



INFORME ANUAL

Estado de transferencia de 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

CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

Mgs. Juan Sebastián Arias
Secretario Ejecutivo

Revisado por:
Ing. Evelyn Melo
Directora de Monitoreo y Evaluación a GAD

Esp. Myriam Zarsosa
Coordinadora General Técnica

Intl. Emil Vinueza
Asesor

Elaborado por:
Ing. Edwin Jácome
Analista 3 de Monitoreo y Evaluación a GAD

Diagramación:
Dirección de Comunicación Social CNC

Primera Edición, 2023
©**Consejo Nacional de Competencias**
Noviembre, 2023

Av. Amazonas entre Juan José Villalengua y Unión Nacional de Periodistas.
Plataforma Gubernamental de Gestión Financiera.
Bloque Rojo, Tercer Piso, Ala Sur.

La reproducción parcial o total publicación, en cualquier forma y por cualquier medio mecánico o electrónico, está permitida siempre y cuando sea autorizada por los editores y se cite correctamente la fuente.

DISTRIBUCIÓN GRATUITA



Resumen

El presente documento ha sido elaborado en cumplimiento con lo señalado en la Disposición General Sexagésima Primera¹ de la Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LORLOTTTSV) publicada en el Quinto Suplemento del Registro Oficial N°512 de 10 de agosto de 2021. Por tal razón, el contenido de este informe hace referencia al estado actual del ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial (TTTSV), resaltando los avances y los nudos críticos encontrados desde el 1 de septiembre de 2022 al 31 de agosto de 2023.

El presente informe está compuesto por ocho apartados. La primera sección introduce los aspectos generales del documento. En el segundo apartado se detallan los antecedentes y el marco normativo que rige el ejercicio de la competencia, enfatizando sobre las distintas resoluciones que ha emitido el Consejo Nacional de Competencias (CNC) a efecto de cumplir con lo referente a la revisión de modelos de gestión, la transferencia de recursos y demás aspectos relevantes; adicionalmente, se resaltan las atribuciones del CNC, que fundamentan su rol de monitorear, evaluar, fortalecer capacidades y promover espacios de articulación territorial, para favorecer el efectivo ejercicio competencial. El tercer apartado contiene los objetivos sobre los cuales se ha desarrollado el presente informe. El cuarto apartado contiene el estado actual de la competencia, en referencia de la Resolución Nro. 006-CNC-2012 y su Resolución reformatoria Nro. 003-CNC-2022, también se presenta el estado actual de la transferencia de la competencia, enfatizando los procesos de asignación de los modelos de gestión para el ejercicio de esta y el estado de ejecución del servicio de revisión técnica vehicular (RTV). Así también, se analiza brevemente las estadísticas de accidentabilidad y mortalidad de tránsito; y, a la descripción de las fuentes de financiamiento para el ejercicio de la competencia. Al respecto, se resalta que la tasa de matriculación y sus multas asociadas son la principal fuente de recursos que financia el ejercicio de la competencia. Asimismo, se presenta el estado de asunción de la competencia de control operativo de tránsito de los GAD metropolitanos y municipales que ascendieron a modelo de gestión “A” en el año 2021. El quinto y sexto apartado describen a detalle las acciones de fortalecimiento institucional y articulación territorial en favor de la gestión de los gobiernos locales, respectivamente. Como séptimo apartado, se presentan conclusiones generales y, finalmente, en el octavo apartado, se exponen recomendaciones respecto a la gestión competencial del TTTSV.

¹ Sexagésima primera. – El Consejo Nacional de Competencias presentará anualmente a la Asamblea Nacional, un informe detallado sobre el estado de las transferencias de competencias de planificación, regulación y control del tránsito, por parte del Gobierno Central a los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Disponible en: <https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. Introducción | 11 |
| 2. Antecedentes | 13 |
| 3. Objetivos | 16 |
| 3.1. General | 16 |
| 3.2. Específicos | 16 |
| 4. Ejercicio de la competencia TTTSV | 17 |
| 4.1. Reforma a la Resolución Nro. 006-CNC-2012 | 17 |
| 4.1.1. Transferencia de la gestión de placas de identificación vehicular | 18 |
| 4.1.2. Transferencia de la gestión de licencias de conducir | 19 |
| 4.2. Estado actual de la competencia | 21 |
| 4.2.1. Modelos de gestión | 21 |
| 4.2.2. Estado de asunción del control operativo de tránsito (Resolución Nro. 001-CNC-2021) | 23 |
| 4.2.3. Revisión técnica vehicular | 26 |
| 4.2.4. Accidentabilidad y mortalidad de tránsito | 30 |
| 4.2.5. Recursos para la gestión de la competencia de TTTSV | 34 |
| 4.2.5.1. Transferencia de recursos por concepto de la tasa de matriculación | 36 |
| 5. Fortalecimiento institucional para la gestión competencial | 38 |
| 5.1. Talleres de capacitación sobre modelo de gestión de placas de identificación vehicular y Resolución Reformativa de TTTSV | 38 |
| 5.2. Fortalecimiento institucional al Régimen Especial de Galápagos | 39 |
| 5.2.1. Conversatorio sobre movilidad urbana sostenible | 39 |
| 5.2.2. Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible | 41 |
| 6. Articulación territorial para la gestión competencial | 45 |
| 6.1. Soportes técnico-jurídicos en la gestión competencial | 45 |

| | |
|---|----|
| 6.2. Soportes técnico-jurídicos: Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV | 46 |
| 7. Conclusiones | 56 |
| 8. Recomendaciones | 58 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | | |
|----------|--|----|
| Tabla 1 | Número de GAD municipales y mancomunidades por grupo para asumir placas de identificación vehicular | 18 |
| Tabla 2 | GAD/Mancomunidades por modelo de gestión de la competencia de TTTSV | 22 |
| Tabla 3 | Principales actividades para cumplir para la certificación y asunción del control operativo del tránsito | 24 |
| Tabla 4 | Resoluciones de la ANT para la implementación de los CRTV | 26 |
| Tabla 5 | GAD y mancomunidades con CRTV autorizados por la ANT | 28 |
| Tabla 6 | GAD y mancomunidades con CRTV implementados y en proceso de autorización por la ANT | 29 |
| Tabla 7 | Contenido de los talleres de gestión de placas de identificación vehicular y resolución reformativa de TTTSV | 38 |
| Tabla 8 | Número de participantes del evento sobre socialización Resolución Reformativa de TTTSV | 39 |
| Tabla 9 | Contenidos del “Conversatorio sobre Movilidad Urbana Sostenible” | 40 |
| Tabla 10 | Participantes del evento “Conversatorio sobre Movilidad Urbana Sostenible” | 40 |
| Tabla 11 | Soportes Técnico-Jurídicos en TTTSV | 46 |
| Tabla 12 | Instituciones participantes 1er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 46 |
| Tabla 13 | Temas tratados 1er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 47 |

| | | |
|----------|--|----|
| Tabla 14 | Instituciones participantes 2do. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 47 |
| Tabla 15 | Temas tratados 2do. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 48 |
| Tabla 16 | Instituciones participantes 3er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 48 |
| Tabla 17 | Temas tratados 3er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 49 |
| Tabla 18 | Instituciones participantes 4to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 50 |
| Tabla 19 | Temas tratados 4to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 50 |
| Tabla 20 | Instituciones participantes 5to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 51 |
| Tabla 21 | Temas tratados 5to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV | 52 |
| Tabla 22 | Instituciones participantes 1er. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV | 53 |
| Tabla 23 | Temas tratados 1er. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV | 53 |
| Tabla 24 | Instituciones participantes 2do. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV | 54 |
| Tabla 25 | Temas tratados 2do. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV | 55 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | | |
|-----------|--|----|
| Gráfico 1 | Avance en la certificación y asunción del control operativo del tránsito según Resolución No. 001-CNC-2021 | 25 |
| Gráfico 2 | Tasa de accidentabilidad y mortalidad de tránsito 2012-2022 | 31 |
| Gráfico 3 | Principales causas probables de accidentabilidad 2022 | 32 |
| Gráfico 4 | Accidentabilidad de tránsito por provincia 2022 | 33 |
| Gráfico 5 | Mortalidad de tránsito por provincia 2022 | 33 |
| Gráfico 6 | Esquema de reparto de la tasa de matriculación | 35 |
| Gráfico 7 | Composición de la tasa de matriculación | 36 |
| Gráfico 8 | Transferencias de la tasa de matriculación y su variación, 2012-2023* (US\$ millones) | 37 |

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

| | | |
|---------------|--|----|
| Ilustración 1 | PNMUS: Fase III y Fase IV | 42 |
| Ilustración 2 | PNMUS: Mesas de trabajo | 43 |
| Ilustración 3 | Portadas de los 7 documentos de la PNMUS | 44 |

LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

| | |
|------------|---|
| AME | Asociación de Municipalidades Ecuatorianas |
| ANT | Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o Agencia Nacional de Tránsito |
| BDE | Banco de Desarrollo B.P. |
| CNC | Consejo Nacional de Competencias |
| COOTAD | Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización |
| CRE | Constitución de la República del Ecuador |
| CRTV | Centros de Revisión Técnica Vehicular |
| CTE | Comisión del Tránsito del Ecuador |
| EP | Empresa (s) Pública (s) |
| GAD | Gobierno/s Autónomo/s Descentralizado/s |
| IAEN | Instituto de Altos Estudios Nacionales |
| INEC | Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos |
| LORLOTTTSV | Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial |
| MEF | Ministerio de Economía y Finanzas |
| MTOP | Ministerio de Transporte y Obras Públicas |
| PAI | Planes Anuales de Inversión |
| PDOT | Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial |
| PGE | Presupuesto General del Estado |
| PNE | Policía Nacional del Ecuador |
| POA | Planes operativos anuales |
| PNMUS | Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible |
| RTV | Revisión Técnica Vehicular |
| SNIM | Sistema Nacional de Información Municipal |
| SNP | Secretaría Nacional de Planificación |
| TTTSV | Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial |

1

Introducción

Conforme lo dispone el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), el CNC es el organismo técnico responsable de organizar e implementar el proceso de descentralización en el país; que, de acuerdo con el artículo 119, literales j, m y n, tiene entre sus funciones, monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas, coordinar procesos de fortalecimiento institucional, brindar acompañamiento técnico para el ejercicio de competencias y resolver los conflictos de competencias.

Así también, el CNC conforme a los productos establecidos en su Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos (Resolución Nro. 0008-CNC-2013, Registro Oficial Nro. 61 de 18 de octubre de 2013), tiene bajo su responsabilidad informar acerca del funcionamiento del sistema nacional de competencias y sobre el estado de ejecución de las competencias transferidas, en concreto, debe presentar los resultados que se deriven de la gestión competencial por parte de los distintos actores.

En tal sentido, los resultados del monitoreo y evaluación de la gestión competencial constituyen un insumo esencial para la toma de decisiones y para la definición de estrategias de fortalecimiento institucional y articulación territorial a favor de los municipios del país.

Así también, el análisis del estado actual del ejercicio competencial de la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial (TTTSV) se basa en información de fuentes oficiales secundarias, misma que permite evidenciar su gestión adecuada, pero sobre todo acerca del estado en la prestación de los productos y servicios que han sido objetos de descentralización. Lo que se busca es exponer la información del estado de cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 (Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012) y en la Resolución Reformatoria Nro. 003-CNC-2022 (Segundo Suplemento del Registro Oficial Nro. 58 del 09 de mayo de 2022).

En lo que se refiere a la función del fortalecimiento institucional a los gobiernos autónomos descentralizados (GAD), el CNC coordina acciones entre sus áreas técnicas para ejecutar actividades de fortalecimiento específico, para lo cual articula con la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas (AME), entidad asociativa de los GAD municipales, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), ente de regulación y de control de la competencia, y otras instituciones de apoyo. En este marco, el CNC en el 2022, diseñó la estrategia de fortalecimiento institucional sobre las reformas contenidas en la Resolución Nro. 003-CNC-2022, misma que ha sido dirigida a los GAD municipales y mancomunidades que gestionan el TTTSV.

De igual manera, el CNC ha coordinado, organizado y promovido espacios de articulación interinstitucional, orientados a contribuir al desarrollo y fortalecimiento institucional de los GAD, en el marco del proceso de descentralización, en concreto, en lo referente a la asistencia técnica-jurídica a los GAD municipales interesados en conformar mancomunidades o consorcios, o sobre las dificultades identificadas en torno a su gestión.

2 Antecedentes

El artículo 264 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador (CRE), en concordancia con el artículo 55 del COOTAD, señala que la competencia para la planificación, la regulación y el control del TTTSV es exclusiva de los GAD metropolitanos y municipales.

El CNC, en cumplimiento de este mandato, ha transferido esta competencia a los GAD metropolitanos y municipales de todo el país mediante la emisión de la Resolución Nro. 006-CNC-2012. Esta resolución define modelos de gestión diferenciados para los distintos productos y servicios que los municipios deben asumir. Es importante destacar que, de acuerdo con el artículo 23 de dicha Resolución, estos modelos son revisados de manera recurrente.

Desde el año 2015, el CNC ha llevado a cabo revisiones periódicas de estos modelos de gestión. En 2015, se emitió la Resolución Nro. 003-CNC-2015, y en 2016, debido a la formación de algunas mancomunidades para la gestión del TTTSV, se revisaron los modelos y se expidió la Resolución Nro. 0002-CNC-2016. En 2017, se realizó otro proceso de revisión general de los modelos de gestión de municipios y mancomunidades, lo que llevó a la emisión de la Resolución Nro. 005-CNC-2017 el 30 de agosto².

En 2021, el CNC realizó dos revisiones de modelos de gestión. La primera, en febrero, como respuesta al plazo establecido en la Resolución Nro. 006-CNC-2012, misma que resultó en la emisión de la Resolución Nro. 001-CNC-2021. La segunda, en septiembre, se llevó a cabo debido a la separación del GAD Municipal de Daule de la Mancomunidad de Movilidad Centro-Guayas, lo que condujo a la emisión de la Resolución Nro. 005-CNC-2021 el 29 de septiembre de 2021³. En esta última, se ratificó el modelo de gestión B tanto para el municipio como para la mancomunidad.

El 22 de noviembre de 2021, la Mancomunidad de Movilidad Centro-Guayas, por medio del Oficio Nro. MMCG-GG-2021-0018-O, solicitó el registro de la Adenda al Convenio de la Mancomunidad de Movilidad Centro-Guayas, debido a la aprobación de la Resolución de Concejo Municipal del Municipio de Palestina (Oficio Nro. G.A.D.M.P.-002-2021), con la cual se ratifica su separación de la mancomunidad en mención. El CNC, el 13 de diciembre de 2021 registró la razón de separación en la Ficha de Inscripción de la Mancomunidad Nro. MANC-037-2015-CNC; y, posteriormente, en abril de 2022, revisó los modelos de gestión de

² Registro Oficial Suplemento No. 84 de 21 de septiembre de 2017.

³ Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 562 de 20 de octubre de 2021.

la mancomunidad y municipio, lo que condujo a la emisión de la Resolución Nro. 004-CNC-2022⁴.

Con la aprobación de la LOTTTSV⁵ en 2021, se realizaron cambios significativos, incluida la transferencia de los productos “placas de identificación vehicular” y “licencias de conducir” a favor de los municipios, según lo establece la Disposición Transitoria Trigésima Quinta de la referida ley.

En consecuencia, desde 2021, el CNC inició el proceso de transferencia de los citados productos, para lo cual coordinó acciones entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), la ANT, la Secretaría Nacional de Planificación (SNP), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la AME. Esto resultó en la formulación de la Resolución Nro. 003-CNC-2022⁶, que reforma la Resolución Nro. 006-CNC-2012, incorporando principios cruciales sobre movilidad sostenible, micromovilidad, seguridad vial, entre otros aspectos relevantes. También se detallan lineamientos generales y un cronograma para la transferencia de placas de identificación vehicular, así como los requisitos para la transferencia de licencias de conducir.

En cuanto a la transferencia de la gestión de emisión de licencias de conducir, es importante destacar que, por solicitud de la ANT, este proceso recibió un tratamiento diferenciado. La entidad propuso iniciar, a partir de 2023, un proceso de mejora y fortalecimiento institucional para contar con un sistema informático y registro nacional de datos del TTTSV eficiente, que permita la interoperabilidad entre municipios y mancomunidades, así como mejorar sus procesos internos relacionados con la gestión de licencias de conducir. Desde dicha entidad se indicó que la implementación de estos proyectos de mejora institucional se llevaría a cabo hasta diciembre de 2025⁷, momento en el cual se iniciarían las transferencias efectivas de dicho producto.

No obstante, en el 2022, el CNC inició la transferencia de licencias de conducir, para lo cual, toda vez que contó con los insumos necesarios, emitió la Resolución Nro. 007-CNC-2022 de 6 de diciembre de 2022 (sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial), mediante la cual se resolvió su transferencia a favor de los GAD metropolitanos y municipales, una vez que la ANT cumpla con los proyectos y actividades establecidas dentro de su plan de mejora y fortalecimiento institucional.

En cuanto al Gobierno Central, es importante señalar que aún es responsable de prestar ciertos productos y servicios, mientras que algunos municipios se certifican para asumir esta responsabilidad. Esto es evidente en el caso del control operativo del tránsito, que es gestionado por la Policía Nacional del Ecuador (PNE) y la Comisión del Tránsito del Ecuador (CTE) en las jurisdicciones territoriales de los municipios y mancomunidades que corresponden al modelo de gestión B.

⁴ Tercer Suplemento del Registro Oficial Nro. 64 de 17 de mayo de 2022.

⁵ Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512 de 10 de agosto de 2021.

⁶ Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 58 del 09 de mayo de 2022.

⁷ Cronograma ratificado mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2022-1247-OF de 15 de noviembre de 2022

De igual manera, la ANT, de acuerdo con la matriz de productos y servicios para el ejercicio de la competencia de TTTSV, cumple con la formulación de la política pública nacional y la emisión del marco normativo que orienta la gestión competencial.

Por su parte, el CNC cumple con las disposiciones que rigen la gestión del TTTSV, y lleva a cabo acciones para fortalecer las capacidades operativas y el desempeño institucional de los titulares de la competencia, con el apoyo y la coordinación con otras entidades, tanto públicas como privadas.

En este contexto, es importante destacar que el proceso de transferencia de los productos de esta competencia se llevó a cabo según los plazos establecidos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012. Los municipios y mancomunidades cumplieron con los requisitos y estándares establecidos por la ANT para certificarse y gestionar de manera efectiva los mismos; a excepción del control operativo de tránsito, que será asumido a medida que asciendan en el modelo de gestión, cumplan los parámetros mínimos requeridos y se certifiquen con la ANT para que puedan asumir la facultad del control operativo de tránsito en la vía pública.

3

Objetivos

3.1. General

Informar sobre el estado de transferencia de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV y la gestión realizada por el gobierno central y los GAD metropolitanos y municipales del país.

3.2. Específicos

- Dar cumplimiento a la Disposición General Sexagésima Primera de la Ley Orgánica Reformatoria de la LOTTTSV publicada en agosto de 2021, que señala que al CNC le corresponde informar anualmente a la Asamblea Nacional sobre el estado de transferencia de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial (TTTSV), por parte del gobierno central y los GAD metropolitanos y municipales del país.
- Presentar el estado de la transferencia de los productos placas de identificación vehicular y licencias de conducir a favor de los GAD metropolitanos y municipales del país, en el marco de la reforma a la Resolución Nro. 006-CNC-2012 y los cambios presentados en la ley de tránsito.
- Mostrar el estado del ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV, por parte del gobierno central y los GAD metropolitanos y municipales del país.
- Detallar las acciones de fortalecimiento institucional y de articulación territorial, en torno a la gestión de la competencia de TTTSV a nivel nacional.

4

Ejercicio de la competencia TTTSV

4.1. Reforma a la Resolución Nro. 006-CNC-2012

El CNC se encarga de organizar e implementar el proceso de descentralización en el país; para el efecto, ha emitido las resoluciones de transferencia de competencias, las cuales son debidamente motivadas y de cumplimiento obligatorio para todos los niveles de gobierno (COOTAD, 2010), entre ellas se encuentra la Resolución No. 006-CNC-2012 emitida en el 2012, que se refiere a la transferencia de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV a favor de los GAD metropolitanos y municipales del país.

Desde el ámbito legal que rige la gestión de la competencia de TTTSV, la LOTTTSV, aprobada en agosto de 2021, generó cambios relevantes para el ejercicio de las facultades de rectoría, planificación, regulación, gestión y control por parte del gobierno central y del local.

Uno de ellos, y de bastante relevancia, consta en la Disposición Transitoria Trigésima Quinta de la referida ley, misma que indica que, “[...] el ente encargado de las competencias a nivel nacional en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictará el reglamento por el cual se definirán los parámetros que deberán cumplir los Gobiernos Autónomos Descentralizados para asumir la competencia de entrega de licencias de conducir y placas [...]”

En el 2021, el CNC inició el proceso de transferencia de estos nuevos productos como se había descrito en el informe anual de TTTSV 2021-2022.

Realizada la revisión general de la resolución de transferencia, el Pleno del CNC resolvió reformar la Resolución No. 006-CNC-2012; para lo cual, emitió la Resolución No. 003-CNC-2022 (publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 58 del 09 de mayo de 2022), en la que se plasma las facultades por nivel de gobierno, conforme al nuevo marco jurídico vigente y se da cumplimiento a la transferencia de placas de identificación vehicular. Mientras que, la transferencia del producto de licencias de conducir se resolvió en una segunda etapa, emitiéndose así, la Resolución Nro. 007-CNC-2022 de 6 de diciembre de 2022 (misma que entró en vigencia a partir de la fecha de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial).

En este sentido, se describen en las siguientes subsecciones los avances respecto a los nuevos productos transferidos.

4.1.1. Transferencia de la gestión de placas de identificación vehicular

Para transferir la gestión de placas de identificación vehicular, conforme lo determina la LOTTTSV, el CNC siguió el proceso establecido en el artículo 154 del COOTAD; por lo tanto, inició con la solicitud de los respectivos informes habilitantes a la AME, la ANT y al MEF (mediante Resolución No. 006-CNC-2021 de 30 de noviembre de 2021⁸). En atención a lo cual, la ANT, mediante Oficio Nro. ANT-CGRTTTSV-2021-0213-O de 26 de noviembre de 2021, solicitó que la transferencia de este nuevo producto y la emisión de licencias de conducir se realice en dos momentos: en primera instancia lo referente a placas de identificación vehicular; y, a posterior, licencias de conducir, como se mencionó previamente.

Motivo por el cual, se emitió la Resolución Nro. 003-CNC-2022⁹, misma que reforma la Resolución No. 006-CNC-2012, incluyendo los lineamientos y parámetros que deberán cumplir los municipios para asumir la gestión de entrega de placas de identificación vehicular y un cronograma para su implementación. Adicionalmente, se establecen los parámetros para la asunción del producto licencias de conducir para cuando se dé efectivamente la transferencia.

Por lo expuesto, con el fin de garantizar la asunción efectiva de este nuevo producto a favor de los municipios y mancomunidades, se propuso los plazos máximos de implementación, los cuales se establecieron en función del cumplimiento de cinco criterios¹⁰, de lo cual se derivó la siguiente distribución:

Tabla 1
Número de GAD municipales y mancomunidades por grupo para asumir placas de identificación vehicular

| GRUPO | GADM/MANCOMUNIDADES |
|--------------|-------------------------|
| 1 | 44 |
| 2 | 50 |
| 3 | 79 |
| Total | 173¹¹ |

Fuente: Resolución No. 003-CNC-2022.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias, DME, 2023.

Se debe tomar en cuenta que, para el inicio de la asunción efectiva de este nuevo producto, la ANT deberá subsanar¹² el déficit de placas de identificación vehicular a nivel nacional,

⁸ Suplemento del Registro Oficial No. 613 de 7 de enero de 2022.

⁹ Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 58 de 09 de mayo de 2022.

¹⁰ Condición de ser capital de provincia, requisito mínimo de sostenibilidad, experiencia de los municipios, tasa de crecimiento promedio anual de vehículos matriculados y tasa de motorización.

¹¹ A la fecha de la definición de los grupos, se contabilizaron 164 GAD metropolitanos y municipales que gestionan de manera individual la competencia de TTTSV y 9 mancomunidades (que congregan a 58 GAD municipales), dando un total 173 unidades de análisis.

¹² Disposición transitoria tercera de la Resolución No. 003-CNC-2022 publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 58 de 09 de mayo de 2022: "La Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, subsanará el déficit de placas de identificación vehicular a nivel nacional, en el mismo plazo definido para la implementación de este producto y conforme la designación de grupos a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales."

en el mismo plazo definido para la implementación, conforme la designación de grupos de municipios y mancomunidades.

Conforme los plazos establecidos en la Resolución Nro. 003-CNC-2022, se resalta que, hasta la emisión del presente informe, ningún GAD municipal ni mancomunidad ha asumido de manera efectiva la gestión de entregar placas de identificación vehicular en sus jurisdicciones territoriales.

En este sentido, el CNC, como parte de sus atribuciones, monitorea el proceso de transferencia de este nuevo producto, conforme los lineamientos y parámetros constantes en la Resolución Nro. 003-CNC-2022, se ha solicitado¹³ a la ANT informe a este organismo técnico sobre las actividades y acciones realizadas para cumplir con el cronograma de transferencia e implementación de la gestión de entrega de placas de identificación vehicular.

En atención a ello, la ANT, a través Oficio Nro. ANT-DTC-2023-0178-OF de 14 de junio de 2023, informó que se ha remitido a la Dirección Ejecutiva el proyecto de “Reglamento para la gestión integral de placas de identificación vehicular por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales, mancomunidades o consorcios; y, sus entidades adscritas y empresas públicas”, con la finalidad de ponerlo en consideración y aprobación del Directorio de la ANT.

4.1.2. Transferencia de la gestión de licencias de conducir

Respecto al producto de licencias de conducir, el CNC coordinó las acciones y el proceso para su transferencia articuladamente con el MTOP, la ANT, la SNP, el MEF y la AME, para definir las directrices para cumplir con tal disposición.

Para iniciar la transferencia del citado producto, el CNC solicitó, mediante Resolución Nro. 001-CNC-2022 de 15 de marzo de 2022¹⁴, la elaboración de los informes habilitantes a la ANT, el MEF y la AME, conforme con el proceso que se define en el artículo 154 del COOTAD.

Al respecto, la ANT¹⁵ remitió su “Informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de los servicios de entrega de Licencias de Conducir”; de su parte, el MEF¹⁶ envió el “Informe de los recursos financieros existentes para el servicio de licencias de conducir”; mientras que la AME¹⁷ dio a conocer que, para la elaboración del informe de capacidad operativa respecto del producto de licencias de conducir, requería contar con ciertos insumos básicos, los cuales debían ser proporcionados por la ANT, por lo tanto, solicitó se le conceda una prórroga de 120 días hábiles para elaborar y entregar el informe correspondiente, petición que fue aprobada mediante Resolución Nro. 002-CNC-2022 de 10 de abril de 2022.

¹³ Mediante oficios Nro. CNC-CNC-2023-0145-OF de 24 de febrero de 2023, Nro. CNC-CNC-2023-0293-OF de 16 de marzo de 2023, Nro. CNC-CNC-2023-0535-OF de 22 de abril de 2023 y Nro. CNC-CNC-2023-0863-OF de 08 de junio de 2023

¹⁴ Registro Oficial No. 32 de 30 de marzo 2022.

¹⁵ Mediante Oficio No. ANT-CGRTTTSV-2022-0045-O de 06 de abril de 2022.

¹⁶ Mediante de Oficio No. MEF-SRF-2022-0194-O de 05 de abril de 2022.

¹⁷ Mediante Oficio No. AME-DE-2022-0084 de fecha 01 de abril de 2022.

Parte del proceso consistió en la revisión y análisis de los informes recibidos. El MEF, en su informe, concluyó que la Comisión Técnica Sectorial de Costeo de la Competencia de TTTSV, el 25 de abril de 2012, remitió en su momento al CNC, el informe donde se identificaron y costearon los recursos necesarios para el financiamiento de la competencia; en tal sentido, resaltó que cumplió con lo establecido en los artículos 204 y 205 del COOTAD, los cuales se refieren al financiamiento y destino de los recursos de la competencia. Con relación al servicio de licencias de conducir indicó que, al momento, los valores son recaudados a través de la ANT y entregados al MEF, mismos que pasan a formar parte integral de los ingresos del Presupuesto General del Estado (PGE); además, señaló que los rubros de gasto se transfieren con cargo al PGE, conforme el techo presupuestario anual asignado a la ANT. Por último, señaló que cumple con los registros de ingresos y gastos conforme asignación presupuestaria a la ANT.

Si bien en la Resolución Nro. 003-CNC-2022, se definieron los parámetros básicos para asumir el producto de licencias de conducir, en los informes habilitantes previos se dejó por sentado la problemática y situación actual que tiene este producto respecto a su ejercicio, incluso por parte del gobierno central; ante lo cual, una vez más, la ANT¹⁸ ratificó la problemática institucional identificada a través de un nuevo alcance a su informe inicial, detallando en este, los proyectos que se encuentran en ejecución y los que se planean ejecutarse, con su respectivo cronograma actualizado, en el cual se estima que los mismos finalicen en el 2025, denominando este proceso como un plan de mejoramiento y fortalecimiento institucional para garantizar la transferencia efectiva y responsable de las licencias de conducir.

Por su parte, la AME, en virtud del cumplimiento de la prórroga concedida de 120 días plazo (mediante Resolución No. 001-CNC-2022 de 15 de marzo de 2022), remitió el informe de capacidad operativa de la competencia de TTTSV¹⁹ respecto del producto de licencias de conducir.

Con toda la información, y en virtud de lo que dispone la LOTTTSV, se convocó²⁰ a sesión extraordinaria del Pleno del CNC, en la cual se resolvió transferir el citado producto a los GAD metropolitanos y municipales, enfatizando que, “[...] una vez que la Agencia Nacional de Tránsito, ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, cumpla con las actividades establecidas en el cronograma presentado por dicha institución dentro del plan de mejora y fortalecimiento institucional”; para el efecto, se emitió la Resolución Nro. 007-CNC-2022 de fecha 6 de diciembre de 2022 (sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial).

Para asegurar el cumplimiento del cronograma presentado por la ANT, el artículo 2 de la citada resolución señala que, *“Disponer que, cada tres meses, la Agencia Nacional de Tránsito informe al Consejo Nacional de Competencias el cumplimiento del cronograma del plan de mejora y fortalecimiento institucional”*.

¹⁸ Oficio Nro. ANT-CGRTTTSV-2022-0142-O de 14 de julio de 2022 y actualización de cronograma a través de Oficio Nro. ANT-ANT-2022-1247-OF de 15 de noviembre de 2022.

¹⁹ Mediante oficios Nro. AME-DE-2022-0191 de 11 de octubre de 2022 y Nro. AME-DE-2022-0192 de 12 de octubre de 2022.

²⁰ Oficio Nro. CNC-P-2022-0014 de 1 de diciembre de 2022.

En virtud de lo expuesto, el CNC²¹ solicitó a la ANT informar sobre las actividades y acciones emprendidas para cumplir con el cronograma presentado dentro del plan de mejora y fortalecimiento institucional; frente a lo cual, dicha entidad ha indicado²² que ha convocado a una mesa técnica de trabajo a sus direcciones técnicas que están inmersas en el proceso de emisión de licencias de conducir, a fin de establecer la hoja de ruta para cumplir con su plan de mejora y fortalecimiento institucional; así también, remite el cronograma de las actividades que se ejecutarán en el periodo junio-agosto del 2023.

4.2. Estado actual de la competencia

De acuerdo con lo que dispone el artículo 119, literal j, del COOTAD, el CNC monitorea y evalúa de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión de la competencia de TTTSV, a fin de evidenciar la eficacia, eficiencia y calidad de la gestión de las competencias y la prestación de los servicios por parte de los GAD, con el objetivo de velar por los derechos de la ciudadanía en los territorios.

En este marco, en los siguientes apartados se presenta la información de los resultados de la gestión de la competencia de TTTSV por parte de los municipios y mancomunidades, así como del ente rector.

4.2.1. Modelos de gestión

Conforme a lo dispuesto en el artículo 23 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, el CNC revisa por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión de los municipios y mancomunidades para la gestión del TTTSV.

El 30 de agosto de 2017 se realizó otro proceso general de revisión de los modelos de gestión, para lo cual se emitió la Resolución Nro. 005-CNC-2017²³. La última revisión general de los modelos de gestión fue realizada el 18 de febrero de 2021, fecha en la cual se emitió la Resolución Nro. 001-CNC-2021²⁴.

No obstante, en el año 2021, debido a la separación del GAD Municipal de Daule de la Mancomunidad de Movilidad Centro-Guayas, el CNC revisó su modelo de gestión, para lo cual emitió la Resolución Nro. 005-CNC-2021 de 29 de septiembre de 2021²⁵, asignándole el modelo de gestión B. Mientras que, a finales del 2021, el CNC sentó la razón de separación del GAD Municipal de Palestina de la Mancomunidad de Movilidad Centro-Guayas, y a posterior, en el año 2022, revisó su modelo de gestión, asignándole el de tipo B, para lo cual se emitió la Resolución Nro. 004-CNC-2022 de 11 de mayo de 2022²⁶; en la que, además, se ratificó el modelo de gestión a la citada mancomunidad.

²¹ Mediante oficios Nro. CNC-CNC-2023-0263-OF de 15 de marzo de 2023 y Nro. CNC-CNC-2023-0862-OF de 08 de junio de 2023.

²² Mediante oficios Oficio Nro. ANT-DTC-2023-0179-OF de 14 de junio de 2023 y Nro. ANT-DTC-2023-0181-OF de 15 de junio de 2023.

²³ Registro de Oficial Suplemento Nro. 84, de 21 de septiembre de 2017.

²⁴ Registro Oficial Suplemento Nro. 396 de 23 de febrero de 2021.

²⁵ Segundo Suplemento de Registro Oficial Nro. 562 de 20 de octubre de 2021.

²⁶ Tercer Suplemento del Registro Oficial Nro. 64 de 17 de mayo de 2022.

Hasta el presente, y de acuerdo con las distintas revisiones de modelos de gestión que se han desarrollado, la tabla 2 resume cuantos GAD metropolitanos, municipales y mancomunados han sido calificados como modelo de gestión A y B.

Tabla 2
GAD/Mancomunidades por modelo de gestión de la competencia de TTTSV

| MODELO DE GESTIÓN | GAD INDIVIDUALES | GAD MANCOMUNADOS | TOTAL |
|-------------------|------------------|------------------|------------|
| A | 18 | 23 | 41 |
| B | 146 | 34 | 180 |
| Total | 164 | 57 | 221 |

Fuente: Resoluciones Nro. 001-CNC-2021, Nro. 005-CNC-2021 y Nro. 004-CNC-2022.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

A nivel nacional, conforme la división político-administrativa del país, existen 221 cantones, de los cuales 41 corresponden al modelo de gestión A (18 que gestionan la competencia a nivel individual y 23 de manera mancomunada –15 Mancomunidad del Norte y 8 Mancomunidad de Tungurahua), y 180 al modelo B (146 gestionan la competencia de manera individual y 34 por medio de mancomunidades). En general, se contabilizan 173 unidades que gestionan el TTTSV, 164 municipios más 9 mancomunidades.

La asignación de modelo de gestión se efectúa conforme lo que determina la Resolución Nro. 006-CNC-2012; para lo cual, el CNC revisa los criterios establecidos para el efecto:

1. Índice de necesidades de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
2. Experiencia del GAD que se obtiene del informe de capacidad operativa elaborado por la AME o por la disponibilidad de convenios previos de descentralización.
3. Requisito mínimo de vehículos del cantón (establecido en 15.000 vehículos matriculados de acuerdo con la residencia del propietario del vehículo, información que la proporciona la ANT).

La asignación de modelos de gestión es un procedimiento de carácter técnico objetivo, que está sujeto al análisis estricto de los parámetros descritos y que permiten evidenciar la necesidad territorial de cierto cantón en contar con procesos de control operativo del tránsito, lo cual es posible con la asunción del modelo de gestión A.

En otro aspecto, y en lo referente a la asunción efectiva de la competencia de TTTSV, de acuerdo con la ANT, hasta el presente, el GAD Municipal de Isabela (del Régimen Especial de Galápagos) aún no ha sido certificado para asumir la matriculación y revisión técnica vehicular (RTV), lo cual puede ser atribuido a la gestión de sus autoridades locales y su realidad territorial, pues cuenta con un número reducido de vehículos²⁷. Con estos precedentes, de acuerdo con el plazo determinado en el artículo 23 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, y

²⁷ Al año 2021 registró 76 vehículos matriculados de acuerdo con información oficial de la ANT.

teniendo como referencia que la última revisión general de modelos de gestión se realizó en el año 2021, en el segundo semestre del 2023, el CNC ha solicitado la información de los criterios necesarios para la revisión de modelos de gestión de este año. Específicamente, a la AME²⁸ se le solicitó que en el plazo de 60 días remita a este organismo técnico el informe de capacidad operativa de los GAD municipales, metropolitanos y mancomunados respecto de la gestión del TTTSV. Mientras que, a la ANT²⁹ se solicitó la información referente al número de vehículos matriculados al 2022. Similarmente, al Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC) se solicitó los datos de las estadísticas poblacionales basados en el Censo de 2022 diferenciados por su División Político-Administrativa (DPA).

Con las citadas solicitudes, se dio inicio al proceso de revisión de modelos de gestión. Es preciso mencionar que, debido al proceso de elecciones seccionales llevado a cabo el mes de mayo de 2023 y lo que implicaría la transición de autoridades locales, la revisión de modelos de gestión fue planificada para el segundo semestre del 2023 y primer semestre del 2024.

4.2.2. Estado de asunción del control operativo de tránsito (Resolución Nro. 001-CNC-2021)

Como se indica en la subsección previa, el CNC revisa los modelos de gestión de manera recurrente y en apego a lo dispuesto en el artículo 23 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, esto es, de por lo menos cada dos años, a fin de determinar la variación de condiciones que permitan a un GAD metropolitano o municipal acceder a otro modelo de gestión.

De conformidad con la Resolución Nro. 001-CNC-2021, mediante la cual se resolvió que: los GAD municipales de Azogues, Latacunga, Durán, Milagro, Quevedo, Rumiñahui y la Mancomunidad para la Gestión Descentralizada de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de Tungurahua, fueron calificados como modelo de gestión A; por lo que, para asumir la facultad de control operativo de tránsito, la Disposición Transitoria Primera de la citada resolución determinó que: la ANT debe coordinar con los GAD municipales y mancomunidad, la elaboración y planificación de sus respectivos modelos de gestión y cronograma de implementación del control operativo de tránsito, ya que esta facultad comprende diferentes actividades para su ejercicio; es decir, el control operativo, sin perjuicio de todas las actividades que pudieran derivarse del ejercicio del mismo, por ejemplo: regulación de semáforos, señales de tránsito, agentes civiles de tránsito, dispositivos de vigilancia, medios de control de velocidad (radares), fiscalización y sanciones, gestión de emergencias de tránsito entre otros.

Al respecto, el ente regulador de la competencia, con el fin de cumplir con la citada disposición, coordinó la ejecución y cumplimiento de las actividades que les permita alcanzar la **certificación** para que los citados municipios y mancomunidad puedan **asumir el control operativo del tránsito**, mismas que se detallan a continuación:

²⁸ A través del oficio Nro. CNC-CNC-2023-1111-OF de 07 de agosto de 2023

²⁹ Mediante oficio Nro. CNC-CNC-2023-1109-OF de 07 de agosto de 2023

- Elaborar el modelo de gestión de control operativo.
- Revisar el modelo de gestión.
- Realizar taller de los procesos de control operativo del tránsito.
- Elaboración por parte del GAD, el marco jurídico para la estructura administrativa–operativa.
- Coordinar y planificar el proceso de formación de agentes civiles de tránsito (ACT) y cronograma de formación.
- Socializar la planificación programación de la formación de ACT.
- Ejecutar el proceso de selección de aspirantes a ACT y enviar listado de aspirantes a formación.
- Revisar listado de los aspirantes a ACT, a ser formados conforme programación.
- Realizar la inducción para el ingreso al proceso de formación a los aspirantes a ACT.
- Emitir informes mensuales del proceso de formación de ACT a la ANT.
- Generar informe y proyecto de resolución.
- Suscribir resolución de certificación de ACT que han concluido el proceso de formación.
- Enviar oficio y resolución al GAD/mancomunidad, dirección provincial y CTE.
- Implementar la estructura organizacional, administrativa y tecnológica.
- Coordinar la conectividad con el sistema informático a ser utilizado por los GAD.
- Verificar y realizar informe de la infraestructura técnica, administrativa y tecnológica.
- Coordinar con los organismos de control para la transición ordenada la asunción de la competencia.
- Elaborar el informe previo a la certificación de la ejecución de la competencia.
- Suscribir la resolución de la certificación de la ejecución de la competencia.
- Oficiar al GAD, CNC, Ministerio de Gobierno, Dirección Nacional de Tránsito, CTE y MEF, la suscripción de la resolución de certificación de la competencia de control operativo.

La síntesis de las actividades antes descritas se muestra a continuación:

Tabla 3
Principales actividades para cumplir para la certificación y asunción del control operativo del tránsito

| ACTIVIDADES PRINCIPALES PARA LA ASUNCIÓN DE CONTROL OPERATIVO | % ASIGNADO |
|---|-------------|
| 1.- Análisis y aprobación del modelo de gestión | 22% |
| 2.- Formación de agentes civiles de tránsito | 39% |
| 3.- Infraestructura tecnológica y administrativa | 32% |
| 4.- Certificación de la competencia de control operativo | 7% |
| Total | 100% |

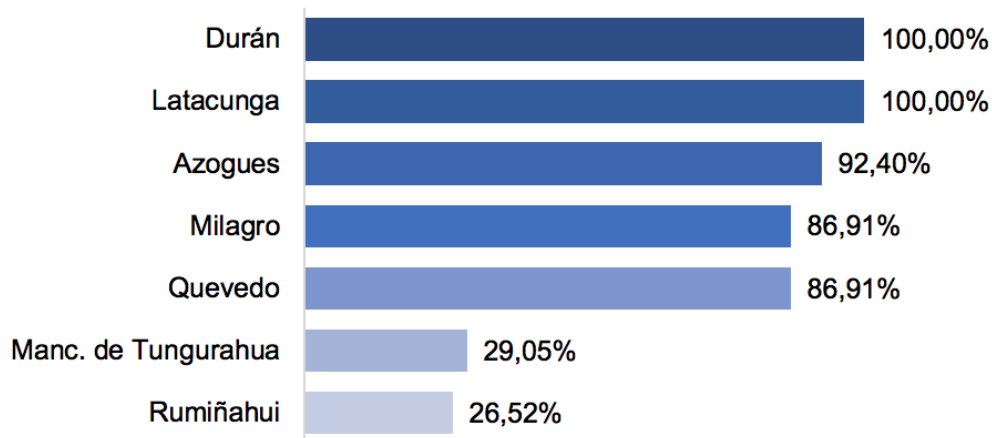
Fuente: ANT.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Debido a las actividades descritas, la ANT³⁰ informó al CNC sobre la planificación y requisitos a exigirse para la certificación de la facultad de control operativo a los municipios y mancomunidad que les fue asignado el modelo de gestión A en el 2021; a posterior, remitió³¹ el estado de avance en la implementación de la competencia de control operativo.

En el 2022, el CNC solicitó³² a la ANT la remisión de la información actualizada del estado de asunción de la competencia de control operativo además realizó el monitoreo³³ a los 6 municipios y mancomunidad, de los cuales, únicamente Azogues, Durán, Milagro y Quevedo remitieron la información de respaldo solicitada. A posterior, en septiembre realizó una nueva insistencia, sin que, hasta el cierre del ejercicio fiscal del 2022, la ANT remitiera la información sobre el avance en el proceso de certificación.

Gráfico 1
Avance en la certificación y asunción del control operativo del tránsito según Resolución No. 001-CNC-2021



Fuente: ANT, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Durante el 2023, el CNC realizó el seguimiento correspondiente y en atención a ello, la ANT³⁵ ha informado sobre el porcentaje de avance del proceso de certificación, donde se resalta que el GAD Municipal de Durán, mediante Resolución Nro. ANT-ANT-2022-0092 de 23 de noviembre de 2022 y el GAD Municipal de Latacunga, mediante Resolución Nro. ANT-ANT-2023-0428-R de 18 mayo de 2023, fueron certificados para asumir efectivamente la facultad del control operativo de tránsito en la vía pública.

Por el resto de los municipios, se verifican avances importantes, tal es el caso de los GAD municipales de Azogues (92,42%), Milagro (86,91%) y Quevedo (86,91%); por el contrario, la Mancomunidad de TTTSV de Tungurahua con el 29,05% y Rumiñahui con el 26,52% presentan avances por debajo del 30%.

³⁰ Oficio Nro. ANT-CGRITTSV-2021-0049-O de fecha 27 de abril de 2021.

³¹ Oficio Nro. ANT-ANT-2021-23338 de 16 de noviembre de 2021, en atención al Oficio Nro. CNC-CNC-2021-0564-OF de fecha 13 de octubre de 2021.

³² Oficio Nro. CNC-CNC-2022-0137-OF de 22 de abril de 2022.

³³ Oficio No. CNC-CNC-0254-OF de 4 de junio de 2023.

³⁴ Oficio Nro. CNC-CNC-2022-0594-OF de 30 de septiembre de 2022.

³⁵ Oficio Nro. ANT-CGRITTSV-2023-0058-OF de 12 de junio de 2023.

4.2.3. Revisión técnica vehicular

La Resolución Nro. 006-CNC-2012, conforme con los artículos 20 y 21, dispone que a todos los municipios y mancomunidades que gestionan el TTTSV, sean estos del modelo A o B, les corresponde: *“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”, además de, “Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular”.*

En tal sentido, la ANT, en su calidad de ente regulador de la competencia de TTTSV, ha emitido varias resoluciones para que los municipios asuman los procesos de revisión técnica vehicular (RTV) y para que implementen sus centros de revisión técnica vehicular (CRTV). Algunas de ellas fueron emitidas para conceder nuevos plazos para la implementación de los CRTV, mismas que se detallan a continuación:

Tabla 4
Resoluciones de la ANT para la implementación de los CRTV

| RESOLUCIÓN | PLAZO | VENCIMIENTO | CRTV IMPLEMENTADO |
|------------------|----------|----------------------|---|
| 046-DIR-2012-ANT | 12 meses | 01 de agosto 2013 | Quito y Cuenca |
| 070-DIR-2015-ANT | 12 meses | 22 de octubre 2016 | Guayaquil y Milagro |
| 095-DIR-2016-ANT | 12 meses | 27 de octubre 2017 | Rumiñahui y Santo Domingo |
| 063-DIR-2017-ANT | 18 meses | 17 de mayo 2019 | Mancomunidad de Sucumbios (7 GAD) y Durán |
| 025-DIR-2019-ANT | 30 días | 15 de junio 2019 | Se establecerá el Régimen Técnico de Transición que permita aplicar la RTV |
| 030-DIR-2019-ANT | 6 meses | 15 de noviembre 2019 | El Régimen Técnico de Transición para aplicar la RTV durará por 6 meses; los GAD y mancomunidades que no dispongan de RTV pueden continuar con los procesos de matriculación; se valida la revisión vehicular visual. Mientras dura el Régimen los GAD y mancomunidades deberán definir y presentar a la ANT su modelo de gestión para brindar el servicio de RTV en su jurisdicción territorial. |

Fuente: ANT.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El último plazo concedido para la implementación de los CRTV fue en el 2019, para lo cual, la ANT expidió la Resolución Nro. 030-DIR-2019-ANT, que se refiere al procedimiento para la aplicación del Régimen Técnico de Transición de la RTV, misma que estableció como plazo máximo hasta el 15 de noviembre del mismo año, para que los GAD metropolitanos, municipales y mancomunidades que no dispongan del servicio de RTV continúen realizando los procesos de matriculación, con lo cual se valida la revisión visual.

Toda vez que el Régimen Técnico de Transición finalizó, la situación respecto de la prestación del servicio de RTV resultó ser incierta, debido a que la ANT hasta finales 2022 no emitió las directrices respecto de la prestación de este servicio.

Este aspecto debe tenerse en cuenta, más aún, considerando que la LORLOTTTSV presenta cambios importantes respecto de la prestación del citado servicio; en concreto, establece la posibilidad de delegar el funcionamiento como CRTV a talleres automotrices privados.

En este sentido, el CNC, durante el 2022, solicitó³⁶ a la ANT información del estado sobre la prestación del servicio de revisión y matriculación vehicular a nivel nacional, además sobre las directrices y estrategias para que los municipios y mancomunidades implementen sus CRTV.

Al respecto, la ANT informó³⁷ que, “[...] conforme lo establecido en la normativa legal vigente, se determina que el régimen de transición establecido en la Resolución No. 030-ANT-DIR-2019 que permitía la Revisión Visual durante un periodo de tiempo determinado, ya feneció y no está permitida, siendo que, en la normativa actual se establece que, la revisión visual es un proceso complementario a la Revisión Técnica Vehicular, por lo que, realizar únicamente la revisión visual sin la revisión mecánica para matricular un vehículo automotor no está permitido”; adicionalmente, remitió el listado de los CRTV autorizados por la ANT, de lo cual se desprende lo siguiente:

³⁶ Mediante oficios Nro. CNC-CNC-2022-0137-OF de 22 de abril de 2022, Nro. CNC-CNC-2022-0594-OF de 30 de septiembre de 2022, Nro. CNC-CNC-2023-0145-OF del 24 de febrero de 2023, Nro. CNC-CNC-2023-0293-OF de 16 de marzo de 2023 y Nro. CNC-CNC-2023-0535-OF de 22 de abril de 2023.

³⁷ mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2023-7942 de 13 de marzo de 2023.

Tabla 5
GAD y mancomunidades con CRTV autorizados por la ANT

| PROVINCIA | GAD/MANCOMUNIDAD |
|--------------------------------|--|
| Azuay | Cuenca (Agencias Mayancela y Capulispamba) |
| Bolívar | Guaranda |
| | Chimbo |
| Carchi | Tulcán |
| Chimborazo | Penipe |
| El Oro | Machala |
| Esmeraldas | Esmeraldas |
| Guayas | Durán |
| | Milagro |
| | General Antonio Elizalde (Bucay) |
| Imbabura | Mancomunidad del Norte (Agencias Ibarra y Otavalo) |
| Los Ríos | Babahoyo |
| | Quevedo |
| Manabí | Portoviejo |
| | Chone |
| | 24 de mayo |
| Morona Santiago | Morona |
| Pichincha | Mejía |
| Santo Domingo de los Tsáchilas | Santo Domingo |
| Tungurahua | Ambato |
| | Mancomunidad de Tungurahua |
| Total | 21 |

Fuente: ANT, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

De manera general, 19 GAD municipales y 2 mancomunidades (que congregan a 23 GAD municipales) han implementado sus CRTV, los cuales han sido autorizados por la ANT, mismos que representan el 19% del total de municipios a nivel nacional.

Así también, la ANT ratificó³⁸ lo citado en su Oficio Nro. ANT-ANT-2023-7942, donde se menciona que, “[...] se encuentran habilitados los roles de revisor vehicular inmersos dentro del check point, con el único propósito de garantizar que se ejecuten los procesos de matriculación vehicular; especialmente para aquellos Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, que no cuentan con un CRTV implementado, utilizarán el rol antes señalado, exclusivamente para registrar la aprobación de la revisión técnica vehicular, emitidos por los Centros de Revisión Técnica Vehicular autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito”. Adicionalmente, informó que 26 GAD municipales y 6 mancomunidades (que congregan a 58 GAD municipales) han implementado sus CRTV, los cuales están en proceso de autorización (representando el 26% del total de municipios a nivel nacional), conforme al siguiente detalle:

³⁸ Mediante Oficio Nro. ANT-CGRTTTSV-2023-0058-OF de 12 de junio de 2023.

Tabla 6
GAD y mancomunidades con CRTV implementados y en proceso de autorización por la ANT

| PROVINCIA | GAD/MANCOMUNIDAD |
|------------------|---|
| Azuay | Paute |
| | Santa Isabel |
| Bolívar | Echeandía |
| Cañar | Cañar |
| Chimborazo | Alausí |
| | Guano |
| | Pallatanga |
| | Guamote |
| Cotopaxi | Latacunga |
| | Mancomunidad Cotopaxi |
| El Oro | Zaruma |
| | Balsas |
| Guayas | Guayaquil |
| | Samborondón |
| | Daule |
| | El Triunfo |
| | Mancomunidad Centro Guayas |
| | Mancomunidad Centro Sur Guayas |
| Loja | Loja |
| Los Ríos | Ventanas |
| | Valencia |
| Manabí | Montecristi |
| | Bolívar |
| Morona Santiago | Sucúa |
| Pastaza | Mancomunidad de Pastaza |
| Pichincha | Quito |
| | Rumiñahui |
| | Cayambe |
| Sucumbíos | Mancomunidad de Sucumbíos (Agencias Lago Agrío y Shushufindi) |
| Zamora Chinchipe | Zamora |
| | Yantzaza |
| | Mancomunidad Zamora Chinchipe |
| Total | 32 |

Fuente: ANT, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Es preciso resaltar que, los GAD municipales y mancomunidades que disponen de CRTV (entre autorizados y en proceso de autorización por parte de la ANT) representan el 45% del total de cantones a nivel nacional.

Por último, la ANT informó³⁹ que se encuentra desarrollando un proyecto de “Resolución de reforma al Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”, conforme lo estipula la LOTTTSV, por lo que solicitó al CNC que participe en la revisión del Anexo 1 del citado reglamento; este proyecto de resolución aún no ha sido aprobado por el Directorio de la ANT.

4.2.4. Accidentabilidad y mortalidad de tránsito

En el ámbito de la gestión de la competencia de TTTSV se resaltan algunos efectos positivos, uno de ellos se refiere al comportamiento de las tasas de accidentabilidad y mortalidad del tránsito, las cuales presentan una tendencia decreciente a partir del año 2015.

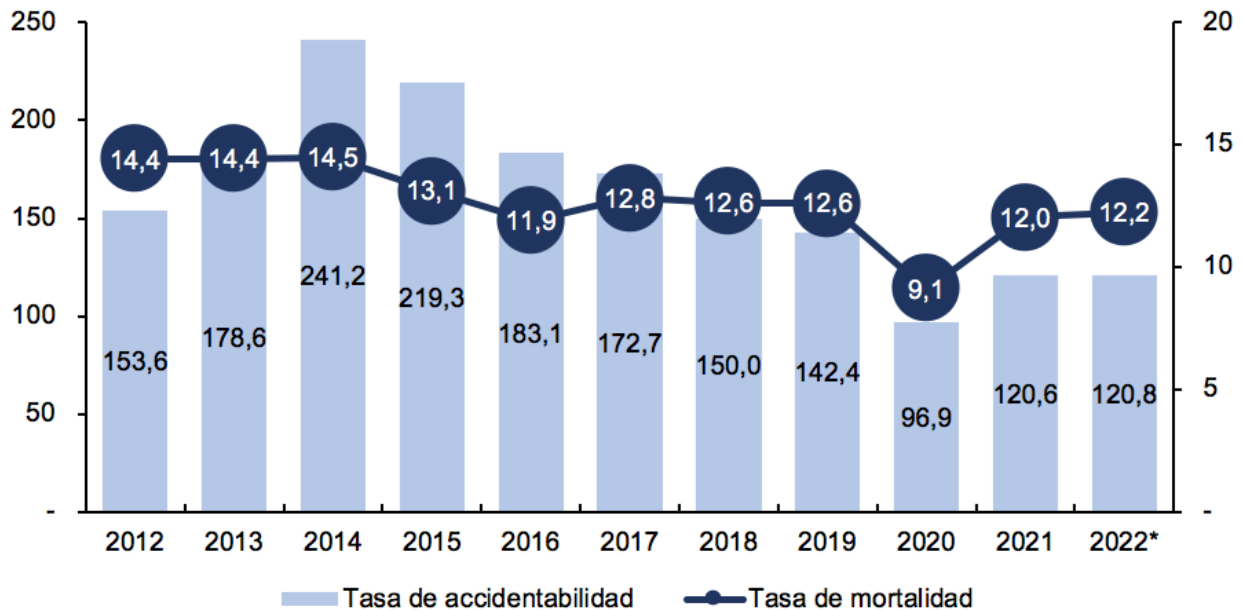
De la información oficial de la ANT, los siniestros de tránsito –en términos absolutos– durante el periodo 2012-2022 se redujeron en alrededor del 9%, al pasar de 23.842 en el 2012 a 21.739 siniestros en el 2022, mientras que, durante el periodo enero-mayo de 2023 se registró 8.241⁴⁰ siniestros de tránsito.

Los fallecidos por accidentes de tránsito –en términos absolutos– se redujeron en alrededor del 2%, al pasar de 2.237 en 2012 a 2.202 fallecidos en 2022, mientras que desde enero hasta mayo del 2023 se registraron 922 fallecidos por diversas causas de accidentes tránsito.

³⁹ Mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2023-8182 de 14 de marzo de 2023.

⁴⁰ Último dato reportado por la Agencia Nacional de Tránsito en el 2023, disponible en <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

Gráfico 2
Tasa de accidentabilidad y mortalidad de tránsito 2012-2022



*Dato de la población del año 2022 corresponde a las proyecciones del Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC) disponible en <https://sni.gob.ec/proyecciones-y-estudios-demograficos>

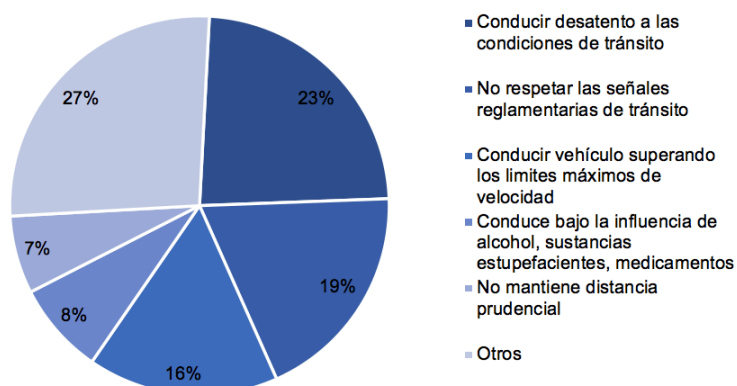
Fuente: INEC, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Toda vez que se ha obtenido la tasa⁴¹ de accidentabilidad durante el periodo 2012-2022, se constata una reducción media anual de alrededor del 2,4%, no obstante, durante los años 2012 hasta el 2014 se presentó un incremento en el número de accidentes de tránsito, que se traduce en el comportamiento de su tasa, pasando de 153,6 a 241,2 accidentes por cada 100.000 habitantes, respectivamente. A partir del año 2015 muestra una tendencia decreciente la cual se mantiene hasta el año 2020, lo que representó, en términos absolutos, una reducción de alrededor del 52%, con lo cual la tasa se ubicó en 96,9 accidentes por cada 100.000 habitantes al año 2020. La tasa de accidentabilidad presentó una tendencia creciente en el 2022 con respecto del 2021, con lo cual alcanzó 120,8 accidentes por cada 100.000 habitantes en el año 2022.

⁴¹ La tasa se obtiene por cada 100.000 habitantes.

Gráfico 3
Principales causas probables de accidentabilidad 2022



Fuente: ANT, 2023.

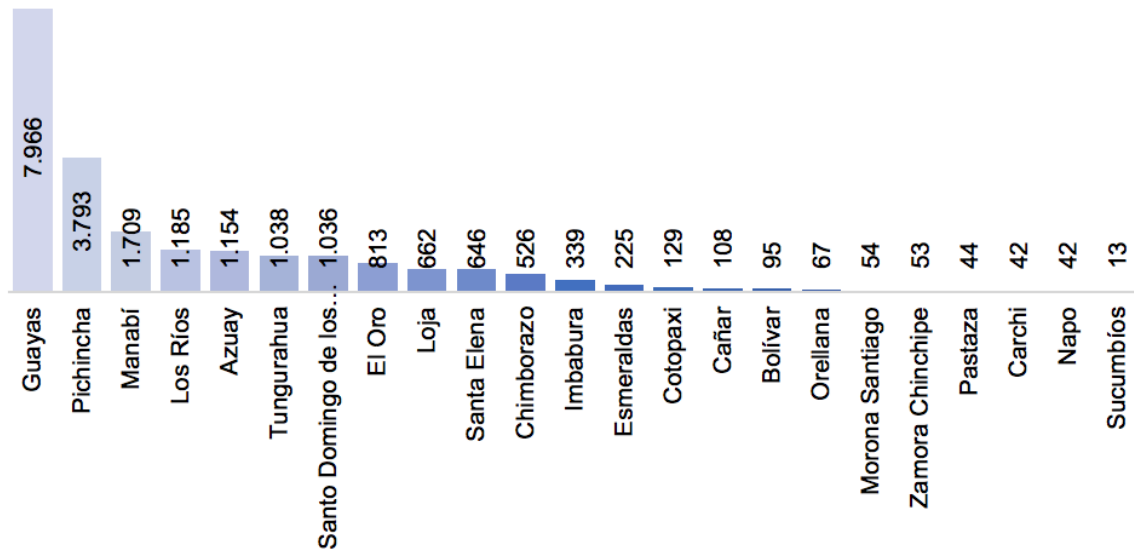
Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

De su parte, la tasa⁴² de mortalidad por accidentes de tránsito durante el periodo 2012-2022 presentó una reducción media anual de alrededor del 2%. En el mismo periodo, la tasa más elevada se registró en el año 2014 con 14,49 fallecidos por cada 100.000 habitantes; por el contrario, en el año 2020 se registró la tasa más baja con 9,1 muertes por cada 100.000 habitantes. A posterior, del año 2021 al año 2022 hubo un incremento de la tasa con respecto al año 2020, con lo cual se registraron 12,24 fallecidos por cada 100.000 habitantes a nivel nacional en el año 2022.

Las principales causas probables que incidieron en la accidentabilidad y mortalidad de tránsito en el año 2022, de acuerdo con información de la ANT, son en orden de incidencia las siguientes: conducir desatento a las condiciones de tránsito, no respetar las señales reglamentarias de tránsito, conducir el vehículo superando los límites máximos de velocidad, conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes y medicamentos, entre otras.

⁴² La tasa se obtiene por cada 100.000 habitantes.

Gráfico 4
Accidentabilidad de tránsito por provincia 2022

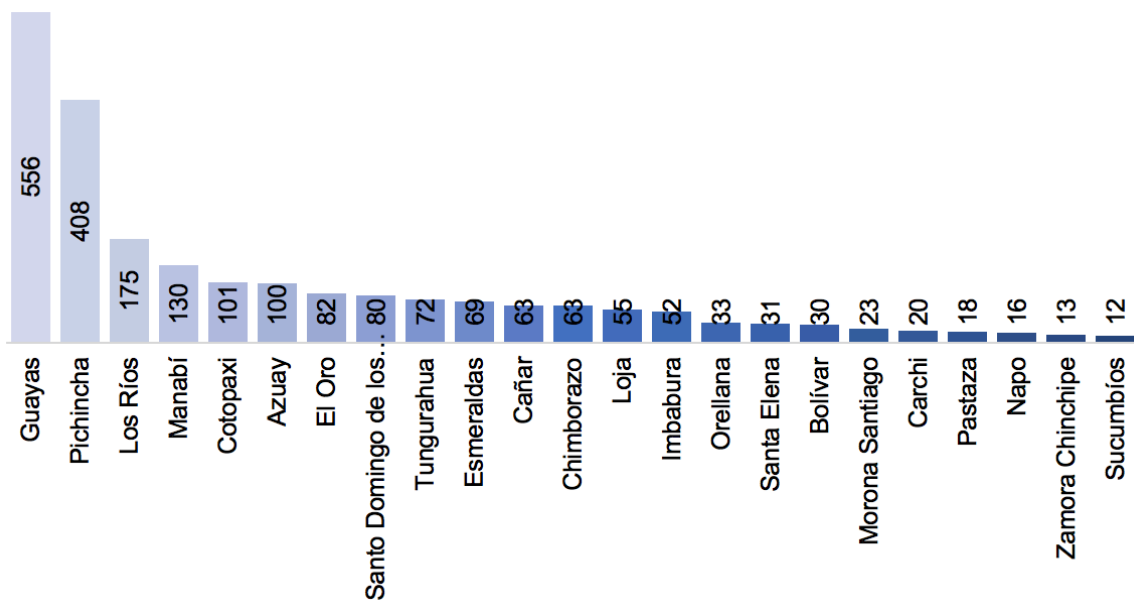


Fuente: ANT, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

En el año 2022, las provincias que presentaron la mayor cantidad de accidentes de tránsito fueron, en orden de representatividad, las siguientes: Guayas, Pichincha, Manabí, Los Ríos y Azuay.

Gráfico 5
Mortalidad de tránsito por provincia 2022



Fuente: ANT, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

En el año 2022, las provincias que presentaron la mayor cantidad de muertes por consecuencia de accidentes de tránsito fueron, en orden de representatividad, las siguientes: Guayas, Pichincha, Los Ríos, Manabí y Cotopaxi.

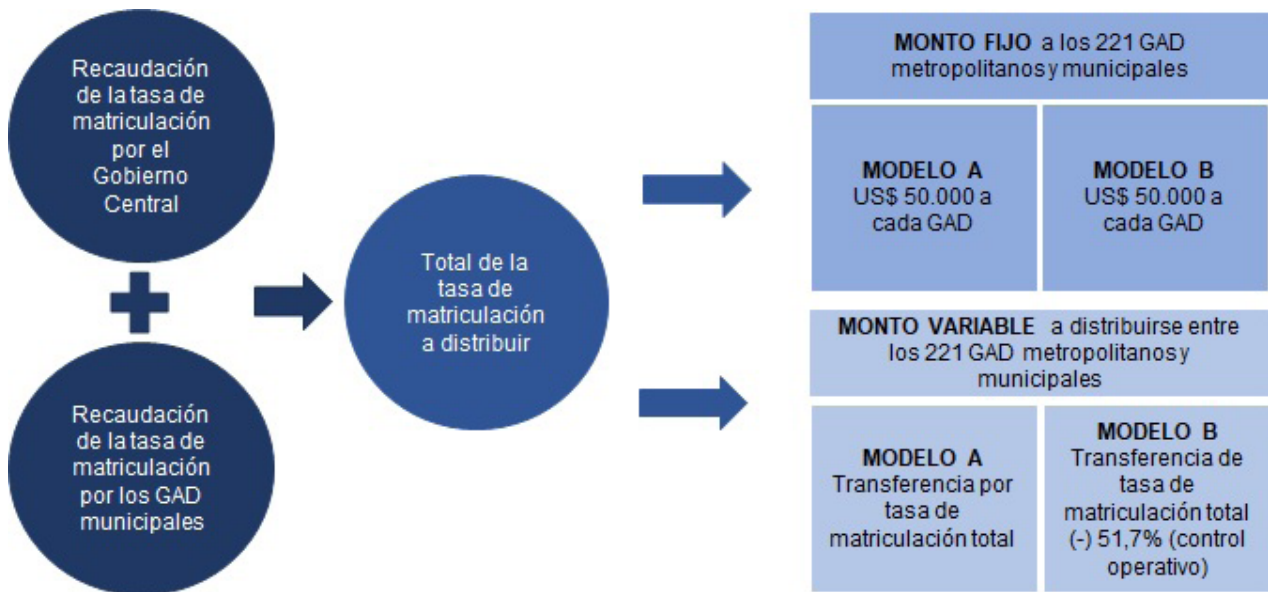
4.2.5. Recursos para la gestión de la competencia de TTTSV

El artículo 27 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012 determina los recursos económicos que financian el ejercicio de la competencia de TTTSV:

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 COOTAD.*
3. *Los que corresponda 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 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.*

Para el reparto de la tasa de matriculación y sus multas asociadas (numeral 3), la Comisión Técnica Sectorial de Costeo para la transferencia de la competencia de TTTSV, conformada en el 2012, definió el mecanismo de distribución de dicho recurso.

Gráfico 6
Esquema de reparto de la tasa de matriculación



Fuente: Resolución Nro. 006-CNC-2012.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

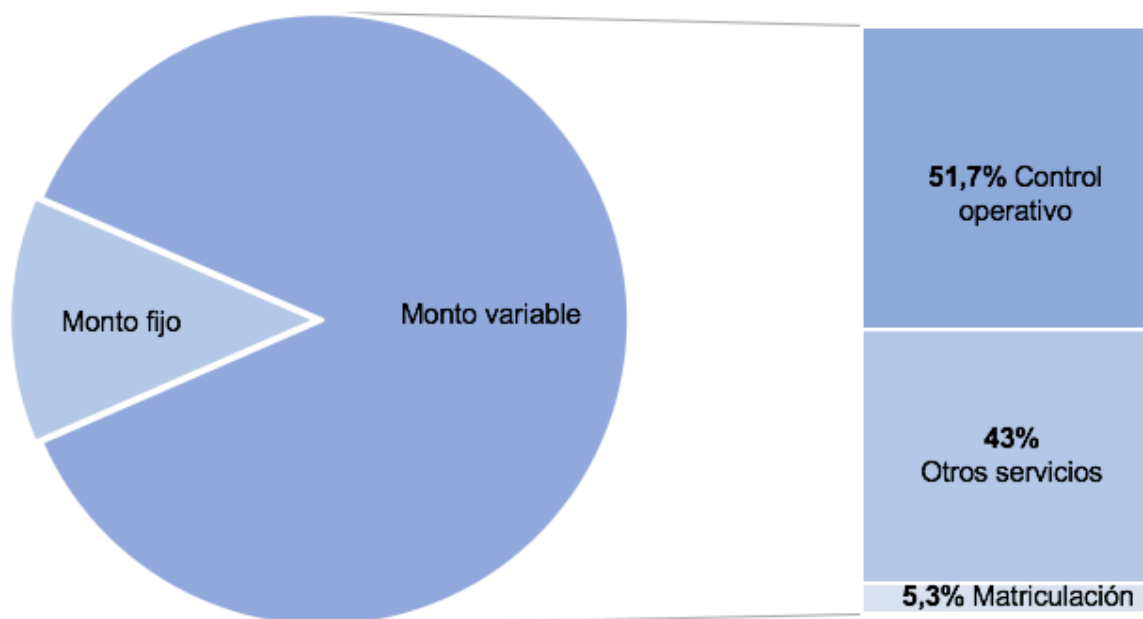
La metodología para su reparto está descrita en los artículos del 27 al 30 de la citada resolución de transferencia, para lo cual se tienen en cuenta variables de población, tasa de motorización, densidad y dispersión poblacional, y participación de la población urbana respecto del total.

La tasa de matriculación la recaudan los GAD metropolitanos y municipales, y las entidades del gobierno central; esta, es registrada en la cuenta de “Descentralización de la Competencia de TTTSV” del Banco Central del Ecuador (BCE), para posteriormente ser transferida, conforme la certificación para la asunción de los distintos productos y servicios, y de acuerdo con el modelo de gestión asignado.

La metodología define que, del monto total por concepto de tasa de matriculación y sus multas asociadas, se debe asignar un monto fijo por concepto de costos fijos mínimos de la competencia de acuerdo con cada modelo de gestión y para cada uno de los GAD metropolitanos, municipales y mancomunidades. El monto fijo para los municipios del modelo de gestión “A” y “B” es de US\$ 50.000 dólares anuales.

El valor restante entre el monto total a distribuir y el monto fijo asignado a cada GAD metropolitano y municipal y mancomunidad, se denomina monto variable, el cual es distribuido a los 221 GAD. No obstante, en el caso de los GAD que no les corresponda o no asuman efectivamente el servicio de matriculación vehicular, el Gobierno Central proveerá este servicio y a este se le asignará un valor del monto variable equivalente al 5,3% (Numeral 3. artículo 38 de la Resolución 006-CNC-2012), que corresponde a la participación de la matriculación vehicular en el gasto total histórico promedio de la competencia de TTTSV, tal como se detalla a continuación:

Gráfico 7
Composición de la tasa de matriculación



Fuente: Resolución Nro. 006-CNC-2012.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

De igual forma, en el numeral 3, artículo 28 de la Resolución 006-CNC-2012, se indica que para el caso de aquellos GAD municipales que no estén calificados o no asuman efectivamente el control operativo de tránsito en vía pública y este sea ejercido por el Gobierno Central, se les deducirá un valor de la asignación variable equivalente al 51.7% correspondiente a la participación del control operativo del tránsito en el gasto total histórico promedio de la competencia de TTTSV y este valor será asignado al Gobierno Central.

4.2.5.1. Transferencia de recursos por concepto de la tasa de matriculación

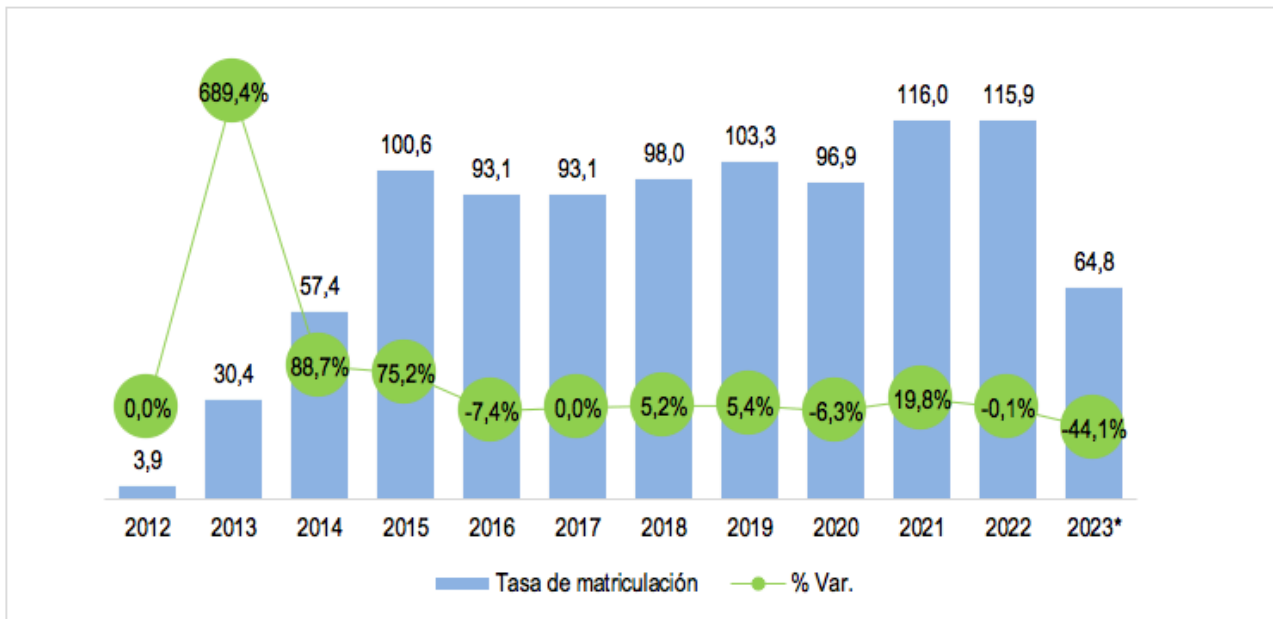
La descentralización ha permitido que los gobiernos locales reciban recursos económicos inherentes al proceso de transferencia de competencias exclusivas, tal es el caso del TTTSV. Adicionalmente, pueden generar recursos propios por la prestación de productos y servicios que fueron objeto de descentralización, los cuales anteriormente los prestaba el gobierno central, y que financian la gestión competencial de los GAD metropolitanos y municipales, quienes son titulares de la competencia.

El artículo 27 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012 resalta que uno de los recursos principales es la tasa de matriculación y sus multas asociadas, la cual se distribuye entre los GAD municipales y mancomunidades a nivel nacional. La distribución de la tasa de matriculación y sus multas asociadas se realiza conforme los porcentajes de distribución definidos.

Los porcentajes de asignación para cada GAD metropolitano, municipal y mancomunidad

constan en los diferentes acuerdos ministeriales que expide recurrentemente el MEF, de conformidad con lo que dispone la resolución de transferencia de la competencia.

Gráfico 8
Transferencias de la tasa de matriculación y su variación, 2012-2023* (US\$ millones)



Fuente: MEF, 2023.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

*Información correspondiente al primer semestre de 2023

Desde el 2012 (año de transferencia de la competencia) hasta el primer semestre del 2023, en total se han transferido alrededor de US\$ 973.5 millones por concepto de la tasa de matriculación y sus multas asociadas a los municipios y mancomunidades que gestionan el TTTSV. En los años 2021 y 2022 se transfirieron los mayores montos, US\$ 116 millones y US\$ 115,9 millones, respectivamente.

Las transferencias de la tasa de matriculación se han incrementado notablemente conforme los GAD han ido asumiendo la competencia progresivamente. Desde el año 2013 hasta el año 2022, las transferencias crecieron en promedio anual al 16%, con lo cual pasó de US\$ 30,4 millones a US\$ 115,9 millones, respectivamente. Durante el año 2022, las transferencias ascendieron a US\$ 115,9 millones, esto es, US\$ 85.480 menos respecto del año 2021. Por último, en lo que va el 2023, de enero hasta junio, se ha transferido alrededor de US\$ 64,8 millones.

Así también, las transferencias muestran comportamientos irregulares, pues en ciertos años se han reducido y en otros se ha incrementado, situación que, en parte, se debe al comportamiento en los procesos de matriculación vehicular por parte de los propietarios de los vehículos automotores, lo que incide en los montos recaudados.

5

Fortalecimiento institucional para la gestión competencial

5.1. Talleres de capacitación sobre modelo de gestión de placas de identificación vehicular y Resolución Reformatoria de TTTSV

El objetivo de las jornadas de capacitación es fortalecer a las áreas que gestionan el TTTSV de los GAD municipales y mancomunidades de TTTSV, en el ejercicio del modelo de gestión del producto placas de identificación vehicular y en los contenidos de la resolución reformatoria de la competencia de TTTSV.

Para el efecto, en el 2022 se desarrollaron talleres en base a los siguientes contenidos:

Tabla 7
Contenido de los talleres de gestión de placas de identificación vehicular y resolución reformatoria de TTTSV

| TEMÁTICA | RESPONSABLE |
|--|-------------|
| Socialización Resolución Nro. 003-CNC-2022 | CNC |
| Modelo de gestión placas de identificación vehicular | CNC |
| Requisitos de implementación y proceso de certificación para la gestión placas de identificación vehicular | ANT |
| Revisión Técnica Vehicular | ANT |
| Capacidad Operativa Licencias | AME |

Fuente: Registros DFI.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

En específico, se desarrollaron seis eventos de capacitación virtual, agrupados por zonas de planificación y se obtuvo como resultado la siguiente participación:

Tabla 8
Número de participantes del evento sobre socialización Resolución Reformativa de TTTSV

| MODELO DE GESTIÓN DE PLACAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR Y RESOLUCIÓN REFORMATIVA DE TTTSV | | |
|--|------------------|---------------|
| GAD MUNICIPAL/MANCOMUNIDAD PERTENECIENTES A LAS SIGUIENTES PROVINCIAS | FECHA | PARTICIPANTES |
| Esmeraldas, Pichincha, Orellana, Napo, Mancomunidad Aguarico y Loreto, Mancomunidad Sucumbíos, Mancomunidad Norte | 02-agosto-2022 | 43 |
| Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Mancomunidad Cotopaxi, Mancomunidad Tungurahua, Mancomunidad Pastaza | 04- agosto--2022 | 21 |
| Manabí, Santo Domingo | 09- agosto--2022 | 22 |
| Bolívar, Los Ríos, Guayas, San Elena, Galápagos, Mancomunidad Centro Guayas, Mancomunidad Naranjito y Marcelino M. | 11- agosto--2022 | 29 |
| Azuay, Cañar, Morona Santiago | 16- agosto--2022 | 46 |
| Loja, El Oro, Zamora Chinchipe, Mancomunidad Zamora | 18- agosto--2022 | 36 |
| Total | | 197 |

Fuente: Registros DFI.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

5.2. Fortalecimiento institucional al Régimen Especial de Galápagos

En el marco del fortalecimiento institucional a las áreas de TTTSV de los GADM del Régimen Especial de Galápagos, en el ejercicio integral de la competencia, se definió en primera instancia, levantar información sobre el estado de implementación del ejercicio de la competencia en los tres GAD municipales del Régimen Especial: Santa Cruz, Isabela y San Cristóbal. Específicamente, con el GADM de Isabela, se identificó el estado de implementación de los productos y servicios de matriculación y revisión técnica vehicular.

A posterior, se definieron estrategias de fortalecimiento institucional diferenciadas a los GADM de San Cristóbal, Santa Cruz e Isabela para la gestión de la competencia. En específico, durante el mes de julio del 2022 se desarrolló una reunión con el GADM de Santa Cruz para conocer el estado de la competencia de TTTSV.

5.2.1. Conversatorio sobre movilidad urbana sostenible

Uno de los ejes fundamentales en el ejercicio de la competencia de TTTSV es la movilidad sostenible; en ese sentido, y en articulación con el *Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy* (Instituto Wuppertal para el Clima, el Ambiente y la Energía) de Alemania, se ejecutó el evento denominado “Conversatorio sobre Movilidad Urbana Sostenible”, que tuvo

como objetivo generar espacios de articulación y diálogo en torno a la movilidad urbana sostenible, y para conocer los objetivos y componentes del Proyecto ACCESS: Acelerar el acceso a soluciones de movilidad urbana con bajas emisiones de carbono a través de la digitalización, que lo desarrolla en Ecuador el Instituto Wuppertal.

En tal sentido, se desarrolló el conversatorio que estuvo dirigido a diferentes instituciones públicas, desarrollándose de forma presencial el 03 de agosto de 2022 en las instalaciones de la SNP, donde se expusieron los siguientes contenidos:

Tabla 9
Contenidos del “Conversatorio sobre Movilidad Urbana Sostenible”

| TEMÁTICA | RESPONSABLE |
|--|--|
| Modelo de gestión de la competencia de TTTSV | CNC |
| Movilidad Urbana Sostenible y Proyecto ACCESS | Instituto Wuppertal para el Clima, el Ambiente y la Energía |
| La Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible – Avances | MTOP |
| Ciudades inteligentes y sostenibles - indicadores de movilidad | Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (MINTEL) |
| Metodología de cálculo de emisiones de GEI del sector transporte | Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE) |

Fuente: Registros DFI.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Tabla 10
Participantes del evento “Conversatorio sobre Movilidad Urbana Sostenible”

| CONVERSATORIO SOBRE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE | | |
|--|----------------|---------------|
| INSTITUCIÓN | FECHA | PARTICIPANTES |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica - MAATE • Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información – MINTEL • Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTOP • Secretaría Nacional de Planificación – SNP • Agencia Nacional de Tránsito – ANT • Banco de Desarrollo – BDE • Asociación de Municipalidades Ecuatorianas - AME | 03-agosto-2022 | 20 |
| Total | | 20 |

Fuente: Registros DFI.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

5.2.2. Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible

Desde el año 2022 se conformó el Comité de Seguimiento para la elaboración de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), conformado por el MTOP, la AME, el GADM del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), el GADM de Cuenca, el MAATE, el MEF, el MINTEL y el CNC.

A lo largo del proceso, se han desarrollado diferentes fases para la elaboración de los documentos que forman parte de la PNMUS, con el fin de garantizar que los contenidos sean relevantes y estén alineados con el contexto nacional e internacional, en términos de lograr una movilidad urbana sostenible.

A inicios del año 2023, el Comité de Seguimiento para la elaboración de la PNMUS solicitó formalmente que el CNC sea parte; para lo cual, la Dirección de Fortalecimiento Institucional a GAD (DFI) y la Dirección de Monitoreo y Evaluación (DME), asistieron a las sesiones de trabajo para la revisión de los contenidos de las Fases III y Fase IV de la política, y sobre ello, realizar observaciones y sugerencias fundamentales para la formulación de la PNMUS.

La revisión realizada por las dos direcciones técnicas del CNC, demuestra el compromiso por mejorar y enriquecer la política; además, las observaciones y sugerencias realizadas, pueden ayudar a optimizar los contenidos de las fases mencionadas, asegurando que sean coherentes, efectivas y acordes con los objetivos de la PNMUS.

El CNC ha contribuido en este proceso con el fin de asegurar que los documentos de la PNMUS incorporen los elementos necesarios y pertinentes para fomentar la movilidad urbana sostenible, esto implica considerar las mejores prácticas y experiencias internacionales relacionadas con este tema, para adaptarlas y aplicarlas de manera efectiva a nivel nacional, y sobre la base de la gestión de los gobiernos locales.

Por parte del CNC, se revisaron los documentos de la Fase III de la PNMUS y como resultado, se elaboró un informe para cada ítem de la política, incluyendo aportes técnicos, metodológicos y conceptuales.

En este contexto se revisaron los siguientes documentos de la Fase III de la PNMUS:

- Entregable 3.1. Plan de acción de la PNMU.
- Entregable 3.2. Metodología de la estrategia participativa.
- Entregable 3.3. Documento memoria de talleres y reuniones, animación e informes de resultados de los talleres participativos con los actores claves y registro fotográfico.
- Entregable 3.4. Plan de medición, reporte y verificación de la Política Nacional de movilidad urbana.
- Entregable 3.5. “Documento Programa de Desarrollo de Capacidades en Movilidad Urbana Sostenible para el Ecuador”.

- Entregable 3.6. Guía Técnica N°1. “Mecanismos para el Fomento de la Seguridad Vial”. Guía Técnica N°2. “Procedimientos para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático”. Guía Técnica N°3. “Movilidad Activa y Micromovilidad”.
- Entregable 3.7. “Estrategia de Financiación del Transporte Urbano Sostenible del Ecuador”.
- Entregable 3.8. “Documento de Propuestas Detalladas de Reformas Legislativas para el Fomento de la Movilidad Sostenible”.

De igual manera en la Fase IV de la PNMUS, se elaboró un informe observaciones y recomendaciones de los siguientes documentos:

- Entregable 4.1. Documento corto de la PNMUS.
- Entregable 4.2. Guía no. 1 de la PNMU – mecanismos para el fomento de la seguridad vial.
- Entregable 4.2. Guía no. 2 de la PNMU – procedimientos para la mitigación y adaptación al cambio climático
- Entregable 4.2. Guía no. 3 de la PNMU – movilidad activa y micromovilidad
- Guía N°.1 TRANSVERSAL de la PNMUS: “Ciudades Grandes”.
- Guía N°.2 TRANSVERSAL de la PNMUS: “Ciudades Intermedias”.
- Guía N°.3 TRANSVERSAL de la PNMUS: “Ciudades Pequeñas”.

Ilustración 1
PNMUS: Fase III y Fase IV



Fuente: PNMUS-GUÍA N°1 Transversal-Ciudades Grandes.
Elaboración: MTOP, 2023.

Ilustración 2 PNMUS: Mesas de trabajo



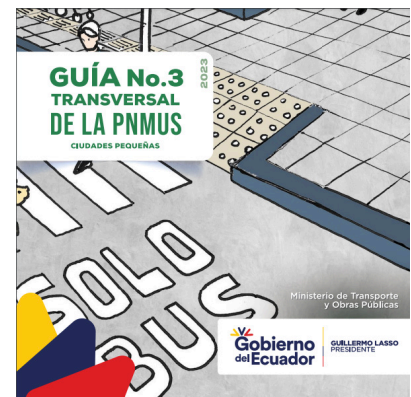
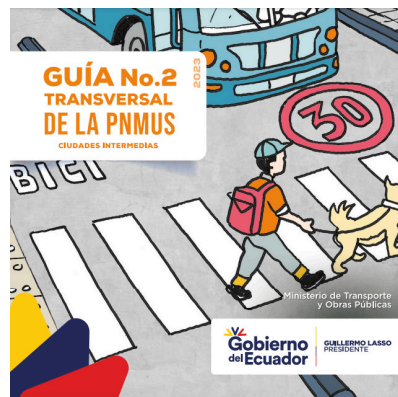
Fuente: PNMUS-Síntesis de la PNMUS.
Elaboración: MTOP, 2023.

La participación del CNC en el Comité de Seguimiento demuestra su compromiso en el desarrollo de políticas que promuevan la sostenibilidad y la eficiencia en el ámbito de la movilidad urbana. Al colaborar en la elaboración de los documentos de la PNMUS, se busca que la política propuesta sea integral, equitativa y adecuada para enfrentar los desafíos específicos del país en cuanto a movilidad.

Es importante destacar que, la PNMUS tiene como objetivo principal proporcionar un marco de acción para promover un sistema de movilidad urbana sostenible en el país, abordando aspectos como la accesibilidad, eficiencia energética, mitigación de impactos ambientales y la mejora de la calidad de vida de los habitantes de las ciudades.

En este contexto se han elaborado y publicado siete documentos de la PNMUS, como instrumentos metodológicos para que sean utilizados por los GAD, así como también, por las diferentes instituciones públicas y privadas, academia, gremios, grupos colegiados y por la ciudadanía en general, para que la política de movilidad urbana sostenible se implemente de manera efectiva. Estos documentos tienen como objetivo proporcionar directrices, lineamientos y acciones concretas para lograr una movilidad urbana sostenible en el país.

Ilustración 3 Portadas de los 7 documentos de la PNMUS



Fuente: Política y Guías de la PNMUS.
Elaboración: MTOP, 2023.

6 Articulación territorial para la gestión competencial

El CNC brinda asistencia a los GAD municipales y mancomunidades que gestionan la competencia de TTTSV, además coordina, organiza y promueve espacios de articulación interinstitucional, orientados a contribuir al desarrollo y fortalecimiento de estas instituciones en el marco del proceso de descentralización.

En este sentido, el CNC, durante el año 2022, generó y mantuvo espacios de articulación para brindar los soportes técnico-jurídicos a los GAD municipales interesados en conformar mancomunidades o consorcios.

Para identificar las dificultades que experimentan los GAD, mancomunidades y empresas públicas mancomunadas que gestionan el TTTSV, se elaboró un diagnóstico del estado situacional de las mancomunidades, con el fin de plantear estrategias orientadas a la capacitación y soporte técnico jurídico para fortalecer su institucionalidad y gestión.

Es así como, con la finalidad de contar con otro tipo de información que permita conocer el estado de las mancomunidades de TTTSV, en los primeros meses del año 2022, se planificaron y ejecutaron varios grupos focales conformados por los nueve gerentes y/o coordinadores de las mancomunidades y los delegados de los GAD municipales mancomunados.

El objetivo de los grupos focales estuvo orientado a conocer el estado de las mancomunidades, tanto a nivel político como técnico, con la finalidad de implementar las acciones necesarias orientadas a fortalecer la gestión mancomunada de la competencia en los territorios.

La gestión competencial del TTTSV requiere, entre otros aspectos, contar con directrices claras impartidas por el ente rector de la competencia, así como, la obligación por parte de los GAD de expedir regulaciones en consonancia con la normativa jurídica nacional; en este contexto, se ha conformado el “Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV”.

6.1. Soportes técnico-jurídicos en la gestión competencial

Entre el año 2022 y 2023, el CNC generó y mantuvo cuatro espacios de articulación para brindar los soportes técnico-jurídicos en la competencia de TTTSV, en estos espacios participaron un total de 35 técnicos de las diferentes instituciones, para lo cual se realizaron video conferencias, reuniones presenciales y desplazamientos a territorio, como se detalla a continuación:

Tabla 11
Soportes Técnico-Jurídicos en TTTSV

| SOPORTE TÉCNICO JURÍDICO | FECHA | PARTICIPANTES |
|--|----------------|---------------|
| Soporte técnico jurídico a la Mancomunidad de TTTSV Loreto y Aguarico | Noviembre 2022 | 9 |
| Soporte técnico Jurídico procedimiento cambio Modelo de Gestión TTTSV Mancomunidad Sucumbíos | Marzo 2023 | 7 |
| Soporte técnico Jurídico procedimiento cambio Modelo de Gestión TTTSV Mancomunidad Centro Guayas, ATM Centro Guayas EP | Junio 2023 | 7 |
| Soporte técnico al GAD Municipal de Morona para la conformación de una mancomunidad de TTTSV | Junio 2023 | 11 |
| Total | | 34 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

6.2. Soportes técnico-jurídicos: Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV

El Círculo de Gerentes de las Mancomunidades y EP mancomunadas de TTTSV se conforma con el objetivo de generar elementos de intercambio de información entre los y las gerentes de las nueve mancomunidades y empresas públicas (EP) mancomunadas que gestionan esta competencia.

El “Primer Encuentro: Experiencias en la gerencia del tránsito mancomunado”, se efectuó en el mes de julio del 2022, en el auditorio de la SNP, tuvo por objetivo inaugurar el Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV y generar el intercambio de experiencias entre los y las gerentes de las nueve mancomunidades y las EP mancomunadas que gestionan la competencia de TTTSV; a este espacio de articulación, asistieron 29 participantes, conforme al siguiente detalle:

Tabla 12
Instituciones participantes 1er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 16 |
| Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 1 |
| Agencia Nacional de Tránsito | 2 |
| Secretaría Nacional de Planificación | 1 |
| Asociación de Municipalidades Ecuatorianas | 1 |
| Consejo Nacional de Competencias | 8 |
| Total | 29 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Las temáticas que abarcó el primer encuentro se detallan a continuación, mismo que se desarrolló de acuerdo con lo planificado:

Tabla 13
Temas tratados 1er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| TEMA | OBJETIVO |
|--|---|
| Socialización de la Resolución 003-CNC-2022 | Tratar con los asistentes las incorporaciones y cambios realizados en la Resolución 003-CNC-2022 sobre la base de la LOTTTSV (CNC) |
| Explicación de la construcción del modelo para el producto de placas de identificación vehicular: Resolución 003-CNC-2022 | Tratar con los asistentes las incorporaciones sobre el Modelo de Placas, realizados en la Resolución 003-CNC-2022 (CNC) |
| Explicación sobre el proceso de construcción del Informe de Capacidad Operativa | Tratar con los asistentes el procedimiento para levantar la información de la capacidad operativa en los GAD municipales y uso del Sistema Nacional de Información Municipal -SNIM- (AME) |
| Estado de implementación y certificación de los CRTV de los GAD Municipales, Metropolitanos y Mancomunidades a escala nacional | Tratar con los asistentes el estado de implementación y certificación de los CRTV de los GAD Municipales, Metropolitanos y Mancomunidades a escala nacional (ANT) |
| Ponencia: "Movilidad Sostenible" | Tratar con los asistentes los temas relacionados y vinculados a la Movilidad Sostenible. (Consultor privado) |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El "Segundo Encuentro: La efectividad financiera en la Gestión del tránsito mancomunado" se desarrolló de manera virtual en el mes de agosto de 2022 y tuvo por objeto el intercambio de experiencias en la gestión financiera entre los y las gerentes y sus equipos técnicos de las mancomunidades y EP mancomunadas de TTTSV, contó con la participación de 21 asistentes relacionados a las siguientes instituciones:

Tabla 14
Instituciones participantes 2do. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 13 |
| Ponentes. Otras Instituciones | 2 |
| Consejo Nacional de Competencias CNC | 6 |
| Total | 21 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las temáticas que se detallan a continuación:

Tabla 15
Temas tratados 2do. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| TEMA | OBJETIVO |
|---|--|
| Movilidad y Cooperación Internacional en Ecuador | <p>Crear una plataforma de colaboración entre proyectos aplicados de movilidad urbana sostenible en Ecuador, mediante recursos de la cooperación internacional.</p> <p>Unidad de Investigación Movilidad y Cooperación Internacional (<i>Urban Living Lab Center</i>). <i>Wuppertal Institut</i></p> |
| Experiencias en la Gestión Financiera por ingresos en la competencia de TTTSV | <p>Mejorar la capacidad técnica, administrativa de las EP mancomunadas y mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios, la ley que rige las EP le dan amplia capacidad asociativa.</p> <p>Experta en Gestión Pública Financiera</p> |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El “*Tercer Encuentro: Gerencias exitosas: Experiencias en la gestión del TTTSV desde la visión de los gerentes de empresas públicas*”, se desarrolló de manera virtual en el mes de septiembre del 2022, tuvo por objeto presentar las experiencias en la gestión en la EP del TTTSV mancomunado desde varias ópticas, desde el Ejecutivo, desde una EP municipal de movilidad, desde la academia y desde la visión de cada una de las mancomunidades y EP de TTTSV. Adicionalmente, como parte del objetivo del tercer encuentro se presentó a los participantes las líneas de crédito a las que pueden acceder para financiar proyectos mancomunados en la competencia de TTTSV. El evento contó con la participación de 45 asistentes vinculados a las siguientes instituciones:

Tabla 16
Instituciones participantes 3er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 10 |
| Empresa Coordinadora de Empresa Públicas | 17 |
| Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cuenca | 3 |
| Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) | 9 |
| Banco de Desarrollo del Ecuador B.P. | 1 |
| Consejo Nacional de Competencias | 5 |
| Total | 45 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las temáticas que se detallan a continuación:

Tabla 17
Temas tratados 3er. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| TEMA | OBJETIVO |
|---|--|
| Técnicas y herramientas para una adecuada gestión gerencial en las empresas públicas (Visión desde Ejecutivo) | “Las empresas públicas coordinadas tienen una función vital que es desempeñar como aliadas para el cambio para la consolidación de mecanismos destinados a asegurar una mejor integración y coordinación de los instrumentos de planificación nacional”. |
| Modelo de Gestión de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca | “Impulsamos a Cuenca como una ciudad segura, amigable con el medio ambiente, incluyente, sostenible y sustentable; promovemos una cultura de movilidad integral, a través de la vinculación con la sociedad y con un servicio de calidad e innovación constante”. |
| Técnicas y herramientas para una adecuada gestión gerencial en las empresas públicas (Visión desde la Academia) | Modelo de Gestión de Oferta, Modelo de Gestión de la Demanda, Modelo de Gestión por Resultados, Gobierno -Estado Abierto, Retos para las Empresas Públicas en la Segunda Década del Siglo XXI. Maestría de Gerencia de Empresas Públicas del IAEN. |
| Conociendo el trabajo de las EP Mancomunadas de TTTSV | Exposición de las experiencias e hitos alcanzados en la gestión del tránsito mancomunado por parte de las nueve mancomunidades de tránsito. |
| Líneas de crédito para el financiamiento de proyectos mancomunados en la competencia de TTTSV | El Banco de Desarrollo del Ecuador B.P, en su calidad de banca pública de desarrollo, tiene como objetivo financiar programas, proyectos, obras y servicios públicos. Para cumplir con este propósito, ha desplegado varias acciones tendientes a impulsar el fortalecimiento institucional de sus clientes, a través del asesoramiento en la formulación, ejecución, operación y sostenibilidad de los proyectos financiados. |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El “Cuarto Encuentro: Articulación multinivel para la gerencia exitosa de las mancomunidades y empresas públicas mancomunadas de TTTSV”, se desarrolló en el mes de octubre del 2022 en la ciudad de Salcedo, Provincia de Cotopaxi, en la sede de la Empresa Pública de Movilidad de la Mancomunidad de Cotopaxi. El evento tuvo por objeto presentar las experiencias en la articulación multinivel en la gestión del TTTSV mancomunado; en esta línea de acción, el CNC presentó la propuesta del Sistema Integrado de los Planes Operativos Anuales (POA) para el desarrollo territorial, orientado a la movilidad mediante un Tablero de Mando Integral de los Planes Anuales de Inversión (PAI) como herramienta de gestión y gobernanza de los mancomunamientos. Adicionalmente, se realizó un recorrido a las instalaciones de la mancomunidad para conocer el estado de avance en la implementación del CRTV. El evento contó con la participación de 28 asistentes vinculados a las siguientes instituciones:

Tabla 18
Instituciones participantes 4to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 19 |
| Ciudadanía, medios de comunicación | 3 |
| Consejo Nacional de Competencias | 6 |
| Total | 28 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las siguientes temáticas:

Tabla 19
Temas tratados 4to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| TEMA | OBJETIVO |
|--|---|
| Sistema Integrado de los Planes Operativos Anuales (POA) para el desarrollo territorial orientado a la movilidad | Presentar un Tablero de Mando Integral de los PAI alineados a los objetivos y metas de los planes de desarrollo de los GAD miembros de la mancomunidad, esto como herramienta de gestión y gobernanza de la modalidad de gestión asociativa. |
| Experiencias en la articulación multinivel de la Empresa Pública de Movilidad de la Mancomunidad de Cotopaxi | Dirigir, controlar y gestionar de manera efectiva el ejercicio de las competencias de movilidad, garantizando así el tránsito terrestre y la seguridad vial, mejorando la eficiencia y la seguridad de la operación de la red vial dentro de los cantones que conforman la Empresa Pública de Movilidad de la Mancomunidad de Cotopaxi, contribuyendo así a la preservación del medio ambiente. |
| Recorrido y explicación del proceso de implementación del CRTV mancomunado | La revisión técnica vehicular es el procedimiento por el cual los CRTV autorizados por la ANT, verifican las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, de emisión de gases, ruido ambiental y de confort de los vehículos, mediante la aplicación de reglamentos y normas técnicas vigentes, colaborando de esta manera con el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y libre de contaminación. |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El “Quinto Encuentro: La Gobernanza en la gestión del TTTSV para el desarrollo territorial mancomunado” se desarrolló en el mes de diciembre del 2022 en la ciudad de Pelileo, Provincia de Tungurahua, en las instalaciones de la Mancomunidad de Tránsito de Tungurahua EPMTT. El evento tuvo por objeto brindar herramientas en la gestión del TTTSV para el desarrollo territorial mancomunado; en esta línea de acción, se consolidó la propuesta del Sistema Integrado de los Planes Operativos Anuales (POA) orientado a la movilidad mediante un Tablero de Mando Integral de los Planes Anuales de Inversión (PAI), además, de un autodiagnóstico para mancomunidades y EP saludables (Adaptación ISO 18091), como herramienta de gestión y

gobernanza de los mancomunamientos. Adicionalmente, se realizó un recorrido al CRTV de la EP mancomunada. El evento contó con la participación de 46 asistentes vinculados a las siguientes instituciones:

Tabla 20
Instituciones participantes 5to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 31 |
| Autoridades de los GAD municipales miembros de la mancomunidad | 7 |
| Agencia Nacional de Tránsito | 2 |
| Consejo Nacional de Competencias | 6 |
| Total | 46 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las siguientes temáticas:

Tabla 21
Temas tratados 5to. Encuentro Círculo Gerentes TTTSV

| TEMA | OBJETIVO |
|---|---|
| Procesos de autorización y ANT estado de los CRTV mancomunados a nivel nacional | El 15 de mayo de 2019, el Directorio de la ANT resolvió expedir la Resolución No. 025-ANT-DIR-2019 que contiene el “Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”, con el objetivo de establecer las normas y procedimientos de cumplimiento obligatorio a nivel nacional respecto RTV, así como también el procedimiento que permita autorizar el funcionamiento de los CRTV en todo el país y emisión de los permisos correspondientes. |
| Dinámica: “Trabajo en equipo” | Dinámica que permitió a los participantes del Quinto Encuentro conocerse, crear buen clima y relaciones de confianza, establecer roles que faciliten el trabajo en equipo, entender las responsabilidades individuales y grupales para replicar esta efectiva forma de trabajo a la mancomunidad y establecer una relación ganar-ganar entre sus miembros. |
| Taller: Sistema Integrado de los Planes Operativos Anuales (POA) para el desarrollo territorial orientado a la movilidad (parte II) | Se presentó de cada una de las mancomunidades y EP asistentes al evento, el Tablero de Mando Integral de los Planes Anuales de Inversión (PAI) alineados a los objetivos y metas de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de los GAD miembros de la mancomunidad y se incluyó un autodiagnóstico para mancomunidades y EP saludables (Adaptación ISO 18091), como herramienta de gobernanza y para una eficiente gestión de la modalidad de gestión asociativa. |
| Modelo de Gestión de la EP de la Mancomunidad de Tránsito de Tungurahua | Garantizar un ecosistema de movilidad, eficiente y sostenible con procesos ágiles y transparentes para todos en la sierra central del Ecuador, los objetivos y proyectos estratégicos de la EPMTT se encuentran fundamentados en cuatro pilares identificados en su Plan Estratégico: 1 Fortalecer la gestión institucional de la entidad, 2 Disponer de vías de tránsito y movilidad más seguras, 3 Promover y asegurar el uso de los vehículos más seguros, 4 Gestionar, capacitar y controlar respecto del cumplimiento de normas de seguridad vial. |
| Recorrido guiado por el CRTV Pelileo de la Empresa Pública Mancomunada de Tránsito de Tungurahua | La RTV es el procedimiento por el cual los CRTV autorizados por la ANT, verifican las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, de emisión de gases, ruido ambiental y de confort de los vehículos, mediante la aplicación de reglamentos y normas técnicas vigentes, colaborando de esta manera con el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y libre de contaminación. |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Para el año 2023, una vez institucionalizado en el CNC, el Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV, se ejecutó el “*Primer Encuentro: Consolidación del Círculo de Gerentes de las mancomunidades de TTTSV, de cara al proceso de transición*”, el cual se desarrolló de forma virtual en el mes de abril. Este evento tuvo por objeto presentar el estado, logros y metas de estas modalidades de gestión a las autoridades electas de los GAD municipales que las conforman, y contó con la participación de 28 asistentes vinculados a las siguientes instituciones:

Tabla 22
Instituciones participantes 1er. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 23 |
| Consejo Nacional de Competencias | 5 |
| Total | 28 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las temáticas que se detallan a continuación:

Tabla 23
Temas tratados 1er. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|---|---|
| Modalidad de gestión mancomunada y contextualización del Círculo de Gerentes de las mancomunidades de TTTSV | Presentar una ponencia sobre las modalidades de gestión de los GAD municipales y una contextualización del desarrollo del Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV durante el año 2022. |
| Presentación del estado, logros y metas: Mancomunidades de TTTSV | Presentar por parte de cada uno de los y las gerentes de las mancomunidades y empresas públicas mancomunadas de TTTSV. |
| Presentación del Tablero de Mando Integral de los PAI de las mancomunidades y EP con los PDOT de los GAD y Autodiagnóstico para mancomunidades y EP saludables (Adaptación ISO 18091) | Sistema Integrado de los Planes Operativos Anuales (POA) para el desarrollo territorial orientado a la movilidad. |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El “Segundo Encuentro 2023: “Gestión Mancomunada Abierta y Prevención de la corrupción” se desarrolló en el mes de junio de 2023 en la ciudad de Quito. El evento tuvo por objeto generar un espacio de intercambio de experiencias sobre gestión abierta y prevención de la corrupción en la gestión mancomunada de la competencia del TTTSV, mismo que contó con la participación de 50 asistentes vinculados a las siguientes instituciones:

Tabla 24
Instituciones participantes 2do. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---------------|
| Gerentes y equipo técnico de las mancomunidades de TTTSV | 16 |
| Autoridades de los GAD municipales miembros de la mancomunidad | 20 |
| Instituciones Ponentes | 4 |
| Consejo Nacional de Competencias | 10 |
| Total | 50 |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

El evento se desarrolló de acuerdo con lo planificado y abarcó las temáticas que se detallan a continuación:

Tabla 25
Temas tratados 2do. Encuentro 2023 Círculo Gerentes TTTSV

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|---|--|
| Introducción a la Anticorrupción y el rol del Servidor Público | Se abordaron tópicos sobre la corrupción, los tipos, sectores poblacionales afectados por la corrupción. Adicionalmente sobre el Control Social, su interrelación y factores entre actores para un Control Social eficiente. Por último, se abordó el “Rol del Servidor Público/Autoridad” su voluntad política, la información comprensible y confiable, la relación Estado-Ciudadanos y como asegurar una capacidad de respuesta efectiva. |
| Promoviendo la Cultura de Transparencia en el País | Los temas tratados se relacionaron a las dimensiones de la transparencia, la integridad pública, inclusive el camino para ir más allá de la transparencia y la anticorrupción, una perspectiva sistémica, un cambio cultural, la responsabilidad y la rendición de cuentas. Adicionalmente sobre la institucionalidad ligada a la transparencia y ética pública, los resultados de la Evaluación Nacional de Riesgos; y por último, aspectos importantes de la Unidad de Análisis Financiero y Económico (UAFE), sus objetivos y aplicación de principios de Transparencia, la inteligencia financiera, investigaciones Preliminares UA-FGE, los procesamientos por delitos determinantes, la investigación criminal, procesamiento de lavado de activos y las señales de alerta en el sector público. |
| Control Interno en los GAD provincial, municipal y parroquial rural | Se abordaron importantes temas relacionados a los Fundamentos de Control, la competencia constitucional y el Rol de la Contraloría General del Estado (CGE). Otros tópicos como el Sistema de Control, Fiscalización y Auditoría del Estado, sus componentes, el Control Interno y la prevención de la corrupción, los tipos de control, el aseguramiento de control interno y la gestión de riesgo. |

***Continuación Tabla 25**

| INSTITUCIONES | PARTICIPANTES |
|--|---|
| ¿Es la gestión abierta un componente esencial para la movilidad sostenible? | Los temas tratados se relacionaron al Transporte Sostenible, las soluciones y a evidenciar el camino a seguir en esta temática. Adicionalmente se trataron importantes teorías del “Poder”, las ideas dominantes, cómo se ejerce el poder y los resultados de esto. También se abordó sobre el papel fundamental de entender el rol del poder en los procesos de planificación, cuánto ayuda a reducir los conflictos, mecanismos para acelerar la toma de decisiones, ayudar a la implementación de soluciones de transporte más justas y equitativas y definitivamente a evidenciar las soluciones “humanas” de la movilidad sostenible. |
| El aporte de la cooperación alemana a la GIZ en materia de integridad y transparencia | Se abordaron tópicos acerca del contenido del Programa Ecuador SinCero, la estrategia territorial, los avances, logros alcanzados por campo de acción. Adicionalmente temas importantes acerca de la integridad Pública y Privada, el Gobierno Abierto, la generación de estudios e información, el fortalecimiento de capacidades y sobre las publicaciones de GIZ en este campo. También las perspectivas del SinCero II, los “drivers” de la Buena Gobernanza para fortalecer la confianza ciudadana. |
| El Sistema Nacional de Contratación Pública, antecedentes, objetivos, principios, normativa y herramientas que establece el sistema para la transparencia de las contrataciones del Estado | La Especialista abordó tópicos acerca de los antecedentes de la Contratación Pública, el Sistema Nacional de Contratación Pública “SNCP”, sus objetivos, la normativa relacionada al SNCP, los principios en los que se basa la LOSNCP, los actores del Sistema Nacional de Contratación Pública y las inhabilidades Generales. Adicionalmente sobre los aportes en materia de anticorrupción a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, las reformas establecidas por el COIP a la LOSNP, los procedimientos y el Sistema Nacional de Contratación Pública, los procedimientos del Régimen Común, los del Régimen Especial, el Sistema Oficial de Contratación del Ecuador “SOCE” y la publicación de los procedimientos de contratación. |

Fuente: Registros DATRC.

Elaboración: Consejo Nacional de Competencias.

Finalmente, está previsto desarrollar para los meses de septiembre y noviembre de 2023, el tercero y cuarto encuentros del Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV, lo cual será socializado oportunamente a los actores inherentes a este espacio.

7

Conclusiones

- El CNC ha cumplido con la implementación de la Disposición Transitoria Trigésima Quinta de la LORLOTTTSV, referente a la transferencia de los productos licencias de conducir y placas de identificación vehicular, para lo cual emitió la Resolución No. 003-CNC-2022, que reforma la Resolución No. 006-CNC-2012 y que contempla los principios de movilidad sostenible, micromovilidad, seguridad vial, entre otros; y, la Resolución Nro. 007-CNC-2022 con la cual se transfiere el producto de licencias de conducir a los GAD metropolitanos y municipales, una vez que la ANT cumpla con las actividades establecidas en su cronograma presentado dentro de su plan de mejora y fortalecimiento institucional.
- El CNC revisa regularmente, al menos cada dos años, la asignación de modelos de gestión para los municipios y mancomunidades en la gestión del TTTSV, de acuerdo con el artículo 23 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012. Dado que la última revisión general se llevó a cabo en 2021 (Resolución Nro. 001-CNC-2021), el CNC ha solicitado la información de los criterios para la revisión de modelos correspondientes al año 2022 a las entidades responsables de estos como AME, ANT e INEC (dado el cambio de autoridades locales, el proceso se ha planificado que culmine durante el primer semestre del 2024).
- Actualmente, el servicio de Revisión Técnica Vehicular (RTV) no se brinda en todos los municipios a nivel nacional, debido a la falta de Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV). La ANT enfatiza que la revisión visual ya no es válida por sí sola y debe ser complementaria a la revisión mecánica para matricular un vehículo automotor. De los municipios a nivel nacional, el 45% cuenta con CRTV autorizados o en proceso de autorización, lo que representa un avance significativo en materia de seguridad vial.
- Las tasas de accidentabilidad y mortalidad en el tránsito muestran una tendencia a la baja con un promedio anual de reducción del 2,4% y 2% entre el 2012 y 2022, respectivamente, lo que indica una mejora en las condiciones de seguridad vial para la ciudadanía. La tasa de matriculación, transferida a los municipios según los parámetros establecidos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012, ha experimentado un crecimiento promedio anual del 16% durante el periodo 2013-2022. Este recurso se destaca como la fuente más relevante para el financiamiento de la gestión del TTTSV. A pesar de los esfuerzos, el proceso de certificación para el ejercicio de la competencia de control operativo de tránsito por parte de los GAD municipales y mancomunidades que adoptaron el modelo de gestión A en el 2021 aún está pendiente para la mayoría de ellos, salvo el caso de los municipios de Durán y Latacunga, los cuales ya obtuvieron su certificación.

- El CNC desarrolla procesos de fortalecimiento institucional y acompañamiento técnico para el ejercicio de la competencia de TTTSV. Las diferentes acciones implementadas son diseñadas y ejecutadas de manera interinstitucional, con diferentes actores involucrados en la gestión de la competencia, entre ellas, el MTOP, la ANT, la AME, y el Instituto Wuppertal para el Clima, Ambiente y Energía.
- El CNC ha promovido la inscripción de mancomunidades y consorcios, brindando apoyo técnico y jurídico a los GAD de diferentes niveles de gobierno interesados en colaborar en la gestión de sus competencias. Hasta la fecha, se han inscrito 9 mancomunidades que gestiona la competencia de TTTSV. La institucionalización del Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV, ha demostrado ser un espacio efectivo de articulación y aprendizaje, facilitando el intercambio de experiencias, conocimientos, y alertas sobre el cumplimiento de la normativa nacional que rige el TTTSV.

8

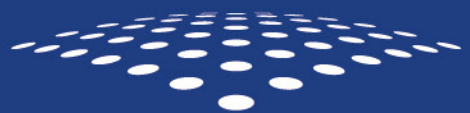
Recomendaciones

- Se sugiere al gobierno central, a través de la entidad reguladora del sector de TTTSV, que defina de manera oportuna y prioritaria políticas y directrices para la prestación del servicio de revisión técnica vehicular a nivel nacional. Específicamente, se insta a agilizar la emisión del reglamento correspondiente, el cual, según se ha informado, aún se encuentra en fase de elaboración.
- El CNC debe llevar a cabo, en cumplimiento del plazo establecido en el artículo 23 de la Resolución Nro. 006-CNC-2012, la revisión de la asignación de modelos de gestión de municipios y mancomunidades para la administración del TTTSV durante el presente año. Esto se fundamenta en la promulgación de la Resolución Nro. 001-CNC-2021 (Registro Oficial Suplemento Nro. 396 de 23 de febrero de 2021).
- Es imperativo realizar un seguimiento constante a la ANT con el fin de verificar el cumplimiento del cronograma estipulado en su plan de mejoras y fortalecimiento institucional. Esto permitirá continuar efectivamente con el proceso de transferencia del producto “emisión de licencias de conducir”.
- Se insta a mantener la implementación de acciones de manera coordinada, con el propósito de unificar los esfuerzos de diversos actores y garantizar la adhesión al marco legal vigente, el cual influye en el desempeño de la competencia de TTTSV. En particular, se espera que el ente rector de la competencia de TTTSV (MTO) coordine la capacitación, implementación y divulgación a los GAD municipales sobre la formulación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.
- Se debería continuar brindando apoyo técnico-jurídico a los GAD municipales que manifiesten interés en establecer mancomunidades o consorcios para gestionar la competencia en TTTSV. Esto se basa en el principio de solidaridad, con el objetivo de impulsar el desarrollo territorial conjunto.
- Es esencial mantener la ejecución de diferentes espacios o eventos que permitan identificar las principales debilidades que enfrentan los mancomunamientos. Esto facilitará la generación de procesos de aprendizaje entre pares, ya que compartirán y aprenderán de las experiencias exitosas, como es el caso del Círculo de Gerentes de las Mancomunidades de TTTSV.



Referencias bibliográficas

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD]. (19 de Octubre de 2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización . Quito, Provincia, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 303.
- Consejo Nacional de Competencias. (29 de Mayo de 2012). Resolución No. 006-CNC-2012. 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. Quito, Pichincha, Ecuador: Suplemento del RO Nro. 712.
- Consejo Nacional de Competencias. (23 de Febrero de 2021). Resolución Nro. 001-CNC-2021. Revisar los modelos de gestión determinados en el artículo 1 de la Resolución Nro. 005-CNC-2017. Quito, Pichincha, Ecuador: Tercer Suplemento del Registro Oficial Nro. 396.
- Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (10 de Agosto de 2021). Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito, Pichincha, Ecuador: Quinto Suplemento del Registro Oficial Nro. 512.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (3 de Enero de 2020). Procedimiento para la aplicación del Régimen Técnico de Transición de RTV. Quito: Oficio Nro. MTOP-STTF-20-01-OF.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (31 de Mayo de 2022). Oportunidad para salvar vidas y reducir siniestros viales con la Estrategia Nacional ES-SEGURA anunciada por el MTOP y el BID. <https://www.obraspublicas.gob.ec/oportunidad-para-salvar-vidas-y-reducir-siniestros-viales-con-la-estrategia-nacional-es-segura-anunciada-por-el-mtop/>



CNC

Consejo Nacional de Competencias

www.competencias.gob.ec

@competenciasnc

