



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
INSTITUTO DE POSTGRADO

UTN
IBARRA - ECUADOR

Instituto de
Posgrado

MAESTRÍA EN DERECHO MENCIÓN DERECHO CIVIL

TEMA:

“LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”

Trabajo de Investigación previo a la obtención del Título de Magíster en Mención
Derecho Civil

AUTOR: Santiago Renán Moncayo Montalvo

DIRECTOR: Dr. Henry Francis Franco Franco

IBARRA - ECUADOR

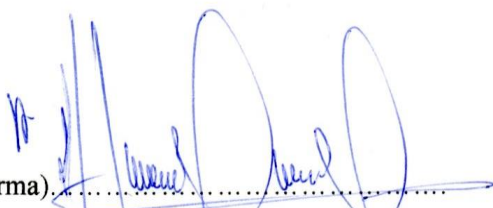
2021

CONSTANCIA DE APROBACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

En calidad de Director de la tesis de grado titulada “**LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.**” presentado por: **Santiago Renán Moncayo Montalvo**, para optar por el grado de Magister en Mención Derecho Civil, doy fe de que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a presentación privada y evaluación por parte del jurado examinador que se designe.

En la ciudad de Ibarra, a los 5 días del mes de septiembre de 2021

Lo certifico



(Firma).....

Dr. Henry Francis Franco Franco

C.C.: 1002188603

DIRECTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA



Instituto de
Posgrado

**AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA
UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1002238762		
APELLIDOS Y NOMBRES:	Santiago Renán Moncayo Montalvo		
DIRECCIÓN:	Rio Chinchipe y El Alpargate		
EMAIL:	santimmes@gmail.com		
TELÉFONO FIJO:	N/A	TELÉFONO MÓVIL:	0996370233
DATOS DE LA OBRA			
TÍTULO:	“LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”		
AUTOR (ES):	Santiago Renán Moncayo Montalvo		
FECHA:	2021/10/07		
SOLO PARA TRAB/AJOS DE GRADO			
PROGRAMA:	<input type="checkbox"/> PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO		
TITULO POR EL QUE OPTA:	Magíster en Mención Derecho Civil		
ASESOR /DIRECTOR:	Dr. Henry Francis Franco Franco		

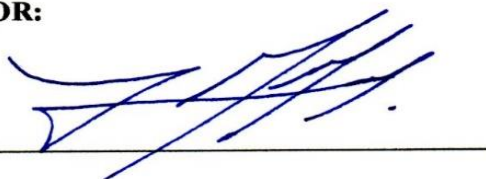
2.- CONSTANCIAS

El autor manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 07 días del mes de octubre del año 2021

EL AUTOR:

Firma



Nombre Santiago Renán Moncayo Montalvo
1003329990

REGISTRO BIBLIOGRAFICO

Guía: POSGRADO – UTN

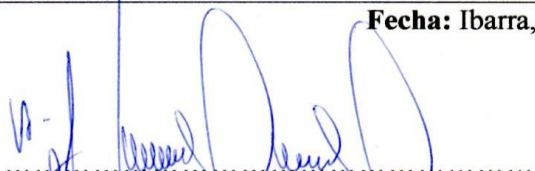
Fecha: Ibarra, 5 de septiembre de 2021


Santiago Renán Moncayo Montalvo: “LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”, /Trabajo de grado. Magíster en Mención Derecho Civil. Universidad Técnica del Norte.

DIRECTOR: Dr. Henry Francis Franco Franco

El principal objetivo de la presente investigación fue, Proponer una reforma al articulado del “REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTA DEL ECUADOR”, que fue dictado mediante Resolución No. 032-DIR-2012-ANT”, a fin de que la competencia de transporte en carga mixta sea entregada mediante proceso administrativo de descentralización a los Gad’s municipales para que estos puedan subsanar las necesidades al respecto en las parroquias rurales de sus respectivos territorios. Entre los objetivos específicos tenemos: Identificar en la muestra de estudio el conocimiento que los representantes del transporte comercial mixto, tienen acerca de la descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta del gobierno central hacia los GAD’s Municipales, que forman parte de la Mancomunidad de Tránsito del Norte. Analizar en forma jurídica el artículo 62 numeral 5 del RLOTTTSV y artículo 7 de la Resolución 032-DIR-2012-ANT. Formular una propuesta de reforma a este articulado a efectos de que la modalidad de transporte comercial de carga mixta sea considerada de ámbito intra cantonal.

Fecha: Ibarra, 5 septiembre de 2021


.....
Dr. Henry Francis Franco Franco
Director


.....
Santiago Renán Moncayo Montalvo
Autor

DEDICATORIA

Dedico la presente investigación a mi compañera de viaje interestelar Verónica y a mi amada hija Mila Simone.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi familia, mis docentes, tutor y asesor de tesis y a la prestigiosa Universidad Técnica del Norte, por brindarme la oportunidad de ampliar mis horizontes profesionales.

ÍNDICE GENERAL

CONSTANCIA DE APROBACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS	ii
AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE	iii
REGISTRO BIBLIOGRAFICO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
ÍNDICE GENERAL.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS	x
RESUMEN.....	xi
ABSTRATC.....	xii
CAPÍTULO I.....	1
1. Introducción.....	1
1.2. Problema de investigación.....	12
1.3. Objetivos de la investigación	12
1.3.1. Objetivo general.....	12
1.3.2. Objetivos específicos	13
1.4. Justificación.....	13
CAPÍTULO II	16
2.1. Antecedentes	16
2.1.1. Breve referencia histórica de los municipios.....	16
2.1.2. Referentes teóricos	18
2.1.3. Organización Administrativa	21
2.1.4. Descentralización y Competencia	24
2.2. Marco Legal	26
CAPÍTULO III.....	37
3. Marco Metodológico.....	37
3.1. Descripción del área de estudio.....	37
3.2. Población.....	37
3.3. Diseño y tipo de investigación	37

3.4. Procedimiento de investigación.....	38
3.4.1. Métodos.....	38
3.4.2. Técnicas.....	38
3.4.3. Análisis de Información.	38
3.5. Operalización de variables	40
CAPÍTULO IV	41
4. Resultados.....	41
4.1. Resultados acerca del conocimiento de la descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta según los choferes del Cantón Pimampiro.	41
4.2. Análisis del artículo 62 numeral 5 del RLOTTTSV y artículo 7 de la resolución 032-DIR-2012-ANT y propuesta de reforma de la resolución 032-dir-2012-ant.....	45
4.3. Propuesta de reforma.....	47
CAPÍTULO V	51
5. Conclusiones y Recomendaciones.....	51
5.1. Conclusiones	51
5.2. Recomendaciones.....	52
LINKOGRAFÍA:	53
BIBLIOGRAFÍA.....	54
ANEXOS.....	58
Anexo 1. Resolución de aprobación de tema de titulación.....	58
Anexo 2. Listado de Miembros de las Cooperativas de Transporte Comercial de Carga Mixta	60
Anexo 3. Encuesta	63
Anexo 4. Informe Urkund.....	65
Anexo 5. Evidencia Fotográfica.....	66

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tipo de choferes de la población de estudio	41
Tabla 2. Conocimiento que tienen los choferes a cerca de la institución pública que regula el servicio de transporte mixto	42
Tabla 3. Conocimiento acerca del ámbito territorial de operación de la modalidad de carga mixta	42
Tabla 4. Conocimiento acerca que institución regula el tránsito operativo en el cantón.	43
Tabla 5. Conocimiento acerca de la existencia de informalidad en la modalidad de transporte comercial de carga mixta en el cantón	43
Tabla 6. Principal falencia referente al control y planificación del tránsito según los choferes del Cantón.....	44
Tabla 7. Transferencia de la competencia de transporte comercial de carga mixta al municipio del Cantón Pimampiro según los choferes	45

RESUMEN

“LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”

Autor: Santiago Renán Moncayo Montalvo

Correo: santimmes@gmail.com

La presente investigación analiza y propone una reforma al articulado del “REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTA DEL ECUADOR”, que fue emitido mediante Resolución No. 032-DIR-2012-ANT”; el estudio se llevó a cabo en el catón Pimampiro Cantón Pimampiro, que forma parte de la Mancomunidad de Transito del Norte, en las sedes de las cooperativas de transporte mixto registradas en la super intendencia de compañías, con una población de 30 transportistas, siendo esta una investigación descriptiva, de tipo transversal, cuali-cuantitativa. Como resultado se determinó que: la principal falencia referente al control y planificación del tránsito según los choferes del cantón es la resistencia de la ciudadanía a la regulación con un 40%; el 43,3% de los choferes indagados les resulta indiferente la transferencia de la competencia de transporte comercial de carga mixta al municipio del cantón. La reforma propuesta tiene como fin que, la competencia de transporte en carga mixta sea entregada mediante proceso administrativo de descentralización a los Gad’s Municipales, el presente caso representados por MOVIDELNOR E.P. para que estos puedan subsanar las necesidades de transporte en las parroquias rurales de sus respectivos territorios.

Palabras clave: Descentralización, Competencia, Tránsito

ABSTRATC

“LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”

Author: Santiago Renán Moncayo Montalvo

Email: santimmes@gmail.com

This research analyzes and proposes a reform to the articles of the "REGULATION FOR COMMERCIAL TRANSPORTATION OF LIGHT AND MIXED CARGO OF ECUADOR", which was issued by Resolution No. 032-DIR-2012-ANT "; The study was carried out in the Pimampiro Cantón Pimampiro catón, which is part of the North Transit Association, at the headquarters of the mixed transport cooperatives registered in the superintendency of companies, with a population of 30 transporters, this being a descriptive, cross-sectional, quali-quantitative research. As a result, it was determined that: the main flaw regarding traffic control and planning according to the canton's drivers is the resistance of the citizens to the regulation with 40%; 43.3% of the drivers surveyed are indifferent to the transfer of competition for commercial mixed cargo transportation to the municipality of the canton. The purpose of the proposed reform is that the competence of mixed cargo transportation be delivered through an administrative decentralization process to the Municipal Gad's, the present case represented by MOVIDELNOR E.P. so that they can meet the transportation needs in the rural parishes of their respective territories.

Keywords: Decentralization, Competition, Transit

CAPÍTULO I

1. Introducción

El derecho constitucional es una rama del derecho que tiene por objeto el estudio de las leyes fundamentales que definen un Estado. Se refiere a todo lo relativo a la forma de Estado, forma de gobierno, derechos y garantías esenciales de las personas y regulación de los poderes públicos. En el caso particular de nuestra constitución, la organización del Estado.

El jurista argentino Dr. Manuel María Diez, en su obra titulada Manual de Derecho Administrativo al definir a la Administración Pública, señala que ésta:

Es un sintagma de límites imprecisos que comprende el conjunto de organizaciones públicas que realizan la función administrativa y de gestión del Estado y de otros entes públicos con personalidad jurídica, ya sean de ámbito regional o local. (Diez, 1977)

La definición del jurista argentino hace referencia a la relación jurídica administrativa que tiene el estado central con los organismos descentralizados en relación a los servicios que la administración pública brinda, concepto que sólo tiene un matiz diferente al objetivo de esta investigación en el sentido de desconocer la autonomía y descentralización de los diversos organismos que conforman la Administración Pública, de acuerdo a la Constitución de la República.

En virtud de lo anterior, el jurista brasileño Dr. Temístocles Brandau Cavalcanti, en una visión más omnicomprendiva de la Administración Pública, en su libro titulado Tratado de Derecho Administrativo, expresa:

Cuando se habla de administración, se debe comprender, a nuestro entender, todos los órganos que ejecutan los servicios del Estado, excluidos los judiciales y legislativos.

La noción merece ser considerada porque ella importa la integración al aparato del Estado de numerosos servicios apenas tutelados o controlados por el Estado y que integran su aparato administrativo, pero no solamente en sentido formal, como conjunto de órganos puede ser considerada la Administración, puede también tener un sentido de actividad o conjunto de tareas orientadas para el movimiento de la burocracia estatal, en su sentido más amplio, comprendiendo en el concepto todas aquellas que no sean ni judiciales ni legislativas. (Temístocles, 1964)

El autor citado en su concepto incluye a las denominadas “autarquías”, es decir a la forma de descentralización administrativa a través de la personificación de un servicio aparte de la administración centralizada que presta servicios que requieren mayor especialización y, consecuentemente, una organización adecuada y autónoma de gestión y personal técnico especializado.

Nuestro tema de estudio se centra específicamente en las facultades que la Constitución otorga a los Gobiernos Autónomos Municipales Descentralizados, de aquí en adelante GAD en lo referente al Sistema Nacional de Competencias y netamente al proceso de transferencia de la competencia de tránsito de la modalidad de carga mixta. Desde el Gobierno Central representado por la Agencia Nacional de Tránsito hacia el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Pedro de Pimampiro (GADMSPP), Provincia de Imbabura. (Asamblea, 2012)

De esta manera, como sugiere el jurista ecuatoriano Dr. Jorge León Trujillo, en su artículo Descentralización y autonomías en la Constitución: “la Constitución de 2008 establece un conjunto de disposiciones que plantean la descentralización del Estado en el marco de nuevas relaciones entre el gobierno central y los entes seccionales”. (León J. , 2008)

Según lo expuesto por el autor nacional, lo que busca la Constitución es la interacción entre los diferentes niveles de gobierno buscando un modelo de equidad y descentralización, sin embargo, pese a estos propósitos y evocando los conceptos de

eficacia y eficiencia, a que se hizo referencia anteriormente, invocando al reconocido administrador de empresas brasileño

Dr. Idalberto Chiavenato, si no se entregan los recursos suficientes para la descentralización y la autonomía, las normas constitucionales y legales que se refieren a la materia serán preceptos retórico o de mera ostentación pública, como sucede con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en materia de tránsito y transporte terrestre. (Chiavenatto, 1994)

Por las anteriores razones es que carece de sustento legal y financiero una de las piedras angulares del Plan Nacional del Buen Vivir 2017 - 2021, como lo es el Plan Nacional de Descentralización, en que se expresan los criterios que el Estado tomará para distribuir los recursos que la ley determine como asignación para los GAD, dentro del ámbito de sus competencias, como ocurre con los USD. 25.000 anuales que se destinó para el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pimampiro, ya que mal puede, con esos irrisorios presupuestos regular y controlar el tránsito y transporte que son considerados constitucionalmente sectores estratégicos del Estado.

Adicionalmente, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) crea el sistema nacional de competencias, con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades relacionadas con el ejercicio de las competencias. Dicho de otro modo, estas políticas de Estado corresponden a cada nivel de gobierno, conservando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiaridad.

Doctrinariamente la descentralización del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) al crear el sistema nacional de competencias, coincide con lo expuesto por la jurista chilena Dra. Dolores Rufián, cuando en su artículo titulado Descentralización - instituciones y financiamiento, expresa que para que exista descentralización: “es necesario que existan al menos dos etapas para llevar correctamente el proceso de descentralización la primera de preparación y la segunda de transición” (Rufián, 1995).

Conforme a la normativa constitucional del Ecuador, la descentralización territorial consiste en la atribución de potestades a personas jurídicas locales y regionales (comunidades locales), y se sustenta en una base geográfica cuyas competencias se determinan en razón de un determinado territorio. El jurista mexicano Dr. Gabriel Aghón, en su artículo Descentralización fiscal en América Latina: balance y principales desafíos, al referirse a la descentralización, expresa respecto de este tema que:

Es necesario lograr una adecuada planificación, ejecución, financiación y seguimiento de los avances registrados en el proceso”. Pero no podemos dejar de mencionar, por otro lado, que la descentralización es un proceso político, como indica. (Aghón, 1997)

En el caso de la descentralización, la transferencia de competencias aplicada en el Ecuador, carece de una adecuada “financiación”, ya que si se analiza los fondos con los cuales se pretende financiar están plasmados en la Resolución 006-CNC-2012, la pretendida descentralización y autonomía del tránsito y transporte terrestre aplicada en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales a los que se clasificó como “municipios tipo C”, que es el caso del cantón Pimampiro, implica asignarle un irrisorio presupuesto de USD.

25.000 (Veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) anuales, suma que en ningún caso es suficiente para contar con una infraestructura adecuada que subsane las mínimas necesidades cantonales.

De igual manera, el experto boliviano en descentralización Iván Cossío, en su consulta técnica hecha para la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, ONUAA, o más conocida como FAO (FAO), titulada Bolivia: descentralización, participación popular y desarrollo rural, expresa:

Como condición de dicho proceso, la voluntad política de descentralizar exige una real renuncia al poder por parte del Gobierno Central, dicho proceso puede reducirse a la simple transferencia de responsabilidades administrativas a los gobiernos locales,

implicando menores posibilidades para impulsar su efectivo desarrollo [...]. (Cossío, 1997)

De acuerdo a lo expuesto por los citados autores, si al proceso descentralizador no se le añade responsabilidad política y una real intención del Gobierno Central de desprenderse de ciertas competencias, las consecuencias pueden ser nefastas para la administración pública y los GAD municipales específicamente.

En concordancia con lo anterior, la experta hondureña en descentralización, ingeniera Guadalupe López, en su informe Retos de la implementación de la descentralización en Honduras, emitido para la Asociación de Municipios de Honduras, en mayo de 1999, expresó:

El Gobierno de Central no ha logrado poner en ejecución un verdadero programa de descentralización y fortalecimiento municipal, se navega en un mar de incertidumbres, transcurrido un año del actual gobierno no se conoce oficialmente el contenido de un programa de fortalecimiento municipal. La descentralización se encuentra en un ambiente desfavorable caracterizado por la inapropiada asignación de recursos y una inmovible voluntad política dominada por un espíritu centralista arraigado en la mente y las acciones de los funcionarios del Gobierno Central a pesar de los esfuerzos de los organismos internacionales de cooperación y los municipios para impulsar la descentralización. Ante tal situación se plantea la necesidad de definir nuevas estrategias de mediano y largo plazo que rompan las estructuras, culturales, históricas y modifiquen el modelo de Estado para facilitar el proceso descentralizador. (López, 1996)

La principal característica de los proyectos de descentralización y de autonomía ecuatorianos es que, independientemente de cómo se autocalifiquen, sus efectos jurídicos constituyen a lo más una desconcentración y una descentralización administrativa con especial énfasis en las rentas fiscales.

El jurista nacional Dr. Efraín Pérez Camacho, en su obra Derecho Administrativo, al referirse a la realidad de la descentralización ecuatoriana, expresa que:

Más que buscar la desconcentración de poder, el Estado busca el reacondicionamiento en la distribución de las rentas fiscales, mismas que son re direccionadas según la competencia del ente administrativo y las competencias reservadas por el ministerio rector. (Pérez, 2006)

Por esto el COOTAD señala como función de los Concejo Municipal de cada GAD, el ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley. Al ser una competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de planificar, construir y mantener la vialidad urbana así como la de planificar, regular controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal, expreso en los artículos 54 literal f) y 55 literales c) y f) del COOTAD, respectivamente.

En relación con lo anterior la faz administrativa de la descentralización está referida a la transferencia irrevocable de competencias desde el Gobierno Central a los denominados gobiernos autónomos descentralizados. Esta entrega de competencias, de acuerdo con el nuevo marco constitucional y legal, no puede tener lugar sin la correspondiente dotación de los respectivos recursos materiales y financieros, para lo cual se contempla un mecanismo de costeo al que nos referiremos al analizar la faz fiscal de la descentralización.

De acuerdo a lo expuesto, los GAD's deben buscar mecanismos mediante ordenanzas que les permita financiar las competencias transferidas. "personalizar entes institucionales es, desde esta perspectiva, una técnica organizativa que persigue crear autonomías funcionales o de gestión, como menciona," (Garcia de Enterría, 2008), en su curso de derecho administrativo, las normas emanadas de los órganos legislativos buscaran crear autonomías funcionales acorde a las necesidades de cada circunscripción territorial dentro del ámbito de sus competencias.

En concordancia con lo expreso anteriormente, el artículo 130 del COOTAD establece que:

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

El artículo transcrito expresa en forma categórica que a los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal, y, al mismo tiempo, definir en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia del COOTAD.

El experto nacional en descentralización Fernando Carrión, en su obra La descentralización en el Ecuador, expresa que este proyecto:

Ha venido ejecutándose durante estos últimos quince años tiene como anclaje institucional a los municipios (AME) y las provincias (CONCOPE) y se ha desarrollado sobre la base de la transferencia de importantes recursos económicos y también de algunas competencias bajo la modalidad uno a uno”. (Carrión, 2007)

Con lo dispuesto en el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), señala que los GAD Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de

transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la ley y las ordenanzas que expedían para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito, debiendo informar sobre las regulaciones locales en materia de control de tránsito y seguridad vial que vayan a aplicarse, en sus respectivas circunscripciones territoriales. Todo esto enmarcado en el contexto jurídico administrativo de aplicar las competencias entregadas por el gobierno central a las nuevas entidades administrativas que las ejecutarán y de la misma manera reservando la rectoría a nivel nacional del gobierno central.

En el mismo cuerpo legal, (LOTTTSV), su disposición transitoria décima octava de la referida ley establece que:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha reservado ciertas competencias, pero las transferidas están expresamente contempladas en las resoluciones emanadas del ente rector de control de la misma agencia. El Consejo Nacional de Competencias (CNC), de acuerdo a las facultades otorgadas en la Constitución, en el artículo 239 dispone que, el régimen de GAD se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo. Razón por la cual mediante Resolución N° 006-cnc- 2012, publicada en el R.O. N° 712 de mayo del 2012, resolvió transferir progresivamente las competencias

para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GAD Metropolitanos y Municipales del país, en los términos previstos en dicha resolución.

En este contexto no existe capacidad de descentralizar si se transfieren solo recursos y no atribuciones o viceversa. Es por esto, que el nuevo enfoque de este proceso, la transferencia de competencias por niveles de gobierno, es un elemento muy importante y quizá el más rico de este nuevo proceso de descentralización, sobre el cual, el COOTAD delinea claramente las competencias por cada nivel de gobierno y busca subsanar un viejo problema de superposición de funciones y competencias en el territorio. Además, la obligatoriedad en la entrega de esas competencias hacia los GAD, evita las clásicas negociaciones uno a uno, que demuestran un proceso de transferencia desordenado, basado en criterios políticos e intereses particulares, que mantenían polos de desarrollo opuesto.

El ingeniero Fernando Buendía, en su informe titulado los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para que la descentralización sea efectiva, es imperiosamente necesario que: El Estado es quien dispone que las transferencias de recursos se hagan en función de las nuevas competencias que progresivamente se asuman. (Buendía, 2011)

El Estado en cumplimiento de la Constitución es quien obligatoriamente debe transferir la cantidad adecuada de recursos para que las competencias sean aplicables.

Al revisar la Resolución 015-2011-cnc del Consejo Nacional de Competencias, y de acuerdo a publicaciones de la fecha, encontramos que, “las únicas competencias que iban a transferirse en 2011 son las correspondientes a tránsito y transporte terrestre a nivel cantonal, así como el manejo del riego a nivel provincial”. Como (Roche, 2011) lo menciona, la resolución para transferencia de competencias debía ser efectiva en el mismo año de su vigencia, sin embargo, Ministerio de Finanzas del Ecuador mediante acuerdo N° 033 de 2014, expidió las normas de procedimiento para la transferencia de fondos públicos por concepto de la tasa de matriculación y sus multas.

Ante esto es necesario cuestionarse lo siguiente: El proceso de descentralización está cumpliendo con las metas propuestas, o tal vez los recursos destinados por el Estado para el desempeño de la competencia de tránsito y transporte terrestre no son suficientes.

El artículo 3 de la resolución 006-cnc-2012, estableció tres modelos de gestión diferenciados, A, B y C, estos modelos están establecidos en función de las necesidades territoriales y cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los GAD Metropolitanos y Municipales, y finalmente los requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio. Para esto, el artículo 28 de la resolución 006-cnc-2012, estableció la distribución de los valores recaudados por concepto del cobro de tasas de matriculación y sus multas asociadas por parte de los GAD y gobierno central.

La distribución de recursos tiene que estar en función de variables como: población, cobertura y necesidades básicas insatisfechas. Además, deben existir ciertos incentivos a logros en el mejoramiento de los niveles de vida, transparencia financiera de las entidades seccionales, tributación nacional y local (incentivos por incrementos en la recaudación) y dinamismo productivo.

El Consejo Nacional de Competencias, mediante la resolución 006-cnc-2012, calificó al Gobierno Autónomo Descentralizado de San Pedro de Pimampiro en la categoría “C”, esta clasificación servirá para determinar la distribución de recursos y competencias que administrará conforme determine la ley. Para que las competencias puedan ejecutarse, la Agencia Nacional de Tránsito, mediante resolución 111-ANT-2014, certificó la transferencia y ejecución de la competencia de títulos habilitantes para el Gobierno Autónomo Descentralizado de San Pedro de Pimampiro, en la cual no está incluida la modalidad de transporte de carga mixta.

En este contexto al referirnos a títulos habilitantes, el jurista argentino Dr. Alfredo Gustavo Puig, en su obra Derecho Administrativo. señala que la concesión de servicios

públicos también permite que el Estado central se desvincule de la prestación de los servicios a cambio de una cantidad determinada, cuando expresa:

La concesión de servicios público es también una específica manera en que el Estado satisface necesidades generales de la comunidad, valiéndose de la colaboración de los administrados esta constituye un contrato por el cual el Estado (concedente) encomienda a una persona, física o jurídica, privada o pública (concesionario), la organización y el funcionamiento de un servicio público por un determinado lapso". (Puig, 2003)

Estos títulos habilitantes, a manera de contratos de operación o permisos de operación, son el único documento que faculta a particulares a prestar el servicio de transporte público.

La Agencia Nacional de Tránsito, conforme al artículo 4 de la resolución 111-ANT-2014, dispuso que los títulos habilitantes que le corresponde otorgar al GAD de San Pedro de Pimampiro, son: Transporte Público Intra cantonal, Transporte comercial en taxis convencionales, transporte comercial de carga liviana y Transporte comercial escolar- institucional; las demás modalidades seguirán siendo reguladas por la ANT, esto es la modalidad de carga mixta.

Dentro de las competencias que corresponden al Gobierno Autónomo Descentralizado de San Pedro de Pimampiro, la Agencia Nacional de Tránsito, en el artículo 6 de la resolución 111- ANT-2014, estableció que se respetarán todos los actos o resoluciones emitidos por la autoridad competente con anterioridad a la firma de la presente resolución, conforme a los principios de la Ley y la Constitución. Esto quiere decir, que ningún proceso se detendrá o dilatará por la publicación y aplicación de la resolución mencionada.

Para la aplicación por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Pedro de Pimampiro de las competencias otorgadas deberá darse observancia a los estudios de necesidad constantes en las Resoluciones N°018-DIR-2012-ANT del 09

de febrero del 2012 y 034-DIR-2013-ANT del 19 de febrero de 2013, que fueron debidamente aprobados y emitidos por el Directorio de la ANT, en ejercicio de las facultades otorgadas por la ley para de esta manera poder subsanar las necesidades del cantón en materia de tránsito.

1.2. Problema de investigación

La deficiente condición en la vialidad rural, que impide la correcta operación del servicio de transporte público intra cantonal desde las cabeceras cantonales a las parroquias rurales de los cantones que conforman la mancomunidad de tránsito del norte, considerando el mal estado de la vialidad rural y a su vez la concentración de las compañías de transporte de carga mixta en las cabeceras cantonales.

1.3. Objetivos de la investigación

Analizar el “REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTA DEL ECUADOR”, que fue dictado mediante Resolución No. 032- DIR-2012-ANT”, a fin de proponer una reforma al reglamento mencionado para que la competencia de transporte en carga mixta sea entregada mediante proceso administrativo de descentralización a los Gad’s Municipales.

1.3.1. Objetivo general

Proponer una reforma al articulado del “REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTA DEL ECUADOR”, que fue dictado mediante Resolución No. 032-DIR-2012-ANT”, a fin de que la competencia de transporte en carga mixta sea entregada mediante proceso administrativo de descentralización a los Gad’s municipales para que estos puedan subsanar las necesidades al respecto en las parroquias rurales de sus respectivos territorios.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar en la muestra de estudio el conocimiento que los representantes del transporte comercial mixto, tienen acerca de la descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta del gobierno central hacia los GAD´s Municipales, que forman parte de la Mancomunidad de Tránsito del Norte.
- Analizar en forma jurídica el artículo 62 numeral 5 del RLOTTTSV y artículo 7 de la Resolución 032-DIR-2012-ANT.
- Formular una propuesta de reforma a este articulado a efectos de que la modalidad de transporte comercial de carga mixta sea considerada de ámbito intra cantonal.

1.4. Justificación

El presente proyecto de investigación es importante porque tiene la finalidad de recabar información sobre la transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Gobierno Central hacia los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que conforman la mancomunidad de tránsito de Norte del país y encontrar un instrumento jurídico adecuado para la realidad del territorio que permita su aplicación y ejecución de las competencias transferidas, mismo que pueda subsanar las necesidades de transporte plasmadas en los estudios de necesidad respectivos.

Como se menciona en el artículo publicado por el sitio web expectativa, “La mancomunidad es la más grande del país, para la Gestión Descentralizada de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial la integran 13 municipios de la Región Norte del Ecuador,

aglutina a cuatro provincias Imbabura, Carchi, parte de Esmeraldas y Pichincha.

Esta mancomunidad consiste en agrupar a 13 municipios, aunque la firma lo realizaron 11 alcaldes de los 13 que lo configuran: Huaca, Bolívar, Espejo, Mira, Montúfar, Pimampiro, Ibarra, Antonio Ante, Otavalo, Pedro Moncayo y San Lorenzo; Urcuquí y Río verde lo harán en los próximos días. Sin embargo, los municipios de Tulcán, Cotacachi, Cayambe y Sucumbíos han expresado su interés en adherir.

La mancomunidad tiene como objetivo planificar, regular, administrar y controlar el tránsito; funcionará bajo los principios de reciprocidad y desconcentración. Cada uno de los municipios tendrá técnicos permanentes para resolver en territorio temas relacionados con transporte, tránsito y seguridad vial.” (Expectativa, 2015)

La temática de la presente investigación es de interés público, pues se dirige a todas las personas que necesitan conocer y entender las nuevas competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales del Norte, representados por MOVIDELNOR E.P. y las autoridades competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

La investigación se considera factible pues se cuenta con las herramientas necesarias para poder llevarla a cabo, la Universidad goza de una biblioteca virtual de la cual se puede extraer la bibliografía necesaria, conjuntamente, y gracias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que conforman la mancomunidad de tránsito del Norte, se cuenta con acceso a las fuentes legales y doctrinarias de la investigación.

Además, en la Carrera de Derecho de la UTN, no se ha realizado ninguna investigación sobre este tema por lo que adquiere el carácter de novedoso y tiene además el fin personal del investigador de contribuir a la sociedad con un medio para

ejercer uno de sus principales derechos, además de adquirir nuevos conocimientos y experiencia profesional durante la realización del proyecto.

También es necesario mencionar que la descentralización es parte del Plan Nacional del Buen Vivir 2017-2021 (Secretaría Técnica Planifica Ecuador). Además, cumple con los siguientes parámetros:

- **ORIGINALIDAD:** Es un tema que no se ha tratado antes ya que desde que se descentralizó la competencia de tránsito hacia los gobiernos autónomos descentralizados municipales, no se ha realizado cambios substanciales en la norma de tránsito y transporte terrestre.
- **INTERES:** Al ser la propuesta una reforma a las normas vinculadas al servicio de transporte comercial mixto el interés del mismo es de nivel nacional.
- **IMPORTANCIA:** es importante que se realice el cambio recomendado ya que al no hacerlo, no se subsana la demanda de transporte mixto en la parte rural de los cantones que conforman la mancomunidad de tránsito.
- **NOVEDAD:** Es novedoso ya que no se han realizado investigaciones similares en el ámbito de la mancomunidad norte de tránsito.
- **IMPACTO:** el impacto es directo en la población rural ya que por todo medio busca poder movilizarse dentro del sector que realiza su actividad económica.
- **FACTIBILIDAD:** Es totalmente factible ya que su implementación no afecta derechos de ciudadanos, sino en contrario busca garantizar el derecho de la movilidad humana.

CAPÍTULO II

2.1. Antecedentes

2.1.1. Breve referencia histórica de los municipios

Desde que los municipios se crearon por el emperador romano Julio César en el año 50 a.C., estos han sido generalmente reconocidos como la institución que más eficientemente establece la presencia del Poder Público al interior de cualquier país, entendiendo a los municipios como gobiernos autónomos y no como meras extensiones del poder ejecutivo. El jurista argentino Dr. Antonio María Hernández, en su obra Derecho Municipal, al referirse a la historia de los municipios, sostiene el origen romano de los municipios, cuando expresa:

La Lex Julia Municipalis, del 45 a. C., regulaba la organización municipal de las ciudades de Italia y de la Galia Cisalpina, aunque también influyó en la constitución de otros municipios de las provincias. Esta ley disponía que la población del municipio se componía de ciudadanos, distribuidos en curias y habitantes de otras ciudades, sometidos a las cargas, pero sin derechos. La asamblea del pueblo elegía los magistrados (dictador, pretor, edil). Regíase el municipio por un colegio de cuatro funcionarios elegidos anualmente: dos investidos del poder judicial de los pretores (duoviri jure dicundo) y dos con poderes de policía edilicia (duoviri aediles). Algunos municipios tenían cuestores y tribunos. El Consejo Comunal (Senado) constituía el orden de los decuriones, ordinariamente compuesto de cien miembros vitalicios. (Hernández A. , 2003)

Como señala el referido autor, los municipios romanos se extendieron en Roma en la época de la república, extendiéndose posteriormente a las colonias que aceptaban

pacíficamente la dominación, otorgándoseles competencias y privilegios, dentro de los cuales se permitía la elección de las autoridades que gobernaban las ciudades.

Con las invasiones romanas el municipio se extendió a las provincias conquistadas de Grecia, Galia y la Península Ibérica, hoy Francia, España y Portugal.

La jurista brasileña Dra. Hely Lopes Meirelles, en su obra *Derecho Municipal Brasileño*, al referirse al municipio romano, refiriéndose a la forma cómo el municipio romano se consolidó en Francia, España y Portugal, expresa:

Así el régimen municipal llegó a Francia, España y Portugal, y paulatinamente se fue modificando, bajo la dominación bárbara que sucedió a la hegemonía romana [...] la legislación romana – bajo la dominación bárbara no fue abolida y el régimen municipal permaneció intacto durante el feudalismo, en los siglos XI y XII. (Lopes, 1996)

De acuerdo a lo expuesto, el municipio romano no sufrió grandes modificaciones en la Edad Media, pasando, posteriormente a ser la institución más importante en la causa emancipadora, ya que según expresa el jurista argentino Dr. Antonio María Hernández, en su obra *Derecho Municipal*:

El cabildo del gobierno indiano es solamente un engranaje del sistema monárquico absolutista español; y como tal, absolutamente ajeno al espíritu republicano representativo de nuestras actuales instituciones. Pero dentro del cabildo existió la institución del cabildo abierto, el cual, en efecto, poseía los caracteres de una democracia representativa sobre la base del voto calificado. En las épocas normales el cabildo abierto no era convocado. Pero frente a circunstancias anormales adquiriría una importancia decisiva. Así, cuando el espíritu revolucionario agitó las conciencias americanas, el cabildo abierto sirvió de cauce jurídico al naciente movimiento democrático. En este sentido es dable afirmar que los cabildos coloniales son un

antecedente histórico de nuestro sistema republicano representativo. (Hernández A. , 2003)

Debe recordarse que cuando España fue invadida por Francia en el año 1810, fueron los cabildos americanos los que proclamaron la independencia de las colonias, situación que, posteriormente, implicó un importante papel en la gesta libertadora, continuando los municipios perfeccionándose, pero con la esencia histórica de su formación siendo la instancia gubernativa más cercana al pueblo.

2.1.2. Referentes teóricos

La transferencia significativa de funciones administrativas comprende también el poder de tomar decisiones y establecer objetivos. Para efectos de entender el tema que se trata, es importante el diferenciar “descentralización” de “transferencia”. Para estos dos conceptos existen definiciones distintas, términos a los que con frecuencia se da significado equivalente. Sin embargo, la descentralización se puede definir como: el traspaso de funciones administrativas desde un lugar central y la transferencia de competencias supone el traspaso de poder desde un lugar central.

En la práctica la transferencia implica cumplir lo que otros han decidido, dejando muy poco espacio para que se fijen objetivos propios, pues lo sobresaliente está en que los Gobiernos Municipales buscan la participación del público en planes y programas que pueden tener connotaciones de impacto en sus comunidades, el proceso de transferencia es el que indica el COOTAD en su artículo 154.- “ Transferencia de competencias.- Para la transferencia progresiva de nuevas competencias adicionales o residuales a los gobiernos autónomos descentralizados, el Consejo Nacional de Competencias observará el siguiente proceso:

- **Informes habilitantes:** El proceso de transferencia iniciará con la elaboración de un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de las competencias a ser descentralizadas y un informe de la capacidad operativa de

los gobiernos autónomos descentralizados para asumir las nuevas competencias.

Para el informe sobre el estado de situación de la ejecución y cumplimiento de las competencias, el Consejo Nacional de Competencias solicitará al organismo nacional de la Función Ejecutiva correspondiente, la elaboración de un informe técnico sectorial sobre el estado de ejecución y cumplimiento actual de las nuevas competencias. El informe incluirá un detalle de los talentos humanos, los recursos materiales y tecnológicos correspondientes a tales competencias, así como también de los déficits existentes y una estimación total de los recursos necesarios para alcanzar la suficiencia en el ejercicio de las competencias. Paralelamente, el Consejo Nacional de Competencias solicitará al organismo rector de las finanzas públicas, la elaboración de un informe de los recursos financieros existentes para la gestión de las competencias, el mismo que incluirá la información presupuestaria a nivel de partida debidamente territorializada y una estimación de los recursos necesarios para alcanzar la suficiencia. En relación con el informe de la capacidad operativa actual de cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados que van a asumir las nuevas competencias el Consejo Nacional de Competencias establecerá los mecanismos y procedimientos, para formarlos conjuntamente con las asociaciones respectivas de cada nivel de gobierno.

- **Informe de la comisión de costeo de competencias:** Con los informes del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia, de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados y de recursos existentes, se integrará una comisión técnica sectorial de costeo de competencias, de conformidad con el artículo 123 de este Código, la cual identificará los recursos necesarios correspondientes a las competencias, y presentará un informe vinculante al Consejo Nacional de Competencias, en el plazo establecido por el mismo. Este informe deberá considerar las diferencias de escala en los costos según las densidades de población, así como también

una cuantificación de los déficits financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

- **Identificación de los gobiernos autónomos descentralizados que recibirán las competencias y de aquellos que entrarán en un proceso de fortalecimiento institucional:** Con los informes técnicos señalados y el costeo de los recursos correspondientes, el Consejo Nacional de Competencias, determinará los gobiernos autónomos descentralizados que se encuentran en condiciones de recibir las nuevas competencias y aquellos que requieran un proceso de fortalecimiento institucional. Estos últimos serán clasificados en dos grupos de acuerdo a sus necesidades de desarrollo de capacidades, para recibir las competencias en una segunda o tercera fase. El gobierno central se encargará de ejecutar temporalmente las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados que aún no tengan las condiciones institucionales para recibirlas.
- **Resolución de transferencia de competencias y recursos:** El Consejo Nacional de Competencias expedirá una resolución motivada mediante la cual se transfiere las competencias y recursos a cada gobierno autónomo descentralizado. La resolución contendrá el detalle de las competencias, talentos humanos, y recursos financieros, materiales y tecnológicos transferidos. Entrará en vigencia desde su publicación en el Registro Oficial.
- **Entrega efectiva de recursos:** En el plazo máximo de tres meses contados desde la publicación en el Registro Oficial de la resolución, los ministerios correspondientes de la Función Ejecutiva realizarán la entrega efectiva de los recursos materiales y tecnológicos al gobierno autónomo descentralizado correspondiente, conforme las normas que regulan los bienes del sector público. Dentro del mismo plazo, transforman los talentos humanos tanto de servicio civil como los regulados por el Código del Trabajo con el apoyo

técnico y jurídico del organismo rector en materia de recursos humanos y remuneraciones del sector público, y del organismo rector en materia laboral y del trabajo, de conformidad con las leyes respectivas. El organismo rector de las finanzas públicas, dentro de este mismo plazo, transferirá los recursos. Financieros correspondientes, de conformidad con la programación fiscal. En adelante, incluirá obligatoriamente en el presupuesto de los siguientes ejercicios fiscales los recursos que le corresponde al gobierno autónomo descentralizado respectivo por estas transferencias.

- **Proceso de fortalecimiento institucional:** El Consejo Nacional de Competencias aprobará un cronograma, que será publicado en el Registro Oficial, para efectuar progresivamente las transferencias de competencias exclusivas y recursos a los gobiernos autónomos descentralizados que requieran un proceso de fortalecimiento institucional en una segunda y tercera fase, y fijará los plazos para la transferencia. El procedimiento para estas transferencias será el mismo dispuesto para la primera fase. El Consejo Nacional de Competencias establecerá los plazos para la elaboración y presentación de los informes”.

2.1.3. Organización Administrativa

La organización administrativa, de acuerdo a lo que expone el jurista argentino Dr. Roberto Dromi, en su obra Derecho Administrativo: “Es el conjunto de normas jurídicas que regulan la competencia, relaciones jerárquicas, situación jurídica, formas de actuación y control de los órganos y entes de la función administrativa.” (Dromi, 1996)

La organización administrativa se rige, de acuerdo al mencionado autor por principios jurídicos esenciales, que son la competencia y la jerarquía, destacando que la Constitución de la República del Ecuador, al referirse a los principios de la administración, señala que uno de los principios de la administración pública es la

descentralización de acuerdo a lo que dispone el Art. 227 de la norma superior, que establece:

Art. 227.- Principios de la administración. – La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

Una simple referencia a los principios mencionados en la Constitución de la República permitirá apreciar si la transferencia de competencia al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Pimampiro, cumple con los señalados principios.

Pero para hablar de las facultades que la Constitución de la República otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, es necesario que la descentralización y la autonomía no sean un mera retórica, ya que si se permite la existencia de organismos descentralizados y autónomos carentes de recursos, obviamente que el más perjudicado va a ser quien debe recibir el servicio público por parte de instituciones que carecen de eficacia y eficiencia para cumplir las competencias que la propia ley les confiere, así por ejemplo, dentro de la presente investigación se pondrá de manifiesto que en virtud de las regulaciones y directrices del Consejo Nacional de Competencias expresadas en la Resolución 006-CNC-2012, la pretendida descentralización y autonomía del tránsito y transporte terrestre aplicada en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales a los que en su gran parte se clasificó como “municipios tipo C”, como el cantón Pimampiro, esto implica asignarle un irrisorio presupuesto de USD. 25.000 (Veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de Norteamérica) anuales, suma que en ningún caso alcanza para organizar una infraestructura adecuada que subsane las mínimas necesidades cantonales.

En virtud de lo anterior, la administración pública, en general, debe ser analizada desde el punto de vista de la eficacia y de la eficiencia, ya que según expresa el reconocido

administrador de empresas brasileño Dr. Idalberto Chiavenato, quien, al referirse a estos importantes factores, la eficiencia y eficacia de la Administración, expresa:

Toda organización debe ser analizada, al mismo tiempo bajo el alcance de la eficacia y de la eficiencia: la eficacia es una medida normativa del alcance de los resultados; en cuanto a la eficiencia es una medida normativa de la utilización de los recursos en ese proceso [...] La eficiencia es una relación entre costos y beneficios. Así, la eficiencia está dirigida para que las cosas sean debidamente hechas y ejecutadas (métodos) a fin de que los recursos sean utilizados en la forma más racional posible [...] La eficiencia no se preocupa de los fines sino de los medios, ella se inserta en las operaciones dirigidas hacia los aspectos internos de toda organización. Luego, quien se preocupa de los fines que deben alcanzarse, es la eficacia, que se dirige al éxito del alcance de los objetivos, enfocada en los aspectos externos de la organización. En la medida en que el administrador se preocupa de hacer correctamente las cosas, él se está dirigiendo hacia la eficiencia (mejor utilización de los recursos disponibles) [...] cuando se evalúa el alcance de los resultados, esto es, para verificar si las cosas están bien hechas, estamos dirigiéndonos hacia la eficacia (alcance de los objetivos a través de los recursos disponibles). (Chiavenato, 1994)

Tomando en consideración lo expuesto por el autor Idalberto Chiavenato, lo ideal es que una organización sea, al mismo tiempo, eficaz y eficiente, pero puede suceder que sea eficaz, es decir que cuente con los recursos, pero sea ineficiente porque no los utiliza adecuadamente; o por el contrario, sea eficiente, es decir, utiliza adecuadamente los recursos de los cuales dispone, pero que sea ineficaz, porque estos no son suficientes.

Esbozados, en consecuencia, los parámetros de eficiencia y eficacia, puede afirmarse que la Resolución 006-CNC-2012, que pretende la descentralización y autonomía del tránsito y transporte terrestre aplicada en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, no ha sido eficaz, por la falta de recursos, ni eficiente, porque es tal la ausencia de recursos que resulta imposible utilizarlos en forma adecuada.

2.1.4. Descentralización y Competencia

En base a la eficacia y a la eficiencia a la que se ha hecho mención, importante es definir, igualmente, los conceptos de; Descentralización y Competencia, para tener una visión omnicomprendensiva de la realidad.

El jurista mexicano y ex ministro de la Suprema Corte Federal de los Estados Unidos de México, al referirse, en su obra Derecho Administrativo, a la descentralización, expresa:

La descentralización administrativa consiste en confiar algunas actividades administrativas a órganos que guarden relación que no sea de jerarquía con el gobierno central, en términos amplios se puede entender como la transferencia de responsabilidades de planificación, gerencia y recaudación y asignación de recursos, desde el gobierno central a una entidad distinta que posea patrimonio propio, personalidad. (Fraga, 1990)

La descentralización, de acuerdo a lo expuesto, se presenta cuando el Estado Central desempeña alguna de sus funciones por medio de otras personas jurídicas, en el caso de la presente investigación, de Derecho Público, como lo son los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, pudiendo señalar fundadamente que la descentralización presupone dos personas jurídicas distintas, por una parte el Estado Central y por la otra la persona jurídica de Derecho Público que ejecutará el servicio, como ocurre con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en materia de tránsito y transporte terrestre, como lo señala el COOTAD en su artículo Art. 105.- Descentralización.- La descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados.

Pero la descentralización debe concurrir, necesariamente, con la competencia, la cual, de acuerdo a lo expuesto por el jurista chileno Dr. Luis Hernández Olmedo, en su

artículo titulado Convenios Administrativos de Transferencia de Competencias a los Gobiernos Regionales. Antecedentes Jurídicos y Modalidades de Ejecución, se define como:

En el caso del derecho administrativo, la competencia está determinada por tres elementos: el territorio, la materia y la jerarquía Y se configura materialmente en el momento que a un organismo u órgano público se le determina:

- En cuanto el elemento territorio, el ámbito espacial en el cual sus actuaciones serán válidas, sea el país, una región, provincia, comuna o localidad.
- En cuanto el elemento materia, las funciones o tareas que debe cumplir, que corresponden a la descripción del tipo de actividades que puede y debe desarrollar; y
- En cuanto el elemento jerarquía, las atribuciones que tiene en el desempeño de esas funciones y en ese ámbito espacial.
- Como vemos, estos elementos que determinan la competencia tienen una expresión jurídica precisa: las materias que puede abordar un órgano se denominan funciones; y las jerarquías, atribuciones. (Hernández L. , 1996)

El mencionado jurista es claro en su definición al determinar hasta dónde llega la competencia de los órganos descentralizados, como ocurre con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, más aún si se toma en consideración lo dispuesto en el numeral 6 del Art.264 de la Constitución de la República que expresamente establece que es competencia de los GAD's planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

2.2. Marco Legal

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Las normas legales relacionadas con el proceso y ejercicio de las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial por parte de los GADs Metropolitanos y Municipales, que se han tomado en consideración en la elaboración de este trabajo, son las siguientes:

Constitución Nacional de la República del Ecuador

*La Constitución de la Republica en el numeral 25 del **artículo 66** garantiza a los ecuatorianos el derecho de acceder a servicios públicos de calidad, es decir “El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características”. Con este antecedente entendemos que el servicio público de transporte terrestre no es un lujo si no un derecho garantizado por el estado ecuatoriano. (Asamblea N. C., 2008)*

El principio de la autonomía municipal, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en condición de personas jurídicas de derecho público que poseen un cúmulo de competencias para atender en forma más óptima las necesidades de la comunidad local, pero la autonomía de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales encuentra límites en el ordenamiento constitucional.

El término autonomía importa una pluralidad de significados como la capacidad de autogobierno, de auto organización, de promulgación de normas propias y de auto administración.

La autonomía de los gobiernos autónomos descentralizados está expresamente consagrada en el Art. 238 que dispone:

Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.

Concuerda con la anterior disposición el numeral 6 del Art. 3 de la Constitución de la República, que señala como deber primordial del Estado Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.

En forma más específica, el Art. 264 de la Constitución de la República determina las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, estableciendo en sus numerales 3 y 6 que les corresponde:

Planificar, construir y mantener la vialidad urbana

- *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*

El proceso de municipalización del tránsito, vialidad y transporte terrestre, se inició de forma irreversible, demostrando una nueva conciencia descentralizadora en el país sobre las materias relativas al tránsito urbano, asunto de interés directo de los cantones y de sus

habitantes, destacando que la legislación vigente introdujo derechos que son correctamente ejercidos por los usuarios del sistema vial, cumpliendo así con las reales necesidades de la población

**CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL,
AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN**

En el mismo tenor el señalado código en su Art. 55 establece como competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales:

Planificar, construir y mantener la vialidad urbana

- *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal (f)*

Igualmente, el Art. 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Art. 130.- *Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. – El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:*

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

La señalada disposición del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización es la mejor y más equilibrada norma descentralizadora en materia de tránsito, ya que se prevé una clara división de responsabilidades en donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, destacando que los municipios, en particular tienen una esfera de competencia sustancialmente ampliada en el tratamiento del tránsito y transporte terrestre, cosa que no ocurría en la legislación anterior a lo que se añade la practicidad que todos los ciudadanos en los GAD's Municipales, encuentran solución a todas estas materias en su propio cantón, asumiendo los municipios la responsabilidad por la planificación, la operación y la fiscalización del tránsito y la vialidad en el territorio cantonal, desempeñando igualmente estas instituciones las tareas de señalización, fiscalización, aplicación de penalidades y educación de tránsito.

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 30.4.- *Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus*

respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e inter cantonales de tránsito y transporte. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intra regional, Interprovincial, Intra provincial e Intra cantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 57.- *Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.*

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 60.- *De conformidad con la Ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores:*

- 3. Servicio de Transporte Intra cantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales). El perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por los GAD's en coordinación con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales; o directamente por los GAD's que hubieren asumido las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio, o el GAD's que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio.*
- 2. Servicio de Transporte Intra provincial (inter cantonal): se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o el*

GAD's Regional que hubiere asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio.

Art. 62.- *El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías), puede ser de los siguientes tipos:*

5. *Transporte mixto: Consiste en el transporte de terceras personas y sus bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica, permitiendo el traslado en el mismo vehículo de hasta 5 personas (sin incluir el conductor) que sean responsables de estos bienes, sin que esto obligue al pago de valores extras por concepto de traslado de esas personas, y sin que se pueda transportar pasajeros en el cajón de la unidad (balde de la camioneta). Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.*

Art. 63.- *Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:*

d) *Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.*

REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (Resolución N° 032-DIR-2012-ANT, de fecha 1 de junio de 2012)

El servicio de transporte de carga liviana y mixto es aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea transporte público. Están organizados en personas jurídicas legalmente constituidas y registradas, que han obtenido el título

habilitante respectivo. Estas cooperativas y compañías de transporte de carga liviana y mixta deben cumplir con los protocolos de seguridad emitidos por la ANT: procesos de evaluación, selección, control y capacitación de sus conductores, programas de mantenimiento de la flota vehicular, etc.

Esta modalidad de Transporte estará autorizada y supervisada por la ANT y en nuestro caso particular por los GAD's Municipales representados por la Mancomunidad del Norte quien se encarga de la emisión de títulos habilitantes y del control operativo en la jurisdicción de los cantones pertenecientes a la Mancomunidad.

EL REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTO, Resolución N° 032-DIR-2012-ANT, de fecha 01 de junio del 2012 tiene el objeto de garantizar a las operadoras cumplan con las normas y requisitos establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento y demás regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las compañías y cooperativas de esta modalidad de transporte no podrán realizar otro tipo de servicio que el fijado en su permiso de operación y dentro del ámbito de operación territorial, caso contrario serán sancionadas administrativamente por el ente ejecutor de la competencia de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Se podrán crear nuevas operadoras de carga liviana y mixta siempre que se realizaren los estudios técnicos que sustenten tales creaciones, de acuerdo a los requisitos y parámetros definidos por la ANT u organismo Ejecutor de la competencia.

Una vez otorgado el permiso de operación, las unidades podrán circular prestando el servicio hasta que termine la vida útil del automotor. Las operadoras de transporte comercial de carga liviana y mixta para obtener el permiso de operación deberán contar con una infraestructura mínima: áreas de administración, atención al público, área de espera, equipo informático, etc.

Los inconvenientes que se presentan es respecto de la contradicción que existe sobre la competencia de los GADS municipales y metropolitanos para regular al transporte mixto, ya que los diferentes cantones pueden tener inconvenientes, a lo cual a continuación se planteará la solución.

Art. 392.- GLOSARIO DE TERMINOS

CABINA. - *Parte de la carrocería diseñada para ubicar los mandos y controles del vehículo, y proteger exclusivamente al personal de operación.*

CAIDA DE PASAJERO.- *Es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada.*

CAMIONETA. - *Vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 Kg.*

CAPACIDAD DE CARGA. - *Carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo.*

CARGA. - *Bienes o animales que son transportados de un lugar a otro.*

CARROCERIA. - *Estructura que se adiciona al chasis de forma fija, para el transporte de carga y las personas.*

CONDUCTOR PROFESIONAL.- Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.

CONDUCTOR NO PROFESIONAL. - Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 Kg. De peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.

HOMOLOGACION. - Procedimiento por el cual se certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple los requisitos técnicos previstos en las normas de calidad vigentes.

LICENCIA DE CONDUCIR.- Título habilitante que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

MATRICULA. - Título habilitante que acredita la inscripción de un vehículo a motor en las Unidades Administrativas o en los GADs, como requisito obligatorio para la circulación.

MIXTO. - Vehículo de servicio de transporte comercial acondicionado para el transporte de pasajeros y carga.

PASAJERO. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

SEGURIDAD VIAL: Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los

vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente.

TARIFA. - *Precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades de tránsito y transporte terrestres.*

VEHICULO. - *Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro.*

VEHICULO DE CARGA.- *Vehículo autopropulsado destinado al transporte de bienes por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.*

VEHICULO TODO TERRENO.- *vehículo específicamente diseñado para conducción en todo terreno, es decir, en superficies de tierra, de arena, de piedras y agua, y en pendientes pronunciadas mínimo del 30%. Disponen de mecanismos necesarios para este tipo de conducción, como por ejemplo la tracción a las cuatro ruedas y la reductora de marchas, además disponen de ángulos de ataque, de salida y de rampa de 20 como mínimo.*

CAPÍTULO III

3. Marco Metodológico

3.1. Descripción del área de estudio

La investigación se realizó en el Cantón Pimampiro, que forma parte de la Mancomunidad de Transito del Norte, en las sedes de las cooperativas de transporte mixto registradas en la súper intendencia de compañías:

“Intipalpa Compañía de Transporte LTDA”, ubicada en la calle Bolívar 8,17 y calle Imbabura.

“Compañía de Transporte Cotramix S. A” ubicada en calle Bolívar y calle Espejo esquina (junto al Mercado)

3.2. Población

Según el portal informático de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros: la Compañía de Transporte Intipalpa LTDA cuenta con 15 accionistas y la Compañía de Transporte Cotramix S. A igualmente cuenta con 15 accionistas. Estableciendo una población de 30 choferes de carga mixta. (Super Intendencia, 2020)

3.3. Diseño y tipo de investigación

El diseño de investigación fue de campo no experimental pues se tomaron los nuevos datos directamente de la muestra de estudio sin manipular ninguna variable. (Martínez & Solís, 2013)

De tipo transversal, donde se recolectan datos en un solo momento, su propósito es describir el conocimiento de los choferes profesionales del cantón de Pimampiro respecto a las variables estudiadas. (Rodriguez & Mendivelso, 2018)

El tipo de investigación es de enfoque mixto, pues combina el aspecto cuantitativo y cualitativo para permitir un análisis más profundo de la investigación. (Pereira, 2011)

Con alcance de tipo descriptivo, pues está basada en un acto administrativo, se buscó definir una alternativa de reforma en un la población de estudio. (Sanca Tinta, 2011)

3.4. Procedimiento de investigación

3.4.1. Métodos

- **Método lógico-deductivo:** deducción de conclusiones lógicas a partir de una ley general.
- **Método de sistematización:** ordenamiento y clasificación de los datos.

3.4.2. Técnicas

- **Entrevista:** se elaboró un cuestionario de siete preguntas abiertas y cerradas validado mediante juicio de expertos.
- **Observación:** documental y de bibliografía existente.

3.4.3. Análisis de Información.

Se estableció una base de en Microsoft Excel, y se procesó la información en el paquete estadístico SPSS versión 25.0, los datos cuantitativos se expresaron en frecuencias y porcentajes.

Se realizó una interpretación de la normativa nacional vigente y un análisis para posteriormente poder desarrollar una propuesta de reforma al Reglamento “Para el Transporte Comercial de carga liviana y mixta del Ecuador” Resolución n° 032-Dir-2012-ANT.

3.5. Operalización de variables

- Variables de Interés

Variable	Definición Conceptual	Tipo de Variable	Dimensión	Indicador	Instrumento	
Conocimiento de la descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta	Conocimiento acerca de la entidad gubernamental que regula competencia de tránsito y transporte terrestre a nivel nacional	Nominal, Dicotómica	Conocimiento de las instituciones Regulatoras de Servicios	Si	Entrevista	
				No		
			Existencia de Informalidad en transporte de carga mixta	Si		
				No		
		Nominal Politómica	Falencias referentes al control y planificación	Falta de recursos humanos y logísticos		
				Falta de planificación y voluntad política		
				Resistencia de la ciudadanía a la regulación		
				Competencias de transporte comercial de carga mixta		Totalmente de acuerdo
						Me es indiferente
						No estoy de acuerdo

CAPÍTULO IV

4. Resultados

4.1. Resultados acerca del conocimiento de la descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta según los choferes del Cantón Pimampiro.

Tabla 1.

Tipo de choferes de la población de estudio

	Frecuencia	Porcentaje
Chofer profesional	29	96,7
Chofer licencia tipo C	1	3,3
Total	30	100,0

Los integrantes que forman parte de la Mancomunidad de Tránsito del Norte, con 96,7% son choferes de tipo profesional, conforme indica el artículo 132 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. (Presidencia de la República, 2012)

Tabla 2.

Conocimiento que tienen los choferes a cerca de la institución pública que regula el servicio de transporte mixto

	Frecuencia	Porcentaje
Si conocen	8	26,7
No conocen	22	73,3
Total	30	100,0

Los choferes de la Mancomunidad con un 73,3%, en su mayoría desconocen que institución regula el servicio de transporte mixto, cabe recalcar que de acuerdo al artículo 16 y 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre de Tránsito y Seguridad Vial, es la Agencia Nacional de Tránsito quien regula la modalidad de transporte terrestre comercial mixto. (Asamblea Nacional, 2017)

Tabla 3.

Conocimiento acerca del ámbito territorial de operación de la modalidad de carga mixta.

	Frecuencia	Porcentaje
Si conocen	5	16,7
No conocen	25	83,3
Total	30	100,0

Un 83% de la muestra de estudio refiere no conocer el ámbito territorial de operación de la modalidad de carga mixta, según el artículo 60 del reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial el ámbito de operación del transporte comercial de carga mixta es intraprovincial, es decir presta dentro de los límites provinciales entre cantones. (Asamblea Nacional, 2017)

Tabla 4.

Conocimiento acerca que institución regula el tránsito operativo en el cantón.

	Frecuencia	Porcentaje
Si conocen	7	23,3
No conocen	23	76,7
Total	30	100,0

Un 76.7% de la muestra de estudio desconoce que institución es la encargada de regular el tránsito operativo del cantón; conforme lo establece el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de transporte terrestre es atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales el control operativo del tránsito y el control operativo del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de su circunscripción territorial. (Asamblea Nacional, 2017)

Tabla 5.

Conocimiento acerca de la existencia de informalidad en la modalidad de transporte comercial de carga mixta en el cantón

	Frecuencia	Porcentaje
Si conocen	11	36,7
No conocen	19	63,3
Total	30	100,0

Los choferes estudiados, no conocen la existencia de informalidad en la modalidad de transporte comercial de carga mixta en el cantón Pimampiro con un 63%, acorde al artículo 72 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre los títulos habilitantes, contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones serán otorgados a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera para cumplir con los requisitos exigidos en la ley para prestar el servicio. (Asamblea Nacional, 2017)

Tabla 6.

Principal falencia referente al control y planificación del tránsito según los choferes del Cantón

	Frecuencia	Porcentaje
Falta de recursos humanos y logísticos	9	30,0
Falta de planificación y voluntad política	9	30,0
Resistencia de la ciudadanía a la regulación	12	40,0
Total	30	100,0

La principal falencia referente al control y planificación del tránsito según los choferes del cantón es la resistencia de la ciudadanía a la regulación con un 40%, seguido de la falta de planificación y voluntad política y la falta de recursos humanos y logísticos con un 30% para ambos casos. Cabe mencionar que de acuerdo al artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre el cual en su literal c indica que es atribución de los GADs Municipales, la competencia de planificar controlar y regular las actividades y operaciones de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación definida por el ministerio rector. (Asamblea Nacional, 2017)

Tabla 7.

Transferencia de la competencia de transporte comercial de carga mixta al municipio del Cantón Pimampiro según los choferes

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	9	30,0
Me es indiferente	13	43,3
No estoy de acuerdo	8	26,7
Total	30	100,0

Al 43,3% de los choferes indagados les resulta indiferente la transferencia de la competencia de transporte comercial de carga mixta al municipio del cantón Pimampiro, seguid de un 30%, que está de acuerdo y un 26% no está de acuerdo. Estas evidencias encontradas contravienen los principios de responsabilidad accesibilidad y calidad, establecidos en el artículo 40 del Reglamento a la Ley de Transporte (Presidencia de la República, 2012)

4.2. Análisis del artículo 62 numeral 5 del RLOTTTSV y artículo 7 de la resolución 032-DIR-2012-ANT y propuesta de reforma de la resolución 032-dir-2012-ant

En general los aspectos expuestos en la presente investigación, son los que especifican la normativa legal vigente con la regulación administrativa del transporte terrestre, competencias administrativas de tránsito y el transporte comercial de carga mixta, en el marco de la descentralización de competencias a los gobiernos autónomos descentralizados municipales representados por la Mancomunidad de Transito del Norte; de todas formas se ha verificado y encontrado ciertas contradicciones, inaplicabilidades e inconsistencias en la normativa vigente en materia de transporte terrestre que regula el transporte comercial de carga mixta, y que requieren ser

reformados conforme se va a sugerir, no obstante previo a ello es necesario analizar estas contradicciones, inaplicabilidades e inconsistencias de forma y fondo.

El artículo 62 y 63 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito, y cuáles son los vehículos permitidos para cada uno; más por los ámbitos restringe las modalidades que pueden brindar el servicio. La contradicción consiste en que si las normas de mayor jerarquía (Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) no limita los tipos de transporte que un GAD puede regular, el reglamento no podría restringirlo conforme se ha analizado en el presente trabajo. En el caso del ámbito intra cantonal se excluye al transporte mixto y transporte turístico;

La reforma consistiría en que los GAD's Municipales puedan regular todas las modalidades que tengan ámbito intra cantonal sin restricción.

El artículo 2 del Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador, al definir al servicio de transporte mixto indica entre otros aspectos que es aquel se brinda en camionetas doble cabina con capacidad de carga menor a 3,5 toneladas. La contradicción se refiere a que el artículo 62 del RGALOTTTSV indica que el transporte mixto es aquel que tiene capacidad de carga de hasta 1,2 toneladas.

La reforma consiste que en el artículo 2 del Reglamento se establezca que la capacidad de carga es hasta 1,2 toneladas.

El artículo 7 del Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador, indica que es competencia del GAD municipal o metropolitano el transporte de carga liviana y excluye sin motivación alguna al transporte comercial de carga

mixto, y se indica que es competencia del GAD regional o de la ANT; esto es incongruente ya que el artículo 2 ibídem con claridad expresa que la modalidad de carga liviana y mixto es competente GAD ejecutor o la ANT en las jurisdicciones que les correspondan.

*Con ese antecedente el **artículo 7** debe incluirse que del GAD municipal o metropolitano es competente para regular el transporte comercial de carga mixta.*

4.3. Propuesta de reforma

EL DIRECTORIO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO

*Que, el **artículo 394** de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;*

Que, la Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 415 de 29 de marzo del 2011;

*Que, el **artículo 1** de la LOTTTSV establece como objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del*

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos;

*Que, el **Art. 16** de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal troncales nacionales, en coordinación con los GADs;*

*Que, el **Art. 57** de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece dentro de la clasificación del transporte comercial el servicio de transporte de carga liviana y mixto, entre otros, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto; los vehículos en los que se presenten el servicio comercial deberán cumplir los requisitos y características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito;*

*Que, los **artículos 74 y 75** de la LOTTTSV, determinan que para la transportación comercial se requiere el otorgamiento del correspondiente permiso de operación emitido por la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs que hayan asumido las competencias de acuerdo a la Constitución y la Leyes;*

Que, el Art. 48 numeral 4 del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que el transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores comprende el transporte comercial de bienes (carga liviana) y el mixto (pasajeros y carga liviana) que podrá prestarse dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente;

Que, es necesaria la aplicación urgente e inmediata de regulaciones para la prestación del servicio de transporte comercial de carga liviana y mixto, con la finalidad de brindar un adecuado y seguro sistema de transporte comercial para los usuarios y el medio ambiente; En uso de las facultades otorgadas en el artículo 20 numerales 1,2,6 y 16 de la LOTTTSV.

RESUELVE

EXPEDIR LA REFORMA AL REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Artículo 1.- En el artículo 2 del REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTO sustitúyase en todo el texto del artículo " 3.5 toneladas " por "1.2 toneladas".

Artículo 2.- En el artículo 7 del REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA LIVIANA Y MIXTO sustitúyase el cuadro de servicio por el siguiente:

SERVICIO	USUARIO	AMBITO	TIPO DE SERVICIO	COMPETENCIA
COMERCIAL	PERSONAS/MERCANCIAS	INTRA CANTONAL	CARGA LIVIANA – CARGA MIXTA	ANT O GAD MUNICIPAL

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. - *Las operadoras de carga liviana y mixta, que por aspectos referentes a la necesidad de traslado de carga a otras provincias, podrán prestar servicio fuera del área definida en el permiso de operación, mediante una guía de remisión, quedando prohibidas de establecer rutas y frecuencias; para lo cual deberán sujetarse al instructivo técnico que dicte para el efecto la ANT o GAD, ejecutor .*

El procedimiento será regulado por la Agencia Nacional de Tránsito para garantizar la adecuada operación de este tipo de transporte comercial, sin que causen interferencias con operadoras de otras jurisdicciones u otras clases o tipos de transporte.

SEGUNDA. - *Para el cumplimiento y ejecución de este Reglamento encárguese a la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

TERCERA. - *El presente Reglamento entrará en vigencia sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.*

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, al xxxx día del mes de Xxxx, en la sala de sesiones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su Xxxx Sesión Extraordinaria de Directorio.

CAPÍTULO V

5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

- En la investigación de campo realizada, se evidenció que la gran mayoría de los representantes del transporte comercial mixto desconocen acerca del proceso de transferencia de competencias de tránsito y transporte terrestre, desde el gobierno central hacia los GAD's Mancomunados. También han sido enfáticos en que no tienen confianza en la municipalidad para administrar la competencia y que día a día deben prestar el servicio teniendo como contraposición, la informalidad, el mal estado de las vías rurales y los altos costos de mantenimiento de sus vehículos; sin hacer énfasis en las restricciones que por ámbito tiene su modalidad.
- En el análisis realizado al artículo 62 del *RGALOTTTSV* y al *Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador*, se ha denotado las contradicciones en las normas mencionadas y se ha concluido que radica en el ámbito de operación y en la facultad que tienen los GAD's Municipales Mancomunados tienen o no, para regular la modalidad de transporte comercial de carga mixta. Ya que si el reglamento a la ley lo permite el reglamento a la modalidad no puede restringirlo sin motivación.
- Se formuló una propuesta de reforma a fin de que los Gad's Municipales puedan regular la modalidad de transporte comercial de carga mixta, considerando que en el territorio es en donde se pueden evidenciar las necesidades más apremiantes en coordinación con los principales actores del sector.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda a los organismos administrativos que ejecutan la competencia como es MOVIDELNOR E.P. que realicen capacitaciones a los representantes del transporte que incluyan la normativa que regula de ámbito de operación de cada una de las modalidades de transporte.
- Se recomienda que se canalice una solicitud de reforma ya que la normativa técnica específica restringe aspectos propuestos por la ley de tránsito, al respecto de la modalidad de carga mixta.
- Se recomienda considerar la presente propuesta de reforma para que sea analizada y canalizada por

LINKOGRAFÍA:

(TecTijuanaFI,2014) <https://sites.google.com/site/tectijuanafi/unidad-ii/2-3-tipos-de-metodos-inductivo-deductivo-analitico-sintetico-comparativo-dialectico-entre-otros>

(Expectativa, 2015). <http://www.expectativa.ec/asi-funciona-la-mancomunidad-de-transito-del-norte-del-pais/>

BIBLIOGRAFÍA

- Aghón, g. (1997). *Descentralización fiscal en América Latina: Balance y principales desafíos*. Mexico: LASA .
- Asamblea Nacional, d. E. (2017). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. *Registr Oficial Suplemento 398 D 07-ago-2008*. Obtenido de <https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/08/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE.pdf>
- Asamblea, N. C. (20 de Octubre de 2008). Constitución de la república del Ecuador. Montecristi, Manabí, Ecuador: Asamblea.
- Asamblea, N. d. (2012). *Código Orgánico de Organización Terriotrial Autonomía y Desentralización*. Quito: Gobierno Nacional del Ecuador.
- Buendía, F. (2011). Los Gobiernos Autónomos Descentralizados. *La tendencia*, 118.
- Cardenas, A. E. (2012). LA MEDIACION COMO MECANISMO DE JUSTICIA RESTAURATIVA. *Prolegómenos - Derechos y Valores*, 155- 156.
- Carrión, F. (2007). *La descentralización en el Ecuador*. Quito - Ecuador: Imprenta: Creaimagen.
- Chiavenatto, I. (1994). *Recursos Humanos en la Empresa*. Sao Paulo: Atlas.
- CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR. (19 de MARZO de 2019). *CORTE CONSTITUCIONAL*. Recuperado el 05 de JULIO de 2019, de http://portal.corteconstitucional.gob.ec/Raiz/2019/003-19-DOP-CC/REL_SENTENCIA_003-19-DOP-CC.pdf
- Cossío, I. (1997). *Consulta Técnica sobre Descentraliación* . Roma: FAO-SD.
- Couture, E. J. (1958). *Fundamentos del Derecho Procesal Civil*. Buenos Aires: Roque Depalma.
- Cueva, A. (1988). *EL Proceso de Dominacion Política en el Ecuador*. Quito: Planeta del Ecuador S.A.
- Devis Echandía, H. (1997). *Teoría General del Proceso*. Buenos Aires: Ed. Universidad.

- Diario EL COMERCIO. (18 de OCTUBRE de 2018). El recurso de revisión y el Cogep, un llamado a la cordura. *EL COMERCIO*, pág. 12.
- Diez, M. M. (1977). *Manual de Derecho Administrativo*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Dromi, R. (1996). *Derecho Administrativo*. Buenos Aires: CCiudad Argentina.
- Expectativa. (junio de 2015). *Expectativa*. Obtenido de <http://www.expectativa.ec/asi-funciona-la-mancomunidad-de-transito-del-norte-del-pais/>
- Fernández, M. A. (2017). LA MEDIACIÓN PENAL Y EL NUEVO MODELO DE JUSTICIA. *REVISTA INTERNACIONAL DE DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA*, 2.
- Fraga, G. (1990). *Derecho Administrativo*. Mexico D.F.: Porrúa.
- García de Enterría, E. (2008). *Curso de Derecho Administrativo*. Ed. Aranzandi.
- Guarderas, J. F. (20 de julio de 2014). *Perez Bustamante y Ponce*. Obtenido de <https://www.pbplaw.com/es/arbitraje-en-derecho/>
- Hernández, A. (2003). *Derecho Municipal*. Mexico D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hernández, L. (1996). Convenios Administrativos de transferencia de Competencias a los Gobiernos Regionales. *Revista de Derecho*, VII, 53-74.
- León, A. Q. (1999). La acción contenciosa y el concepto de causar estado. *IUS ET VERITAS*, 29.
- León, J. (2008). Descentralización y autonomías en la constitución. *Ecuador Debate* No. 75, 1-4.
- Leonor Buendía Eisman, M. P. (1998). *MÉTODOS DE INVESTIGACION PSICOPEDAGÓGICA*. ESPAÑA: EDIGRAFO S.A.
- Lino, P. (1975). *Derecho procesal Civil tomo V*. Buenos Aires: Abeldo Perrot.
- LOBO, E. J. (2009). *TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO*. San José, Costa Rica: Jurídica Continental.
- Lopes, H. (1996). *Derecho Municipal Brasileño*. São Paulo: Malherios.
- López, G. (1996). *Retos de la implementación de la descentralización en Honduras*. Tegucigalpa: AMH.
- MANZANARES, R. C. (2007). LA MEDIACION Y LA CONCILIACION COMO MEDIOS EXTRAJUDICIALES DE SOLUCION DE CONFLICTOS. *REVISTA BOLLIVIANA DE DERECHO*, 114.

- Maris, P. C. (2015). *LA MEDIACIÓN PENAL COMO UN PROGRAMA DE*. Buenos Aires.
- Martínez, A., & Solís, F. (2013). Investigación en el campo de la información en Cuba. *Anales de Documentación*, 16(2), 1-15. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/635/63528894001.pdf>
- Pereira, Z. (30 de Junio de 2011). Los diseños de método mixto en la investigación en educación:. *Revista Electrónica Educare*, 15(1), 15-29. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1941/194118804003.pdf>
- Pérez, E. (2006). *Derecho Administrativo*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Presidencia de la República, d. E. (25 de Junio de 2012). Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. *Decreto Ejecutivo 1196 - Registro Oficial Suplemento 731-d25-jun-2012*. Quito, Ecuador. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Puig, A. G. (2003). *Derecho Administrativo*. Salta, Argentina: Universidad Nacional de Salta.
- RIVAS, A. A. (2000). Acerca de la cosa juzgada. *REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE MORON*, 61.
- Roche, A. (2011). Descentralización. *Agora Política*, 40.
- Rodriguez, M., & Mendivelso, F. (2018). Diseño de Investigación de Corte Transversal. *Revista Médica Sanitas*, 21(3), 141-146. doi:: <https://doi.org/10.26852/01234250.20>
- Rufián, D. (1995). *Descentralización - Instituciones y financiamiento*. Chile: ILPES.
- Salinas, C. C. (2015). LA MEDIACIÓN: ¿UNA ALTERNATIVA. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 5.
- Sanca Tinta, M. D. (2011). Tipos de investigación científica. *Revista de Actualización Clínica Investiga*, 12, 621-624. Obtenido de http://www.revistasbolivianas.org.bo/scielo.php?pid=S2304-37682011000900011&script=sci_arttext

- Super Intendencia, d. c. (05 de 01 de 2020). *Portal de Información*. Obtenido de Super Intendencia, de compañías valores y seguros: https://reporteria.supercias.gob.ec/portal/cgi-bin/cognos.cgi?b_action=xts.run&m=portal%2fcc.xts&m_tabPath=%2fcontent%2ffolder%5b%40name%3d%27Reportes%27%5d%2ffolder%5b%40name%3d%27Reporte%20Para%20portada%20de%20AR%27%5d%2fpagelet%5b%40name%3d%27Inicio%2
- TecTijuanaFl. (01 de 12 de 2014). *TecTijuanaFL*. Obtenido de <https://sites.google.com/site/tectijuanafi/unidad-ii/2-3-tipos-de-metodos-inductivo-deductivo-analitico-sintetico-comparativo-dialectico-entre-otros>
- Temístocles, B. (1964). *Repensando el concepto de Administracion Publica en busca de la máxima efectividad*. Sao Paulo: Freitas Bastos.
- VASQUEZ, M. P. (2013). LA MEDIACION PENAL. 45.
- VILLALUENGA, L. G. (2011). COLECCION DE MEDIACION Y RESOLUCION DE CONFLICTOS. *RESOLUCION DE CONFLICTOS*, 13.

ANEXOS

Anexo 1. Resolución de aprobación de tema de titulación



Instituto de
Posgrado

UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

Resolución No. 001-073 CEACES-2013-13

INSTITUTO DE POSGRADO

HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO

Resolución HCD Nro. UTN-POSGRADO-2020-0154

El Honorable Consejo Directivo del Instituto de Posgrado de la Universidad Técnica del Norte, en sesión ordinaria realizada el 25 de junio del 2020, considerando:

Que, el Reglamento de Régimen Académico del CES, en su Art. 35 señala: *“Diseño, acceso y aprobación de unidad de titulación del cuarto nivel.- Cada IES diseñará su unidad de titulación de posgrado, estableciendo su estructura, contenidos y parámetros para su desarrollo y evaluación; y, distinguiendo la trayectoria de investigación y profesional, según lo indicado en el artículo 22 de este Reglamento. Para acceder a la unidad de titulación es necesario haber completado las horas y/o créditos mínimos establecidos por la IES. La aprobación implica haber completado y aprobado una (1) de las siguientes opciones: a) Posgrados con trayectoria profesional: Proyecto de titulación con componentes de investigación aplicada y/o de desarrollo; estudios comparados complejos; artículos profesionales de alto nivel; diseño de modelos complejos; propuestas metodológicas y/o tecnológicas avanzadas; productos artísticos; dispositivos de alta tecnología; informes de investigación, entre otros; o, un examen de carácter complejo mediante el cual el estudiante deberá demostrar el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación, si el programa lo contempla. b) Posgrados con trayectoria de investigación: Tesis con componente de investigación básica y/o aplicada, con características de originalidad, relevancia y de impacto científico; que responda a las convenciones científicas del campo respectivo, pudiendo usar métodos propios de la disciplina o métodos multi e interdisciplinarios. Las IES podrán establecer requisitos de artículos científicos enviados, aceptados y/o publicados para la titulación. El tipo y la complejidad del trabajo de titulación deberá guardar relación con el carácter del programa y correspondencia con las convenciones académicas del campo del conocimiento respectivo. Las IES podrán incluir la defensa oral o escrita de los trabajos de titulación. El desarrollo de la unidad de titulación deberá asegurar la evaluación y calificación individual; con independencia de los mecanismos de trabajo implementados (...)”*

Que, el Art. 21 del Reglamento de Graduación y Titulación dispone lo siguiente:

a) El(la) director(a) o tutor(a) del trabajo de titulación es corresponsable del mismo y será encargado de dirigir y controlar su desarrollo conjuntamente con el(la) opositor(a) o asesor(a);

IMBAQUINGO ESPARZA EDGAR FERNANDO	Ejercicio de la ejecución coactiva por concepto de infracciones de tránsito y convenios de pago, dentro de la Mancomunidad de Tránsito del Norte, cuya competencia es ejercida por la Empresa Pública de Movilidad del Norte Movidelnor E.P	Dra. Yolanda Yupangui	Dr. Jaime Alvear
IMBAQUINGO ESPARZA VICTOR HUGO	Aplicación de técnicas de litigación oral por parte de abogados litigantes en procesos judiciales civiles en el cantón Ibarra, durante el periodo comprendido del año 2017 al 2019	Dr. Luis Jiménez	Msc. Henry Franco Franco
MEJIA HERNANDEZ HECTOR AMILCAR	Creación de un nuevo marco jurídico que controle a las entidades complementarias (Cuerpo de Vigilancia Aduanera), que se encuentran reguladas en el Libro IV del Código Orgánico de las Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público	Dr. Francisco Hernández	Dr. Gustavo Silva
MONCAYO MONTALVO SANTIAGO RENAN	La descentralización de la modalidad de transporte comercial de carga mixta del gobierno central hacia los GAD'S municipales, representados por MOVIDELNOR E.P.	Dr. Henry Franco	Ab. Pamela Saud

2. Notificar a los maestrantes, tutores y asesores asignados, y, a la Secretaría de Programas para los efectos legales pertinentes. **NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.-**

En unidad de acto suscriben la presente Resolución la Doctora Lucía Yépez Vásquez, en calidad de Directora y Presidenta del Honorable Consejo Directivo; y, la Abogada Paola Alarcón A., Secretaria Jurídica (E) que certifica.

Atentamente,
CIENCIA Y TÉCNICA AL SERVICIO DEL PUEBLO



Dra. Lucía C. Yépez V.
Directora y Presidenta HCD Posgrado




Abg. Paola E. Alarcón Alarcón
Secretaria Jurídica Posgrado (E)

Anexo 2. Listado de Miembros de las Cooperativas de Transporte Comercial de Carga Mixta

Nombre de la Compañía:

INTI PALPA COMPAÑIA DE TRANSPORTES INTIPALPA CIA. LTDA.

Situación Legal:

ACTIVA

Disposición judicial que afecta a la compañía:

NINGUNA

No.	IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	TIPO DE INVERSIÓN	CAPITAL	MEDIDAS CAUTELARES
1	1003815956	AMANTA CARLOSAMA BRYAN JESUS	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
2	1001663697	ANDRADE NAVARRETE JORGE ARTURO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
3	1002182143	ARMAS BENALCAZAR HUGO VINICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
4	1002110458	BARRIONUEVO GONZALEZ MARIA YOLANDA	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
5	1003809983	BENAVIDES PASTAS CARLOS JAVIER	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
6	1002400552	CADENA NIPAZ NELSON SEGUNDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
7	1002229688	DIAZ MONTERO HECTOR EDGAR	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
8	1001941382	DORADO REASCOS LUIS OMAR	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
9	1003817689	ESTRADA CHICAIZA EDISON SANTIAGO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
10	1002912846	HUERA CUPUERAN ALVARO EDMUNDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
11	1002084182	MONTERO CELIN SEGUNDO RAUL	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
12	1002776068	MORILLO CASTRO MANUEL OSWALDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
13	1001588779	MORILLO GUAMANTICA LUIS ARTURO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
14	1001349032	VASQUEZ MERA CARLOS ELOY	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N
15	1705072070	VASQUEZ MERA NELSON DAVID	ECUADOR	NACIONAL	\$ 27 ^{.0000}	N

Nombre de la Compañía:

COTRAMIX S.A.

Situación Legal:

ACTIVA

Disposición judicial que afecta a la compañía:

NINGUNA

No.	IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	TIPO DE INVERSIÓN	CAPITAL	MEDIDAS CAUTELARES
1	1002522751	AGUIRRE CASTILLO DAVID MAURICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
2	1000445609	ARCOS PEPINOS CARLOS ALBERTO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
3	1001238268	BARRIONUEVO GONZALEZ LUIS VINICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
4	1003817036	CHICAIZA GRIJALVA GILBER RENE	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
5	0400446928	FUENTES ARMAS SEGUNDO RAMON	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
6	1716411176	GAON JURADO ALBARO LEONARDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
7	1001310406	IMBAQUINGO FRANCISCO TEMISTOCLES	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
8	1001097961	MONTENEGRO MEJIA ARMANDO VINICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
9	1003340526	MONTENEGRO RUBIO ANA CECILIA	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
10	1002042776	NARVAEZ GUADIR JOSE FELIX	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
11	1001329430	PINEDA ARROYO LUIS LAUREANO CLAUDIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
12	1002307518	ROSERO CUMBAJIN DORIS ELIZABETH	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
13	1711763597	SEVILLA CRESPO IVONNE SOLANYER	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
14	1002527768	VASQUEZ SANCHEZ OSCAR ORLANDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N
15	1001199387	VILLOTA DELGADO HECTOR BOLIVAR	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80 ⁰⁰⁰⁰	N

Nombre de la Compañía:

COMPAÑIA DE CAMIONETAS CENTINELA DEL NORTE S.A

Situación Legal:

ACTIVA

Disposición judicial que afecta a la compañía:

NINGUNA

No.	IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	TIPO DE INVERSIÓN	CAPITAL	MEDIDAS CAUTELARES
1	1001966512	ANDRADE RICHAH HUMBERTO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
2	1713249769	ANDRADE VILLAREAL MANOLO FREDERMAN	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
3	1002068292	ARMAS PADILLA TONIO RAFAEL	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
4	1003800073	ARMAS PEPINOS AGUSTIN ISAIAS	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
5	1003593934	BENAVIDES PUPIALES WILSON LEONARDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
6	1002845558	CADENA NIPAS JUAN CARLOS	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
7	1716791718	CHICAIZA CAIZA LUIS EDUARDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
8	1003168257	CHURTA SALAZAR AMILCAR PATRICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
9	1002800389	CUNALATA ATI JULIO NELSON	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
10	1003858816	FUEL CHIRTALA CRISTIAN GUSTAVO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
11	1003570528	GUAMAN TAYAN JULIO CESAR	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
12	1001812302	MEJIA ESTEVEZ MARIO RENAN	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	S
13	1002508263	MONTENEGRO RUBIO GALO RAUL	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
14	1002268041	TAYAN CAYAMBE ROSA MERCEDES	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N
15	1002749180	VASQUEZ SANCHEZ JULIO EDISON	ECUADOR	NACIONAL	\$ 134 ^{.0000}	N

Anexo 3. Encuesta

UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
INSTITUTO DE POSTGRADO
MAESTRIA EN DERECHO MENCION CIVIL

“LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE
COMERCIAL DE CARGA MIXTA DEL GOBIERNO CENTRAL HACIA LOS
GAD’S MUNICIPALES, REPRESENTADOS POR MOVIDELNOR EP.”

PREGUNTA 1.- ¿Conoce usted que institución pública regula el servicio de transporte de carga mixta a nivel nacional?

Si, indique cual.... incluir variables

No

PREGUNTA 2.- ¿Conoce usted el ámbito territorial de operación de la modalidad de carga mixta?

Si, indique cual.... incluir variables

No

PREGUNTA 3.- ¿Conoce Ud. que institución pública regula el transito operativo en el cantón Pimampiro

Si, indique cual.... incluir variables

No

PREGUNTA 4.- ¿Conoce usted la existencia de informalidad en la modalidad de transporte comercial de carga mixta dentro del cantón Pimampiro?

Si, indique cual....

No,

PREGUNTA 5.- ¿Cuál piensa que es la principal falencia referente al control y planificación del tránsito dentro del cantón?

Falta de Recursos Humanos y logísticos

Falta de Planificación y voluntad Política

Resistencia de la Ciudadanía a la regulación

PREGUNTA 6.- Está usted de acuerdo en que la competencia de transporte comercial de carga mixta sea administrada por el municipio de Pimampiro?

Totalmente de acuerdo

Me es indiferente

No estoy de acuerdo

Anexo 4. Informe Urkund



Urkund Analysis Result

Analysed Document: Tesis maestria Santiago Moncayo corregida.docx (D111391973)
Submitted: 8/17/2021 6:18:00 PM
Submitted By: apsaud@utn.edu.ec
Significance: 7 %

Sources included in the report:

EXAMEN COMPLEXIVO FINAL ARP 19_02.docx (D13541218)
MARCO INSTITUCIONAL (1).docx (D11744168)
tesis jorhe gelliçbert.docx (D14342122)
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN VALLEJO ESPINOZA NESTOR DANIEL.doc (D62732529)
<https://eprints.ucm.es/49536/1/T40371.pdf>

Instances where selected sources appear:

14

Anexo 5. Evidencia Fotográfica

