	64.137,64	80.182,14	14.485,05	10.482,57
Del Gobierno Central	16.523.939,41	0,00	23.454.370,71	10.247.055,01
Participaciones corrientes en preasignaciones establecidas por Ley	0,00	23.581.261,53	0,00	0,00
ASIGNACIONES POR DISTRIBUIR	0,00	0,00	0,00	0,00
Bienes y especies decomisadas	47.211,96	0,00	0,00	0,00
Otros no especificados	1.165.131,85	429.280,91	255.473,86	473.975,26
Otros valores	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Ministerio de Finanzas - Comisión de Tránsito del Ecuador.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 18. Ingresos presupuestarios de la competencia

Tabla 44: Ingresos presupuestarios de la competencia 2008-2011

DESCRIPCIÓN	2008	2009	2010	2011
Especies fiscales	32.808.402,33	23.598.494,16	35.923.215,03	23.615.381,67
Venta de bases	51.800,00	19.150,00	37.525,59	20.551,20
Prestación de servicios	2.416.150,10	1.562.800,74	3.955.343,99	1.751.899,41
Inscripciones, registros y matrículas	62.962.094,29	58.879.282,20	102.601.461,51	112.767.800,83
Permisos, licencias y patentes	1.222.340,00	450.092,71	1.372.377,87	1.558.741,98
Otras tasas	267.342,00	267.180,11	236.335,75	289.861,63
Otras ventas de productos y materiales (placas)	993.926,21	551.567,64	308.161,15	140.350,67
Intereses y comisiones de títulos y valores	0,00	10,00	0,00	0,00
Comisiones por servicios financieros	1.315,52	0,00	20,00	0,00
Vehículos	1.512,00	14.317,30	9.562,98	2.225,00
Otros arrendamientos	0,00	0,00	2.760,94	1.750,00
Otros intereses por mora	1.428.332,09	1.161.509,03	2.296.092,80	2.587.016,13
Incumplimientos de contratos	89.770,21	7.048,52	400,00	3.545,75
Infracciones a la seguridad social	13.280.444,83	15.931.590,71	19.539.644,81	18.142.527,99
Otras multas	64.137,64	80.182,14	3.710.635,20	1.131.544,61
Del Gobierno Central	16.523.939,41	0,00	23.454.370,71	10.247.055,01
Otras participaciones Y aportes	0,00	0,00	0,00	0,00
Participaciones corrientes en preasignaciones establecidas por Ley	0,00	23.581.261,53	0,00	0,00
Asignaciones por distribuir	0,00	0,00	0,00	0,00
Bienes y especies decomisadas	47.211,96	0,00	0,00	0,00
Otros no especificados	5.948.462,13	633.179,94	337.467,56	882.108,88
Vehículos	17,00	0,00	0,00	0,00
Otros valores	0,00	0,00	0,00	0,00
Otras participaciones y aportes	0,00	0,00	0,00	0,00
De fondos de autogestión	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Ministerio de Finanzas - Comisión de Tránsito del Ecuador.  
Elaboración: SENPLADES.

## Anexo 19. Resolución 006 - CNC - 2012 publicada en el Registro Oficial 712

No. 006-CNC-2012

### CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

#### Considerando:

Que la Constitución de la República crea una nueva organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio, con el objeto de consolidar un nuevo régimen de desarrollo, centrado en el buen vivir, que incremente las potencialidades, capacidades y vocaciones de los gobiernos autónomos descentralizados a través de la profundización de un modelo de autonomías y descentralización que aporte en la construcción de un desarrollo justo y equilibrado de todo el país;

Que la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, crearon el sistema nacional de competencias 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 guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad;

Que la Constitución de la República en su artículo 269, número 1, establece que el sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico que tendrá la función de regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados;



---

**Suplemento – Registro Oficial N° 712 – Martes 29 de mayo del 2012 – 23**


---

Que el artículo 117 del COOTAD, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias;

Que el literal b) del artículo 119 del COOTAD, le atribuye al Consejo Nacional de Competencias, la función de organizar e implementar el proceso de descentralización;

Que el artículo 105 del COOTAD, define a la descentralización de la gestión del Estado, como la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos;

Que el Art. 119 literal j) del COOTAD, faculta al Consejo Nacional de Competencias monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas;

Que el Art. 119 literal p) del COOTAD, establece la necesidad de realizar evaluaciones anuales de los resultados alcanzados en la descentralización de competencias a cada uno de los niveles de gobierno, así como balances globales del proceso, que serán socializados entre los diferentes niveles de gobierno y ciudadanía;

Que el Art. 264 número 6 de la Constitución de la República, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del COOTAD, dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial;

Que el artículo 128 del COOTAD establece que todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto;

Que el Art. 130 del COOTAD desarrolla con mayor detalle la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial; estableciendo que los gobiernos autónomos descentralizados definirán el modelo de gestión de su competencia, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo dichas competencias antes de la vigencia del código;

Que el Art. 130 del COOTAD, dispone que la rectoría general del sistema corresponde al Ministerio del ramo, la que se ejecutará a través del organismo técnico de la materia;

Que el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece 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 emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislan;

Que el artículo 30 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los

recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el Consejo Nacional de Competencias una vez que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias respectivas;

Que la disposición 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, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD;

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

Que el literal a) del artículo 154 del COOTAD, determina que el proceso de transferencia progresiva de competencias iniciará con la elaboración de un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia a ser descentralizada, un informe de los recursos financieros existentes para la gestión de la competencia y un informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados para asumir las nuevas competencias;

Que el literal b) del artículo 154 del COOTAD, dispone que se integrará una comisión técnica de costeo de competencias que identificará los recursos necesarios correspondientes a las competencias y presentará un informe vinculante al Consejo Nacional de Competencias; informe que deberá considerar las diferencias de escala en los costos según las densidades de población, así como la cuantificación de los déficit financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo;

Que el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 00007-CNC-2011 de 26 de mayo del 2011, solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que elabore el informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas que presente el informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; y al Ministerio de Finanzas que presente el informe de recursos existentes para la gestión de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial;

Que el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 00010-CNC-2011 de 29 de septiembre del 2011, y una vez que recibió los tres informes habilitantes detallados en el párrafo anterior, integró la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el



## 24 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

tránsito y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales de conformidad con lo dispuesto en el Art. 123 del COOTAD;

Que en función de la información sectorial recabada en los informes habilitantes, se estableció 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 y que permitan asegurar, la prestación de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, establecidos en el artículo 314 de la Constitución de la República;

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;

Que la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, entregó el informe de costeo de la competencia en mención;

Que el Ministerio de Finanzas emitió dictamen favorable a la presente resolución mediante oficio No. MIFIN-DM-2012-0291 de 25 de abril del 2012; y,

En uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en literal d) del Art. 154 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

**Resuelve:**

**Artículo 1.- Transferencia.-** 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 la presente resolución.

**CAPÍTULO PRIMERO**

**ÁMBITO Y MODELOS DE GESTIÓN**

**Artículo 2.- Ámbito.-** La presente resolución regirá al gobierno central y a todos los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el ejercicio de la competencia para planificar, regular y

controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

**Artículo 3.- Modelos de gestión.-** Para el ejercicio de esta competencia, se establecen tres modelos de gestión diferenciados, en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio.

**Artículo 4.- Modelo de gestión A.-** Corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO	PROVINCIA
QUITO	PICHINCHA
GUAYAQUIL	GUAYAS
CUENCA	AZUAY
IBARRA	IMBABURA
LOJA	LOJA
AMBATO	TUNGURAHUA
MANTA	MANABÍ

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución.

**Artículo 5.- Modelo de gestión B.-** Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
LATACUNGA	COTOPAXI
RIOBAMBA	CHIMBORAZO
MACHALA	EL ORO
MILAGRO	GUAYAS
BABAHOYO	LOS RÍOS
QUEVEDO	LOS RÍOS
PORTOVIEJO	MANABÍ
MEJÍA	PICHINCHA
RUMIÑAHUI	PICHINCHA
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS

Estos gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

**Artículo 6.- Modelo de gestión C.-** Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

## Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012 -- 25

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA	GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
Girón	AZUAY	Portovelo	ESMERALDAS
Gualaceo		Santa Rosa	
Nabón		Zaruma	
Paute		Las Lajas	
Pucará		Eloy Alfaro	
San Fernando		Esmeraldas	
Santa Isabel		Quinindé	
Sigsig		Muisne	
Oña		San Lorenzo	
Chordeleg		Atacames	
El Pan		Rioverde	
Sevilla de Oro		La Concordia	GUAYAS
Guachapala		Alfredo Baquerizo Moreno	
Camilo Ponce Enriquez		Daule	
Chillanes		Durán	
Guaranda		Balao	
San José de Chimbo	Balzar		
Echeandía	Colimes		
San Miguel	El Empalme		
Caluma	El Triunfo		
Las Naves	Naranjito		
Biblián	Palestina	IMBABURA	
Azogues	Pedro Carbo		
Cañar	Santa Lucía		
La Troncal	Urbinajado		
El Tambo	Yaguachi		
Déleg	Naranjal		
Suscal	Samborondón		
Bolívar	Playas		
Tulcán	Simón Bolívar		
Espejo	Coronel Marcelino Maridueña		
Mira	Lomas de Sargentillo	LOJA	
Montúfar	Nobol		
San Pedro de Huaca	General Antonio Elizalde		
La Maná	Isidro Ayora		
Pujilí	Antonio Ante		
Salcedo	Otavalo		
Pangua	Cotacachi		
Saquisilí	Pimampiro		
Sigchos	San Miguel de Urcuquí		
Alausí	Calvas		
Colta	Catamayo	LOS RÍOS	
Chambo	Celica		
Chunchi	Chaguarpamba		
Guamote	Espíndola		
Guano	Gonzanamá		
Pallatanga	Macará		
Penipe	Paltas		
Cumandá	Puyando		
Arenillas	Saraguro		
El Guabo	Sozoranga		
Pasaje	Zapotillo	LOS RÍOS	
Atahualpa	Pindal		
Balsas	Quilanga		
Chilla	Olmedo		
Huaquillas	Baba		
Marcabellí	Ventanas		
Piñas	Vinces		

## 26 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA	
Montalvo	LOS RÍOS	
Puebloviejo		
Urdaneta		
Palenque		
Buena Fe		
Valencia		
Mocache		
Quinsaloma		
Bolívar		MANABÍ
Chone		
El Carmen		
Jipijapa		
Montecristi		
Sucre		
Flavio Alfaro		
Junín		
Paján		
Pichincha		
Rocafuerte		
Santa Ana		
Tosagua		
24 de Mayo		
Pedernales		
Olmedo		
Puerto López		
Jama		
Jaramijó		
San Vicente		
Morona	MORONA SANTIAGO	
Gualaquiza		
Limón Indanza		
Palora		
Santiago		
Sucúa		
Huamboya		
San Juan Bosco		
Taisha		
Logroño		
Pablo VI		
Tiwintza		
Archidona		NAPO
Tena		
El Chaco		
Quijos		
Carlos Julio Arosemena		
Mera	PASTAZA	
Pastaza		
Santa Clara		
Arajuno		
Pedro Moncayo	PICHINCHA	
Cayambe		
San Miguel de los Bancos		
Pedro Vicente Maldonado		
Puerto Quito		
Baños	TUNGURAHUA	
San Pedro de Pelileo		
Cevallos		
Mocha		

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
Patate	ZAMORA CHINCHIPE
Quero	
Santiago de Pillaro	
Tisaleo	
Zamora	
Chinchipe	
Nangaritza	
Yacuambi	
Yantzaza	
El Pangui	
Centinela del Cóndor	GALÁPAGOS
Palanda	
Paquisha	
San Cristóbal	SUCUMBÍOS
Isabela	
Santa Cruz	
Gonzalo Pizarro	
Sucumbíos	
Putumayo	
Shushufindi	
Sucumbíos	ORELLANA
Cascales	
Cuyabeno	
Aguarico	
Orellana	
La Joya de los Sachas	SANTA ELENA
Loreto	
Salinas	
Santa Elena	
Libertad	

Estos gobiernos autónomos descentralizados y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través de consorcios.

**Artículo 7.- Integralidad.-** Los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, observarán el principio de integralidad, que comprende los siguientes elementos:

1. Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, ejercerán facultades en los tres ámbitos de la competencia, es decir, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
2. Para la prestación de un producto y servicio determinado, el gobierno autónomo descentralizado estará dotado de todas las facultades.
3. La asignación de producto y servicio a un gobierno autónomo descentralizado municipal, comprenderá todos sus procesos.



## SECCIÓN PRIMERA

## GOBIERNO CENTRAL

**Artículo 8.- Facultades del Gobierno Central.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al Gobierno Central, a través de sus distintas entidades, en todos los casos, la rectoría nacional, de igual manera corresponden al gobierno central actividades de planificación, control, regulación y gestión, en los términos establecidos en la presente resolución, de acuerdo a sus competencias.

**Artículo 9.- Rectoría Nacional.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al Gobierno Central, a través de la entidad rectora del sector, definir la política pública y el establecimiento de lineamientos y directrices generales de carácter nacional.

**Artículo 10.- Planificación Nacional.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al Gobierno Central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, planificar el sistema vial conformado por las troncales nacionales y formular el plan nacional estratégico de movilidad multimodal y el plan nacional de seguridad vial.

**Artículo 11.- Regulación Nacional.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al Gobierno Central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, emitir la normativa nacional para:

1. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el ámbito de sus competencias.
2. Elaborar normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales y en ejercicio de sus competencias para la aplicación de la ley.
3. Regular y controlar la red estatal – troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito, definidas por la entidad rectora del sector, que comprende entre otras actividades la señalización, semaforización, uso y ocupación de estas vías.
4. La homologación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito.
5. Generar los planes de administración de tránsito, planes maestros de transporte y planes de seguridad vial.
6. Regular las operaciones de tránsito, esto es, los operativos de control de tránsito; los requisitos y valores para la obtención de matrículas, placas, licencias y permisos de aprendizaje; los procedimientos de reclamos por contravenciones y multas; y establecer los estándares nacionales de revisión técnica vehicular, infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento, a nivel nacional.
7. Regular a nivel nacional las operaciones de transporte terrestre, que comprenden, la determinación de la

estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre; la determinación de requisitos y valores para la obtención de títulos habilitantes de transporte terrestre; la elaboración y aprobación de los estudios de factibilidad para creación de nuevos títulos habilitantes; la operación de infraestructura de transporte terrestre; y el establecimiento de los estándares nacionales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre.

8. Minimizar los accidentes de tránsito.

**Artículo 12.- Control Nacional.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al Gobierno Central, las siguientes actividades de control:

1. Controlar el tránsito en las troncales nacionales y en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido el control de tránsito hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales.
2. Prestar el servicio de revisión técnica vehicular, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.
3. Prestar el servicio de matriculación vehicular, en las circunscripciones territoriales que correspondan a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.
4. Realizar operativos de control de contrabando y transporte de sustancias peligrosas.
5. Otorgar la licencia para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola y equipo caminero o pesado.
6. Citar, suspender o multar por las infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.
7. Emitir permisos para el transporte de sustancias peligrosas, líquidos y gases.
8. Entregar títulos habilitantes de transporte público internacional, interprovincial e intercantonial; títulos habilitantes de operación de transporte comercial de carga pesada, y transporte por cuenta propia de carácter

## 28 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

nacional; y la supervisión de estas operadoras, y en su virtud la aplicación y recaudación de multas por el incumplimiento de los respectivos contratos de operación.

9. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.
10. Entregar certificados especiales de pesos y medidas.
11. Autorizar e implementar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular de acuerdo a un plan integrado nacional estructurado conjuntamente con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en función de los estándares nacionales.
12. Nacionalizar los vehículos ingresados por régimen de internación temporal.
13. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares nacionales de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

**Artículo 13.- Gestión.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, las siguientes actividades de gestión, sin perjuicio de la capacidad de delegación de una o varias de estas actividades a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

1. Fabricar y adquirir placas y chalecos de identificación de conductores.
2. Entregar matrículas y placas para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.
3. Formar y capacitar agentes de control nacionales y agentes de control cantonales, a solicitud de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la presente resolución, tengan a su cargo el control de tránsito en sus respectivas circunscripciones territoriales.
4. Construir, operar y mantener centros de detención de personas por infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
5. Administrar las bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que incluye actualizar y corregir los registros nacionales de conductores, vehículos, títulos habilitantes, para lo cual deberá establecer un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que tengan dichas competencias.

6. Organizar campañas regulares de carácter nacional, para la prevención de accidentes de tránsito, para la promoción y difusión del SOAT, para la concienciación de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras.
7. Recaudar los valores causados por multas e infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.
8. Administrar equipos de rescate y centros de monitoreo del tránsito, para las troncales nacionales y las circunscripciones territoriales de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido a su cargo el control operativo de tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales.
9. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transporte terrestre, y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.

## SECCIÓN SEGUNDA

## GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS METROPOLITANOS Y MUNICIPALES

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

**Artículo 15.- Rectoría local.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.

**Artículo 16.- Planificación local.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial; los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de



---

**Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012 -- 29**


---

gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el Art. 130 del COOTAD.

**Artículo 17.- Regulación local.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para:

1. Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
2. Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito.
3. Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales.
4. Normar el uso del espacio público y vías.
5. Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial.
6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial.
7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el Ministerio rector.
8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.
9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre.
10. Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito.
11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial.

**Artículo 18.- Control local.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de control:

1. Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector.
2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias.

3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional.

4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación.

5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal.

6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.

**Artículo 19.- Gestión.-** En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

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 terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde 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.
6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

**Artículo 20.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A.-** Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión A, tendrán las siguientes atribuciones:

1. Realizar operativos de control de tránsito regulares y especiales, y los operativos de control de emisión de gases en su circunscripción territorial.
2. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
3. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.

## 30 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

4. Seleccionar a los aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales.
  5. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito cantonales.
  6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
  7. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito, en el ámbito de sus competencias.
  8. Construir, operar y mantener los centros de retención vehicular.
  9. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.
  10. Entregar el permiso anual de circulación.
  11. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.
  12. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
  13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.
- Artículo 21.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión B.-** Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión B, tendrán las siguientes atribuciones:
1. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
  2. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.
  3. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.
  4. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, así como los relativos a sus multas asociadas impuestas.
  5. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
  6. Entregar el permiso anual de circulación.
  7. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.
- Artículo 22.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión C.-** Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión C, tendrán el ejercicio de las facultades y atribuciones de rectoría, planificación, regulación, control y gestión, comunes a todos los modelos de gestión.
- Artículo 23.- Movilidad de modelos de gestión.-** El Consejo Nacional de Competencias revisará por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar la variación de condiciones, que permitan a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión.
- Para tal efecto el Consejo Nacional de Competencias deberá disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, la elaboración de un nuevo informe de capacidad operativa, que se elaborará bajo los mismos parámetros del informe inicial.
- Artículo 24.- Control operativo de tránsito.-** Para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con su modelo de gestión, no les corresponda o no ejerzan efectivamente el control operativo de tránsito, operará un mecanismo de coordinación interinstitucional, presidido por el respectivo Alcalde/Alcaldesa o su delegado o delegada, e integrado por las entidades del gobierno central del respectivo distrito administrativo, encargadas de ejercer la facultad de control operativo en la vía pública.
- Las disposiciones emanadas de dicho espacio de coordinación interinstitucional, serán de obligatorio cumplimiento, por parte de las entidades del gobierno central, encargadas de ejercer el control operativo en la vía pública.
- Artículo 25.- Mancomunidades o consorcios.-** En el caso de que dos o más municipios formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de esta competencia, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para los efectos de determinar el modelo de gestión que les corresponde y en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondería individualmente considerados.
- Para este efecto, la mancomunidad o consorcio que se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

En los casos de formación de mancomunidades o consorcios, corresponderá al Consejo Nacional de Competencias, revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se cree, accede o no a un modelo de gestión distinto en función de los estándares establecidos y en tal virtud asigne las competencias que corresponda.

**Artículo 26.- Sistema informático.-** Para la prestación descentralizada de los procesos de matriculación y otorgamiento de títulos habilitantes, la Agencia Nacional de Tránsito deberá desarrollar, implementar, aplicar y transferir un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que presten dichos servicios.

## CAPÍTULO SEGUNDO RECURSOS

**Artículo 27.- Financiamiento del ejercicio de la competencia.-** Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, contarán con los siguientes recursos:

1. Los que correspondan por la recaudación de valores por el otorgamiento de permisos, autorizaciones, suscripción de contratos de operación, multas y sanciones, en el marco de las facultades y atribuciones establecidas en la presente resolución y la ley.
2. El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
3. Los que correspondan a la distribución por la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución.
4. Los que correspondan por la recaudación de la tasa de revisión técnica vehicular y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno

Central, en los términos establecidos en la presente resolución.

5. Un monto para egresos no permanentes adicional como mecanismo de compensación estimado en el informe de la comisión sectorial de costeo.

**Artículo 28.- Distribución tasa de matriculación.-** Los valores recaudados por concepto del cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y las entidades del Gobierno Central, se distribuirán entre estos de la siguiente manera:

1. Una asignación fija anual para cada gobierno autónomo descentralizado municipal, en función del respectivo modelo de gestión equivalente a 50.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda los modelo de gestión A y B; y a 25.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda el modelo de gestión C, en los términos de la presente resolución.
2. Una asignación variable para cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, correspondiente al total recaudado por el cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, descontado el monto fijo; que se distribuirá en función de la población, la tasa de motorización, la densidad y dispersión poblacional, y la participación de la población urbana en la población total, los kilómetros de vías y el esfuerzo fiscal y administrativo, mediante la aplicación de la fórmula de reparto, establecida en esta resolución.
3. Una asignación para el Gobierno Central, correspondiente a la deducción de la asignación variable de cada gobierno autónomo descentralizado municipal; equivalente al 5,3% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el proceso de matriculación vehicular; y equivalente al 51,7% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el control operativo de tránsito.

**Artículo 29.- Fórmula de distribución.-** Para la distribución de la asignación variable se aplicará la siguiente fórmula:

$$T_i = F_i + \left( \sum_{j=1}^6 Z_j^i \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$



## 32 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

Donde,

$T_i$ : Transferencia que recibe el  $GAD_i$  del total de la Tasa de matriculación,  $i = 1, 2, \dots, 221$

$F_i$ : Monto fijo correspondiente al  $GAD_i$  en función del modelo de gestión al que se pertenezca

$Z_i^j$ : Dato correspondiente al  $GAD_i$ , para el criterio  $j$ ,  $j = 1, 2, \dots, 6$

$M_j$ : Monto total a repartir por el criterio  $j$

$V_i$ : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón, según la residencia del propietario.

$K_i$ : Valor que permite que el total de asignaciones a los  $GAD_i$  sea igual al monto total a repartirse  $M_j$

**Artículo 30.- Criterios de distribución.-** El valor  $Z_i^j$  se especifica en cada uno de los criterios  $j$  de la siguiente manera:

a) Población: Se define como la población que vive dentro de la circunscripción territorial de cada gobierno autónomo descentralizado municipal y se calculará como:

$$Z_i^1 = \ln(\text{población total del } GAD_i)$$

b) Tasa de motorización: La tasa de motorización a nivel cantonal se define como, el número de vehículos existentes en un cantón por cada mil habitantes:

$$TM = \frac{\text{Número de vehículos matriculados a nivel cantonal}}{\text{Población Total Cantonal}/1000}$$

Y se calculará como:

$$Z_i^2 = \ln(1 + TM \text{ del } GAD_i)$$

c) Densidad y dispersión: La densidad se define como la distribución del número de habitantes del cantón, en el perímetro de su circunscripción territorial:

$$\text{Densidad Poblacional} = \frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}$$

La dispersión se define como el inverso de la densidad:

$$\text{Dispersión Poblacional} = \frac{1}{\frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}}$$

La densidad y dispersión se calculará como:

$$Z_i^3 = \text{Max}([0,5 - \text{Dens}N_i] \times 2 ; 0,1)$$

Donde:

0,5: Es el valor medio normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) de densidad y dispersión poblacional.

$\text{Dens}N_i$ : Es el valor de densidad poblacional normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) para el  $GAD_i$

d) Participación de la población urbana en la población total: Se define como la relación de la población urbana del cantón con su población total y se calculará como:

$$Z_i^4 = \text{Max}\left(\frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}} ; 0,1\right)$$

e) Kilómetros de vías urbana: Se define como el total de vías urbanas existentes en un cantón y se calculará como:

$$Z_i^5 = \ln(\text{kilómetros de vías urbanas del } GAD_i)$$

f) Esfuerzo fiscal y administrativo: Se define como la relación entre la generación efectiva de recursos por tasa de matriculación vehicular y los recursos potenciales de recaudación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y se calculará como:

$$Z_i^6 = \frac{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos Matriculados}}{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos del Cantón}}$$

**Artículo 31.- Monto de compensación para egresos no permanentes.-** Con la finalidad de compensar los desequilibrios territoriales, se establece un monto de compensación anual a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales del modelo de gestión A y B, determinado en el informe de la comisión sectorial de costeo, el cual se incluirá en el Presupuesto General del Estado de cada año y será liquidado al 31 de diciembre por el Ministerio de Finanzas. Los recursos no utilizados en cada ejercicio fiscal no se acumularán para los siguientes años.

Los recursos correspondientes a este monto serán administrados por el ente rector de las finanzas públicas, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, y serán transferidos a cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, para estudios de pre inversión y contra la presentación de proyectos de inversión, para el ejercicio de las facultades y atribuciones que les corresponda de acuerdo con su modelo de gestión en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Para la utilización de dichos recursos, los estudios de pre inversión o proyectos de inversión, deberán ser financiados por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en una proporción que será determinada por la entidad rectora de las finanzas públicas en función del proyecto.

**Artículo 32.- Destino del monto de compensación.-** El monto de compensación se destinará a egresos no permanentes de acuerdo a lo establecido en el artículo 79

del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, que dispone que los egresos no permanentes pueden generar directamente acumulación de capital bruto o activos públicos o disminución de pasivos, y por ello, los egresos no permanentes incluyen los gastos de mantenimiento realizados exclusivamente para reponer el desgaste del capital.

El Gobierno Central, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, con el fin de alcanzar economías a escala, podrá financiar con los recursos del monto de compensación proyectos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de alcance nacional, regional o provincial que beneficien a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. Cuando esto suceda, el gasto realizado se imputará a los recursos anuales de cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal beneficiado. En caso de que el monto invertido sea superior al que le correspondía en el año en curso, el Gobierno Central podrá liquidar el gasto realizado en función del monto de compensación de los próximos años de estos gobiernos autónomos.

**Artículo 33.- Distribución del monto de compensación para egresos no permanentes.-** Este monto se asignará con los mismos criterios y ponderadores establecidos en la presente resolución para la distribución de la tasa de matriculación y se aplicará la siguiente fórmula:

$$C_i = \left( \sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde:

$C_i$  : Monto asignado al  $GAD_i$  del total de recursos de compensación,  $i = 1, 2, \dots, 221$

$Z_i^j$  : Dato correspondiente al  $GAD_i$ , para el criterio  $j$ ,  $j = 1, 2, \dots, 6$

$M_j$  : Monto total asignado por el criterio  $j$

$V_i$  : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón según la residencia del propietario.

$K_j$  : Valor que permite que el total de asignaciones a los  $GAD_s$  sea igual al monto total a asignarse  $M_j$

$$K_j = \sum_{i=1}^{221} Z_i^j \times V_i$$

**Artículo 34.- Vigencia del monto.-** La vigencia de este monto deberá ser revisada cada año por el Consejo Nacional de Competencias, en coordinación con el ente rector de las finanzas públicas, previo informe de la Agencia Nacional de Tránsito, respecto de los estándares en la prestación del servicio y al cronograma de asunción de la

competencia; y previa evaluación del ejercicio de las competencias que deberá realizar el Consejo Nacional de Competencias.

#### DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.-** El Ministerio de Finanzas mediante acuerdo ministerial establecerá los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al informe de la comisión sectorial de costeo de la competencia, en los términos constantes en la presente resolución y dentro de los plazos establecidos en la ley. La asignación de recursos se realizará en función de la recaudación efectiva de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del presupuesto general del Estado para los recursos del monto de compensación para egresos no permanentes. Para el efecto, implementará procedimientos para que la transferencia de recursos sea de manera directa y oportuna a los gobiernos autónomos descentralizados, y dispondrá al Banco Central la apertura de una cuenta denominada "Descentralización de Competencia TTTSV". Al quinto día de cada mes ordenará al Banco Central la liquidación mensual de los recursos depositados en esta cuenta por tasa de matriculación y sus multas asociadas, conforme lo establecido en esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

**SEGUNDA.-** Las transferencias solo tendrán lugar una vez que se realice la asunción efectiva de la competencia por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con el principio de progresividad, observando el artículo 154 letra e) del COOTAD, y considerando un cronograma de implementación establecido en el marco de los plazos determinados en la presente resolución. Para el año 2012 el Ministerio de Finanzas y los gobiernos autónomos descentralizados que asuman efectivamente la competencia harán las reformas presupuestarias necesarias para incluir de manera proporcional a los meses restantes de la ejecución presupuestaria de este año, los recursos provenientes de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del monto de compensación de egresos no permanentes, de conformidad con esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

**TERCERA.-** La Agencia Nacional de Tránsito enviará al Ministerio de Finanzas el primer día de cada mes el cronograma de implementación con la identificación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que asumirán las nuevas atribuciones y competencias en los siguientes tres meses, de conformidad con el modelo de gestión y productos y servicios que les corresponda.

**CUARTA.-** El Ministerio de Finanzas podrá hacer anticipos de los recursos para que estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales puedan comenzar la ejecución de sus nuevas competencias.

**QUINTA.-** Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, destinarán los recursos recibidos en virtud de la presente resolución, para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con sus respectivos modelos de gestión.



## 34 -- Suplemento -- Registro Oficial N° 712 -- Martes 29 de mayo del 2012

**SEXTA.-** Corresponde al Gobierno Central a través del ente rector, definir la política tarifaria del transporte terrestre, en función de la cual determinará la estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre de acuerdo con los costos reales de operación. En el caso de que la política tarifaria incluya subsidios, el Gobierno Central continuará aplicándolos en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. A partir de esta estructura tarifaria, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales podrán fijar las tarifas para los servicios de transporte en el ámbito de sus facultades y atribuciones en su circunscripción territorial.

**SÉPTIMA.-** La Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con la entidad asociativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y el Consejo Nacional de Competencias, establecerán un plan de fortalecimiento, acompañamiento y transferencia de conocimiento para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el plazo de tres meses contados desde la aprobación de la presente resolución.

**OCTAVA.-** Quedan incorporados a la presente resolución todos los convenios de descentralización de competencias de tránsito, transporte y seguridad vial, celebrados con anterioridad a la misma. Los convenios de delegación y ejercicio concurrente quedan sin efecto por la aplicación de esta resolución. Sin embargo, todos los actos administrativos realizados en ejercicio de estos convenios serán válidos, en el marco de la ley.

Sin perjuicio de lo anterior, en lo relativo a la transferencia de recursos, estos convenios mantendrán su vigencia y se aplicarán proporcionalmente hasta que se haga efectiva las transferencias de recursos en los términos establecidos en la presente resolución.

**NOVENA.-** En el caso de que existan inversiones en ejecución, el Gobierno Central terminará dichos proyectos y

luego los entregará en propiedad a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con las reglas fiscales establecidas en la Constitución y en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

**DÉCIMA.-** El ente rector del sector y sus entidades adscritas, disminuirán de sus presupuestos el monto destinado a personal, en función de lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, de conformidad con el artículo 205 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. De no hacerlo el Ministerio de Finanzas realizará obligatoriamente un recorte presupuestario de gasto corriente por el monto mencionado en el informe de la comisión de costeo.

**UNDÉCIMA.-** Para la aplicación operativa de la transferencia de recursos del Gobierno Central a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, se observará lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, el mismo que tiene el carácter vinculante, de conformidad con lo establecido en el artículo 154 letra b) del COOTAD.

**DUODÉCIMA.-** Los gobiernos autónomos descentralizados municipales de la provincia de Galápagos, ejercerán las competencias que les corresponda, de acuerdo con el modelo de gestión que les sea asignado, en los términos establecidos en la presente resolución, con las restricciones que se deriven de su régimen especial y sus consideraciones ambientales, establecidas en la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA.- Implementación.-** La implementación de la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tendrá lugar de acuerdo con los siguientes plazos máximos de implementación:

GAD MUNICIPAL	MODELO	PRODUCTO O SERVICIO	IMPLEMENTACIÓN
Quito Cuenca Guayaquil	A	Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación) matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 12 meses
Ibarra Loja Ambato Manta		Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación) matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 24 meses
Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo, Mejía, Rumiñahui, Santo Domingo de los Tsáchilas	B	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes(emisión y verificación), matriculación y revisión técnica vehicular	De 0 hasta 36 meses
204 Cantones restantes	C	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, dentro de estos plazos máximos, definirán el momento en el que entrarán en ejercicio de las facultades y atribuciones respectivas, una vez cumplidos los estándares y requisitos establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito; para lo cual, conjuntamente, elaborarán un cronograma detallado de implementación progresiva de la competencia.

Mientras los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales no asuman efectivamente todas las facultades y atribuciones correspondientes a la competencia, estas deberán ser prestadas por el Gobierno Central a través de sus respectivas entidades. En estos casos, deberá constituirse el espacio de coordinación interinstitucional, establecido en esta resolución, para los efectos de coordinar las acciones del control operativo de tránsito, con los planes y regulaciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales.

**SEGUNDA.- Ponderación criterios de distribución.-** Para calcular el peso de cada criterio para la distribución de la tasa de matriculación, se procederá de acuerdo con la siguiente tabla:

Criterio	Ponderadores
Población	30%
Tasa de motorización cantonal	40%
Densidad y dispersión poblacional	20%
Participación de la población urbana en la población total	10%
Kilómetros de vías	0%
Esfuerzo fiscal y administrativo	0%

El Consejo Nacional de Competencias revisará estos ponderadores cada tres años, y de ser caso, los modificará en función de la información disponible.

**TERCERA.- Cálculo de kilómetros de vías urbanas.-** En el plazo de tres años contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de sus entidades adscritas, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, aplicará una metodología para el levantamiento de información, y calculará los kilómetros de vías urbanas por cantón, a fin de aplicar el criterio correspondiente para la distribución de recursos.

**CUARTA.- Información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.-** El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al ente rector de las finanzas públicas, la información de población total, urbana y rural a nivel cantonal, así como la extensión territorial, de acuerdo a la división político administrativa del Estado. Esta información será la misma que la que se entrega para la aplicación del modelo de equidad para la distribución de recursos establecido en el COOTAD.

**QUINTA.- Terminales terrestres.-** El Gobierno Central, en el plazo de seis meses contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, realizará el

catastro de los terminales terrestres que están bajo su administración y los entregará en propiedad a título gratuito, a los respectivos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

**SEXTA.- Sistema informático.-** Con el objetivo de garantizar la recaudación de ingresos para la ejecución de la competencia, la Agencia Nacional de Tránsito, hasta el mes de noviembre del 2012, deberá depurar y disponer de un sistema informático de registro de la información de los vehículos matriculados de acuerdo al domicilio del propietario del vehículo, sistema que será de alta transaccionalidad y acceso directo con las seguridades necesarias, y que deberá ser actualizado permanentemente.

La Agencia Nacional de Tránsito deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al Ministerio de Finanzas la información del número de vehículos matriculados registrados a nivel cantonal de acuerdo a la residencia del propietario del vehículo.

**SÉPTIMA.- Estándares mínimos.-** El ente rector de la competencia y sus entidades adscritas en el plazo de seis meses contados desde la publicación en el Registro Oficial de la presente resolución, elaborarán los estándares mínimos necesarios para la prestación de bienes y servicios de la misma, con el fin de garantizar en todos los territorios el mismo nivel de prestación del servicio en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para los habitantes.

**OCTAVA.- Normativa de finanzas públicas.-** El ente rector de las finanzas públicas y la Agencia Nacional de Tránsito, en el plazo de noventa días, elaborarán y modificarán la normativa de finanzas públicas para el registro de los ingresos, gastos y financiamiento relacionado con la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la cual será aplicada por todos los niveles de gobierno para la elaboración del presupuesto del año 2013, en función de la transferencia de la competencia.

**DISPOSICIÓN FINAL.-** La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese.

Dado en la ciudad de Cuenca, el 26 de abril de 2012.

f.) Fander Falconí Benítez, Presidente Consejo Nacional de Competencias.

f.) Gustavo Baroja Narváez, Representante de los Gobiernos Provinciales.

f.) Jorge Martínez Vásquez, Representante de los Gobiernos Municipales.

f.) Hugo Quiroz Vallejo, Representante de los Gobiernos Parroquiales Rurales.

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Consejo Nacional de Competencias, en Cuenca el 26 de abril de 2012.



Lo certifico.

f.) Dr. Gustavo Bedón Tamayo, Secretario Ejecutivo, Enc.

**FIEL COPIA DEL ORIGINAL.-** Fecha: 2 de mayo del 2012.- f.) ilegible.

**CONVENIO DE CONSTITUCIÓN DE LA "MANCOMUNIDAD DE SEGURIDAD CIUDADANA Y GESTIÓN DEL DESARROLLO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS MUNICIPALES DEL NORTE DE LA PROVINCIA DE ESMERALDAS".**

En la ciudad de Rioverde, el día 13 de abril del año 2012, en la sede del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Rioverde, de la provincia de Esmeraldas comparecen los gobiernos autónomos descentralizados municipales de Eloy Alfaro y Rioverde, debidamente representados con el objeto de suscribir el presente convenio de mancomunidad al tenor de las siguientes cláusulas:

**PRIMERA.- INTERVINIENTES:**

Intervienen en la suscripción del presente convenio de MANCOMUNIDAD: El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Eloy Alfaro, representada por el señor Richard Mina Vernaza, en su calidad de Alcalde; y, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Rioverde, representado por el señor Luis Fernando López Estupiñán en su calidad de Alcalde, debidamente autorizados por los concejos municipales.

**SEGUNDA.- MARCO JURÍDICO Y ANTECEDENTES**

La Constitución en el Capítulo Segundo: Organización del Territorio, en su artículo 243 y lo establecido en el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización, en la sección tercera: formas de mancomunamiento, artículos 285, 286, 287 y 288.

Concepto: La Mancomunidad Municipal se define como "... una entidad de derecho público, con personería jurídica para el cumplimiento de los fines específicos determinados de manera expresa en el convenio de creación" (Art. 286. COOTAD).

Para el ejercicio de la competencia establecida en el COOTAD, en su Art. 54, Funciones, literal n); y Art. 60, atribuciones del Alcalde o Alcaldesa, literal q), en la figura de la mancomunidad se ha identificado una oportunidad con esta nueva forma de gestión local, para sumar esfuerzos y recursos, en la ejecución de proyectos y la prestación de servicios, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.

En reconocimiento de la crítica y conflictiva situación que prevalece en la zona fronteriza y sus consecuencias para las condiciones de vida de los ciudadanos, los alcaldes de los

gobiernos autónomos descentralizados de Rioverde y Eloy Alfaro, en conjunto con otros actores vienen impulsando varias iniciativas relacionadas con la Seguridad Ciudadana en el territorio.

Las municipalidades de estos cantones estamos trabajando en este ámbito y conscientes que la seguridad aparece como la base imprescindible del desarrollo sostenible; y que para alcanzar este propósito hemos suscrito el Acta de Compromiso de Mancomunidad, el pasado 12 de julio del 2011 y trabajado en la formulación de una Agenda de Seguridad Ciudadana Mancomunada y la estructuración de los consejos de seguridad ciudadana cantonales.

Continuado con este proceso mantuvimos una reunión de trabajo el 9 de noviembre del 2011, para concretar acuerdos que nos permitan poner en marcha la "Mancomunidad de Seguridad Ciudadana del Norte de Esmeraldas". Como resultado de esta reunión de trabajo llegamos a los siguientes acuerdos: Crear una sola estructura organizacional mancomunada, la sede administrativa se establecerá de manera itinerante por el espacio de un año respectivamente y aportar los recursos para la operación, gestión y ejecución de programas y proyectos relacionados a la Seguridad Ciudadana y al Desarrollo de los territorios.

**TERCERA.- CONSTITUCIÓN, DENOMINACIÓN Y OBJETO:**

Constitución: En concordancia con los antecedentes expuestos, quienes intervienen en el presente convenio deciden asociarse y conformar la Mancomunidad de Seguridad Ciudadana y la Gestión del Desarrollo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales del Norte de la Provincia de Esmeraldas, con personería jurídica de derecho público al amparo de la Constitución y las leyes de la Republica.

Denominación de la Mancomunidad: Mancomunidad de Seguridad Ciudadana y la Gestión del Desarrollo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales del Norte de la Provincia de Esmeraldas.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales integrantes son:

- a) Gobierno Autónomo Municipal de Eloy Alfaro; y,
- b) Gobierno Autónomo Municipal de Rio Verde.

Objeto: Para cumplir con el mandato constitucional de "garantizar a los habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción" (Art. 3. Constitución de la República) y, de "... reconocer y garantizar a las personas el derecho a la integridad personal, la integridad física, psíquica, moral y sexual y una vida libre de violencia en el ámbito público y privado..." (Art. 66. Const.) y las competencias de los gobiernos municipales (Art. 264 de la Constitución de la República) la Mancomunidad se ha fijado como objeto:

La definición y ejecución de acciones relacionadas con la seguridad ciudadana y gestión del desarrollo en su más amplia expresión y concepción, que signifique la

## Bibliografía

Agencia Nacional de Tránsito - ANT (2012). Número de vehículos matriculados por provincia y cantón 2010. Quito: Agencia Nacional de Tránsito.

Agencia Nacional de Tránsito: Convenios suscritos para la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010. Quito: Agencia Nacional de Tránsito.

Comisión de Tránsito del Ecuador - CTE (2012). Número de vehículos matriculados en la provincia de Guayas 2010. Guayaquil: Comisión de Tránsito del Ecuador.

Consejo Nacional de Competencias - Comisión de Costeo de la Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2012). Informe Técnico Sectorial de Costeo de la Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Quito: Consejo Nacional de Competencias - Comisión de Costeo de la Competencia TTTSV.

Consejo Nacional de Competencias - Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012). Plan Nacional de Descentralización 2012-2015. Quito: CNC - SENPLADES.

Ecuador (2008). Constitución de la República. Ciudad Alfaró: Asamblea Constituyente.

Ecuador (2010). Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. Quito: Asamblea Nacional

Ecuador (2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Territorial Autonomía y Descentralización. Quito: Asamblea Nacional.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC (2010). Censo Nacional Económico - Cenec, 2010. Quito: INEC.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC (2010). Extensión territorial a nivel cantonal, 2010. Quito: INEC.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC (2010). Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010. Quito: INEC.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2009). Plan Nacional del Buen Vivir 2009 - 2013. Quito: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012), Dirección de Descentralización Fiscal. Documento de trabajo Metodología para la Caracterización de Municipios de acuerdo a Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Quito: SENPLADES.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012), Dirección

de Descentralización Fiscal. Documento de trabajo Informe de Ingresos y Gastos Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Quito: SENPLADES.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012), Dirección de Descentralización Fiscal. Documento de trabajo Informe de Ingresos y Gastos Competencia Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Quito: SENPLADES.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2012), Dirección de Descentralización Fiscal. Fórmula de Reparto de Recursos entre los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales para la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad. Quito: SENPLADES.

Thomson, I., & Bull, A. (1976). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL* 76, 109-121.

