

MANUAL DE CONFORMACIÓN DE MANCOMUNIDADES PARA EL EJERCICIO DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL



MANUAL DE CONFORMACIÓN DE MANCOMUNIDADES PARA EL EJERCICIO DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL



ÍNDICE

Índice de tablas.....	8
Presentación.....	9
Siglas y Abreviaturas	11
1. Información general para conformación de mancomunidades	12
1.1.- ¿Qué es una mancomunidad?.....	12
1.2.- ¿Cuáles son las formas de mancomunamiento?.....	12
1.3.- ¿Para qué conformar una mancomunidad?.....	13
1.4.- ¿Quiénes pueden conformar una mancomunidad?	13
1.5.- ¿Cuáles son los beneficios de conformar una mancomunidad?.....	13
1.6.- ¿Cuál es el proceso que se debe observar para conformar una mancomunidad?.....	14
1.7.- ¿Cuál es el contenido o estructura que debería tener el convenio de mancomunamiento?.....	15
1.8.- ¿Existe algún plazo determinado de duración de una mancomunidad?.....	16
1.9.- ¿Cuál sería la situación de los bienes en caso de que un GAD opte por separarse de la mancomunidad antes del plazo previsto en el convenio o en caso de que la mancomunidad se disuelva?.....	17
1.10.- ¿Dónde se registra la mancomunidad y qué documentos deben presentarse?.....	17
2. Modelos de gestión diferenciados de mancomunidades para el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.	18
2.1 Modelos de gestión de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	18
2.1.1 Formulación de modelos de gestión diferenciados.....	20
A. Modelo de gestión “A”:	20
B. Modelo de gestión “B”:.....	21
C. Modelo de gestión “C”:.....	21
2.1.2 Metodología para asignar modelos de gestión a mancomunidades	21
2.1.2.1 Índice de necesidades en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	23
2.1.2.2 Requisito mínimo para lograr sostenibilidad económica en revisión y matriculación vehicular	30
2.1.2.3 Experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia	30
2.1.3 Movilidad de los modelos de gestión diferenciados	31
2.1.3.1 Movilidad del modelo de gestión en caso de conformación de una mancomunidad	31
3. Consideraciones técnicas adicionales para la conformación de una mancomunidad para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	33
3.1. Antes de la conformación de la mancomunidad	33
3.2. Durante el proceso de conformación de la mancomunidad	33
3.3. Posterior a la conformación de la mancomunidad	33
3.4. Principios para el modelo de prestación de servicios de la competencia TTTSV	34
4. Modelo de convenio y estatuto de mancomunamiento para la gestión de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	34

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES)
Subsecretaría de Descentralización

Consejo Nacional de Competencias (CNC)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)
Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario

Agencia Nacional de Tránsito (ANT)
Dirección de Transferencia de Competencias

Elaborado por:

Soraya Jarrín, María Gloria Pérez, Christian Pino,
Anabel Salazar.

Colaboradores:

Silvia Álvarez, Cecilia Arévalo, Germán Guerra, Delia Guerra,
Diana Pacheco, Alex Pérez, Gabriela Villacreses.

©Consejo Nacional de Competencias
2013

Diseño y diagramación:
Blanca Tenorio

Impreso por:
Monsalve Moreno Cía. Ltda.

Índice de Tablas

Tabla 1: Ejemplo de matriz de productos y servicios de la competencia de TTTSV	19
Tabla 2: Modelos de gestión diferenciados	22
Tabla 3: Esquema de asignación de modelos de gestión diferenciados	24
Tabla 4: Variables del índice de necesidades de TTTSV	25
Tabla 5: Tratamiento de las variables para calcular el índice de necesidades en TTTSV de una mancomunidad	27
Tabla 6: Intervalos del índice de necesidades en TTTSV	29
Tabla 7: Tratamiento de las variables para la distribución de los recursos a la mancomunidad	32

Anexos

Anexo 1. Matriz de productos y servicios en TTTSV	48
Anexo 2. Variables utilizadas en el índice de necesidades en TTTSV	57
Anexo 3. Determinación de los cantones con una dinámica económica superior al cantón donde se ubica la capital de provincia	58
Anexo 4. Cantones cercanos a su cabecera provincial	60
Anexo 5. Cantones con convenios en TTTSV	63
Anexo 6. Tratamiento de las variables para el índice de necesidades en TTTSV	64
Anexo 7. Nota técnica para el índice de necesidades en TTTSV	65
Anexo 8. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD	68
Bibliografía	71

PRESENTACIÓN

A partir de la Constitución de la República del 2008, el Ecuador adoptó un nuevo paradigma en virtud del cual se erige un Estado de derechos y justicia, que requiere la adopción de varios lineamientos, tendientes a efectivizar el contenido de los derechos garantizados en la Carta Magna.

Precisamente, con el fin de lograr la vigencia de los derechos constitucionales, el Ecuador ha optado por la consagración de un modelo de descentralización de las competencias del Estado obligatorio, progresivo y por niveles de gobierno, en virtud del cual se pretende colocar en manos de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD), el ejercicio de ciertas competencias que permitirán un nivel mayor de satisfacción de necesidades territoriales, por su cercanía a la población. De ahí que la Constitución ha consagrado como uno de los deberes primordiales del Estado “(...) *promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización*”.

En efecto, el nuevo modelo de descentralización se caracteriza por propender a la equidad territorial, solidaridad y unidad en la prestación de servicios públicos en aras de dejar atrás las insuficiencias en la distribución y redistribución de recursos, generar cohesión y equidad territorial, contar con un sistema organizado de competencias y por ende, contribuir en la construcción de un Estado para el Buen Vivir.

Para lograr tales objetivos la Constitución ha consagrado un Sistema Nacional de Competencias, encabezado por un organismo técnico, el Consejo Nacional de Competencias (CNC), facultado para regular el procedimiento de transferencia de las competencias que de forma obligatoria, progresiva y definitiva deben asumir los GAD.

Los principios constitucionales descritos han sido desarrollados en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), cuerpo normativo que establece los parámetros para la conformación del CNC (Art. 118), el procedimiento para la transferencia de las competencias del nivel de gobierno central a los GAD (Arts. 125 y 154); y el ejercicio de las competencias exclusivas por niveles de gobierno.

Así pues, tanto la Constitución (Art. 264, numeral 6); como el COOTAD (Art. 55, literal f; y Art. 130); han establecido como potestad de los GAD municipales la competencia para “*planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial*” (TTTSV), cuyo proceso de transferencia consta en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 emitida por el Consejo Nacional de Competencias el 26 de abril del 2012.

Dicha Resolución, en su Art. 25 (en concordancia con el Art. 285 y siguientes del COOTAD), consagra la posibilidad de que los GAD municipales conformen mancomunidades o consorcios para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV, textualmente señala:

Art. 25 Mancomunidades o consorcios.- En el caso de que dos o más municipios formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de ésta competencia, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para los efectos de determinar el modelo de gestión que les corresponde y en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondería individualmente considerados. Para este efecto, la mancomunidad o consorcio que se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte y seguridad vial. En los casos de formación de mancomunidades o consorcio, corresponderá al Consejo Nacional de Competencias, revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se cree, accede o no a un modelo de gestión distinto en función de los estándares establecidos y en tal virtud asigne las competencias que corresponda.

En ese contexto, se plantea la necesidad de contar con una herramienta que genere lineamientos para la conformación de mancomunidades que tengan por objeto la gestión de la competencia de TTTSV cuya titularidad corresponde a los GAD municipales.

Con estos antecedentes se presenta el *Manual de conformación de mancomunidades para el ejercicio de la competencia de TTTSV* que tiene como objetivo responder ciertas inquietudes generales que pueden surgir en torno a la conformación de mancomunidades; detallar los modelos de gestión diferenciados para el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; establecer el modelo de prestación de servicios de la competencia y presentar una propuesta de convenio y estatuto para la conformación de una mancomunidad, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución, el COOTAD y la Resolución Nro. 006-CNC-2012 del CNC.

Gustavo Bedón Tamayo
Subsecretario de Descentralización, SENPLADES
Secretario Ejecutivo (e), CNC

Siglas y abreviaturas

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

1. Información general para conformación de mancomunidades

1.1.- ¿Qué es una mancomunidad?

La Constitución¹, al referirse a la organización territorial del Estado, en su artículo 243, establece la posibilidad de que dos o más regiones, provincias, cantones o parroquias contiguas puedan agruparse y formar mancomunidades, con la finalidad de mejorar la gestión de sus competencias y favorecer sus procesos de integración.

Por tanto una mancomunidad es el agrupamiento de dos o más GAD para la gestión de sus competencias o el favorecimiento de sus procesos de integración.

En el mencionado artículo se señala además, que su creación, estructura y administración serán reguladas por la ley. En efecto, la norma que se ocupa de regular lo relativo a las mancomunidades es el COOTAD².

1.2.- ¿Cuáles son las formas de mancomunamiento?

El COOTAD, en el artículo 285, establece dos formas de agrupamiento de los GAD: *mancomunidades y consorcios*. La primera sirve para denominar al agrupamiento de dos o más GAD, del mismo nivel de gobierno y que se encuentran ubicados contiguamente. Mientras que se denomina consorcio cuando el agrupamiento se realiza entre

dos o más GAD del mismo nivel de gobierno pero que no se encuentran ubicados de manera contigua; o cuando el agrupamiento se produce entre dos o más GAD de distinto nivel de gobierno.

Las mancomunidades y consorcios son entidades de derecho público con personería jurídica, por tanto son entidades autónomas, con independencia administrativa y financiera, y tienen la capacidad para ejercer derechos y contraer obligaciones, y ser representadas judicial y extrajudicialmente.

Aunque el COOTAD establece la posibilidad de conformar mancomunidades o consorcios, para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, se debe optar únicamente por la conformación de mancomunidades, pues el conformar un consorcio puede traer varios inconvenientes.

Por un lado, la calidad en la prestación del servicio no sería la óptima pues los territorios de los GAD que los conforman no estarían ubicados contiguamente, lo cual afectaría el acceso al servicio. Además, el consorcio que se pudiera conformar tendría como miembros únicamente a GAD municipales pues son los titulares de la competencia, por tanto quedan excluidos de la posibilidad de integrar un consorcio para la gestión de esta competencia los demás niveles de gobierno (regionales, provinciales o parroquiales rurales).

¹ Constitución de la República del Ecuador publicada en el Registro Oficial 449 de 20 de octubre del 2008.

² Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) publicado en el Suplemento del Registro Oficial 303 de 19 de octubre del 2010.

1.3.- ¿Para qué conformar una mancomunidad?

La mancomunidad es una figura jurídica que permite mejorar los niveles de eficiencia y eficacia en el ejercicio de la gestión de una competencia y en la prestación de servicios públicos en la circunscripción territorial objeto de mancomunamiento.

De igual manera, la conformación de una mancomunidad permite fortalecer los vínculos de los GAD que la integran para gestionar sus competencias. Y pueden además conformar mancomunidades con el objeto de contar con una persona jurídica autónoma que pueda representarlos a nivel nacional e internacional.

La conformación de mancomunidades podría tener, entre otros, los siguientes objetivos:

- Prestación de servicios públicos de manera más eficiente y concertada.
- Propiciar la gestión articulada de los GAD que la integran.
- Ejercicio de cualquiera de sus competencias.
- La ejecución de un proyecto o una obra.
- Diseño e implementación de planes de desarrollo de capacidades locales, asistencia técnica, investigación tecnológica.
- Fomento de integración territorial.

1.4.- ¿Quiénes pueden conformar una mancomunidad?

Las mancomunidades podrán ser conformadas

por dos o más GAD del Ecuador, de un mismo nivel de gobierno, ya sea regional, provincial, cantonal o parroquial rural³.

Para la conformación de mancomunidades se requiere la voluntad favorable de los órganos legislativos de los GAD que tengan la intención de conformar una mancomunidad, y que éstos sean del mismo nivel de gobierno y se encuentren ubicados contiguamente.

Si bien en la normativa ecuatoriana no se establece un límite de integrantes de una mancomunidad, se recomienda que éstas no sean muy numerosas a fin de evitar inconvenientes en su funcionamiento y cumplimiento de sus objetivos.

1.5.- ¿Cuáles son los beneficios de conformar una mancomunidad?

Entre los beneficios que tiene la conformación de una mancomunidad para sus integrantes, se pueden mencionar:

- El mejoramiento de la gestión de las competencias en diversos aspectos. Por un lado, desde la perspectiva de economías de escala, la conformación de una mancomunidad permite reducir costos de implementación, mantenimiento, gestión, y otros que genera la prestación de un servicio; y el incremento de la eficiencia en la gestión de una competencia. Al integrar en un solo espacio la dirección y administración de la gestión de una competencia, se reducen los trámites

³ Art. 285, COOTAD.

burocráticos, lo que permite satisfacer las necesidades de las personas usuarias del servicio. Esto permite efectivizar los derechos de las personas usuarias y consumidoras de servicios públicos, materializando el Estado constitucional de derechos y justicia.

- La incidencia política que tiene una mancomunidad, al estar integrada por varios GAD, es mayor frente a la que podría sustentar un GAD por sí mismo, especialmente en cuanto a negociaciones frente a otros GAD, al gobierno central, organismos internacionales de cooperación, agencias internacionales, organizaciones no gubernamentales, universidades, institutos, etc.
- Posibilita la prestación de servicios de manera complementaria, considerando al territorio en su integralidad. La gestión de la competencia parte de una perspectiva mancomunada, integral, lo cual permite mejorar la planificación territorial de los GAD en su conjunto.
- Se genera cohesión territorial que permite alcanzar una adecuada articulación entre todos los miembros de la mancomunidad y un acceso equitativo a bienes y servicios públicos de ese territorio. Además promueve la generación de vínculos entre territorios que les permiten aprovechar sus ventajas comparativas y continuidades comerciales, sociales y culturales, evitando así procesos de polarización territorial y desigualdad social⁴.
- Se promueve el desarrollo local de forma conjunta, favoreciendo la integración de los territorios.
- Por el grado de articulación que demanda una

mancomunidad, se facilita la consecución de los objetivos de la planificación nacional y local.

- Se facilitan los procesos de fortalecimiento institucional.
- Posibilita la creación de empresas públicas de la mancomunidad.
- La mancomunidad es un modelo de gestión de una competencia que, por incluir a diversos actores que se unifican para la prestación de un servicio, permite la existencia de un manejo centralizado de recursos financieros, tecnológicos, de talento humano, entre otros.
- Existe uniformidad en la modalidad de gestión de una competencia, lo cual permite optimizar recursos.
- Facilita la generación de recursos propios en virtud del manejo eficiente de la competencia.
- Existe mayor cupo de endeudamiento y por ende el acceso a crédito permite un mayor financiamiento.
- Contribuye a contar con técnicos de alto nivel por competencia a gestionar, pues la mancomunidad está en la capacidad de ofrecer mejores condiciones laborales.
- Contribuye al seguimiento y control del ejercicio de la competencia.
- Se pueden identificar problemas comunes y plantear una solución para todo el territorio de la mancomunidad.

1.6.- ¿Cuáles es el proceso que se debe observar para conformar una mancomunidad?

El Art. 287 del COOTAD establece el siguiente

procedimiento para la conformación de una mancomunidad:

a. Paso 1

Primero se debe contar con la resolución favorable de cada uno de los órganos legislativos de los GAD integrantes de la mancomunidad, mediante la cual se aprueba la creación de la mancomunidad. En el caso de los GAD regionales, serán del consejo regional⁵; para los GAD provinciales, del consejo provincial⁶; en el caso de los GAD municipales, del concejo municipal⁷; y en las parroquias rurales, de la junta parroquial rural⁸.

b. Paso 2

Segundo, la suscripción del convenio de mancomunidad acordado por los GAD, por parte de los representantes legales de cada uno. El convenio de la mancomunidad deberá contener por lo menos los siguientes elementos: denominación de la mancomunidad, identificación de los GAD que la integran, su objeto o finalidad específica, el plazo de la misma y los recursos que aporte cada miembro y que constituirán su patrimonio.

c. Paso 3

Tercero, se deben publicar el convenio y las resoluciones habilitantes de los órganos legislativos de cada gobierno autónomo descentralizado en el Registro Oficial.

d. Paso 4

Finalmente, se tiene que inscribir el convenio de conformación de la mancomunidad en el CNC, quien será responsable de evaluar la ejecución del cumplimiento de las competencias mancomunadas.

Es importante recalcar que el proceso de conformación de una mancomunidad culmina con la inscripción del convenio en el CNC, en donde puede ser objeto de observaciones.

Solo a partir de este momento, se puede considerar que la mancomunidad se ha conformado de manera válida. Por eso se sugiere que antes de la firma del convenio se envíe un borrador al CNC para revisión.

1.7.- ¿Cuál es el contenido o estructura que debería tener el convenio de mancomunamiento?

El Art. 285 del COOTAD, establece ciertos requisitos fundamentales que debería tener el convenio de mancomunamiento: “(...) denominación de la mancomunidad, identificación de los gobiernos autónomos descentralizados que la integran, su objeto o finalidad específica, el plazo de la misma y los recursos que aporte cada miembro y que constituirán su patrimonio”.

Sin embargo, existen ciertos aspectos relativos a la estructura orgánica de la mancomunidad, distintos

⁴ Fernández Tabales A. y otros, El Concepto de cohesión territorial. Escalas de aplicación, sistemas de medición y políticas derivadas. Boletín de la A.G.E. No. 50. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009, pp. 159 y 160.

⁵ Art. 34, literal p, COOTAD.

⁶ Ibid. Art. 47, literal p, COOTAD.

⁷ Ibid. Art. 57, literal q.

⁸ Ibid. Art. 67, literal m.

de los mencionados en el artículo 287 del COOTAD, que deben abordarse en un instrumento normativo, por ejemplo un estatuto, a efectos de garantizar que se hayan regulado todas aquellas cuestiones que permitirán el funcionamiento adecuado de la mancomunidad y, por ende, la gestión apropiada de la competencia.

Es así que, se sugiere, además del convenio, la elaboración de un estatuto de la mancomunidad en el que se aclare todo lo relativo a la estructura orgánica de la mancomunidad sobre todo respecto de los siguientes parámetros:

- a) Domicilio.
- b) Organización de la mancomunidad: descripción de los órganos de dirección y administración.
- c) Integración del órgano de dirección.
- d) Deberes y atribuciones del órgano de dirección.
- e) Descripción de los tipos de sesiones del órgano de dirección.
- f) Quórum para las sesiones y para la toma de decisiones.
- g) De la presidenta o presidente del órgano de dirección: requisitos, atribuciones y deberes.
- h) Órgano de administración de la mancomunidad.
- i) Titular del órgano de administración, sus requisitos, deberes y atribuciones.
- j) Disposiciones generales y transitorias en caso de considerarlo necesario.

1.8.- ¿Existe algún plazo determinado de duración de una mancomunidad?

De conformidad con el artículo 287 del COOTAD, el instrumento que viabiliza la constitución de una mancomunidad es el convenio de mancomunamiento que debe contener los detalles respecto del funcionamiento de la misma, su plazo de duración y el aporte de recursos de los GAD que la conforman. En ese sentido, los GAD deberían establecer un plazo de duración de la mancomunidad.

La norma no determina el plazo mínimo de duración de una mancomunidad, ya que este tipo de aspectos deberían regularse en el convenio de mancomunamiento, cuyo contenido debería ser acordado entre los GAD que van a conformar la mancomunidad, ello en virtud del principio de autonomía regulado en la Constitución⁹ y el COOTAD¹⁰.

Sin embargo, a efectos de asegurar la sostenibilidad de la prestación del servicio, se sugiere que el plazo de duración de la mancomunidad no incida en ningún caso negativamente en la calidad de la prestación del servicio a los ciudadanos, ni afecte el principio de continuidad del mismo¹¹. De esa manera se podría asegurar que la eventual disolución de la mancomunidad no afecte la prestación del servicio.

Para el caso de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, debería constar un plazo que le permita cumplir con el objetivo del convenio, para que aporte a la gestión de la competencia de manera adecuada, observando los

⁹ Art. 238, Constitución de la República del Ecuador.

¹⁰ Art. 5, COOTAD.

¹¹ Art. 314 de la Constitución de la República del Ecuador.

principios constitucionales, legales y los criterios técnicos surgidos del ente rector.

1.9.- ¿Cuál sería la situación de los bienes en caso de que un GAD opte por separarse de la mancomunidad antes del plazo previsto en el convenio o en caso de que la mancomunidad se disuelva?

El artículo 292 del COOTAD señala:

Cuando un gobierno autónomo descentralizado decida separarse de una mancomunidad o consorcio, o de una empresa en mancomunidad o consorcio, deberá previamente, asumir los compromisos económicos que le correspondan derivados de la gestión compartida y en ningún caso afectará al objeto de la mancomunidad o consorcio.

Se deduce que cuando un GAD decida separarse de la mancomunidad deberá asumir las pérdidas económicas que ello represente, pues el objeto de la mancomunidad no puede afectarse por mandato legal. Lo cual implica que si existen bienes mancomunados éstos deberían mantenerse como propiedad de la mancomunidad, independientemente de la desvinculación de sus miembros; ya que la mancomunidad goza de personería jurídica independiente y como tal está en la capacidad de ejercer el derecho de propiedad sobre aquellos bienes que han sido obtenidos a través de cualquier modo legal de adquirir el dominio, que no puede verse afectada por la separación de cualquiera de sus miembros.

¹² A partir del Art. 55; Ley Orgánica de Empresas Públicas.

En caso de que la mancomunidad se disuelva deberán observarse las normas de derecho público aplicables a la disolución de las entidades del sector público en general.

Para contar con una regulación detallada al respecto, se sugiere que estos aspectos sean contemplados en el convenio o estatuto de la mancomunidad.

Pero si la gestión de la competencia para la cual los GAD decidieron mancomunarse está a cargo de una empresa pública, las normas que deben aplicarse a fin de resolver la situación de los bienes mancomunados de la empresa pública, cuando la mancomunidad se disuelva, son las que constan en la Ley Orgánica de Empresas Públicas¹².

Por otro lado, si un GAD decide desvincularse de la mancomunidad antes de cumplido el plazo, y por ende dejar de pertenecer a la empresa pública, deberá asumir el perjuicio económico que devenga de tal decisión. Para ello es fundamental contar con una regulación al respecto en el convenio de mancomunamiento o en su estatuto.

1.10.- ¿Dónde se registra la mancomunidad y qué documentos deben presentarse?

El convenio de mancomunidad debe registrarse en el CNC, ubicado en la ciudad de Quito. La dirección del Consejo puede ser consultada en su página web: www.competencias.gob.ec.

Los documentos que deben presentarse son:

- Original de los registros oficiales en donde consta la publicación del convenio y de las resoluciones habilitantes de los GAD para conformar la mancomunidad.

Una vez que esté inscrito el convenio y las resoluciones en el CNC exitosamente, sin que existan observaciones o cambios pendientes, se deben observar otros pasos adicionales que tienen por objeto darle operatividad a la mancomunidad. Se trata de normas generales que rigen para cualquier entidad pública.

Luego de inscrito el convenio de mancomunamiento se debe:

- Obtener el Registro Único de Contribuyentes (RUC) en el Servicio de Rentas Internas, y
- Abrir una cuenta en el Banco Central.

2. Modelos de gestión diferenciados de mancomunidades para la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

2.1 Modelos de gestión de la competencia de TTTSV

La gestión de cualquier competencia debe ser concebida como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto es responsabilidad del Estado en su conjunto.

En efecto, el ejercicio de las competencias

exclusivas constitucionales implica una gestión solidaria y subsidiaria entre el gobierno central y los GAD, fundamentada en una adecuada coordinación entre niveles de gobierno¹³.

En ese contexto, uno de los objetivos de la transferencia de la competencia es la construcción de un modelo de gestión cuya finalidad es definir aquellas atribuciones que, respecto de las facultades constitucionales de rectoría, planificación, regulación, control y gestión, corresponde ejercer a los GAD, a efectos de evitar duplicidad de atribuciones y recursos destinados a la gestión de una misma competencia.

Ahora bien, para la elaboración del modelo de gestión de una competencia es fundamental partir de la identificación de diversos aspectos que implican el ejercicio de la misma, tales como productos, servicios y actores. En ese sentido, es importante contar, a manera de punto de partida, con una herramienta denominada matriz de productos y servicios.

La matriz de productos y servicios es un instrumento metodológico en el que se identifican:

- Los productos y servicios relacionados con la competencia de TTTSV;
 - Los actores actualmente involucrados en el ejercicio de la competencia y las facultades que le corresponden a cada uno de ellos; y
 - Los productos y servicios susceptibles de transferencia a los GAD metropolitanos o municipales, en función de lo establecido en la Constitución, el COOTAD y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial¹⁴.
- En el caso de la competencia de TTTSV, la matriz

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

Tabla 1. Ejemplo de matriz de productos y servicios de la competencia de TTTSV

FACULTAD	Sector			Niveles de GobGerno	
	TRÁNSITO	TRANSPORTE TERRESTRE	SEGURIDAD VIAL	CENTRAL	GAD
	Producto o servicio	Producto o servicio	Producto o servicio		
RECTORÍA	Generación de políticas, lineamientos y emisión de directrices			X	
	Rectoría local				X
PLANIFICACIÓN	Plan nacional estratégico de movilidad multimodal			X	
	Plan de administración de tránsito	Plan maestro local de transporte terrestre	Plan local de seguridad vial		X
	Regulación Nacional para establecimiento de estándares y normas técnicas			X	
REGULACIÓN	Normativa local para regular operaciones de tránsito	Normativa local para la operación de transporte terrestre	Normativa local para minimizar la accidentabilidad		X
	Tránsito en vía pública	Sanciones o multas	Estado de la infraestructura	X	X
GESTIÓN*	Colocación de señalización y semaforización	Recaudación por multas	Atención inmediata en caso de accidentes	X	X

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES.

¹³ Art. 116, COOTAD.

¹⁴ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial 398 de 7 de agosto del 2008.

La matriz describe los productos y servicios que actualmente se identifican en la competencia, según las facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión de cada nivel de gobierno, divididos en tres sectores específicos que son tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

2.1.1 Formulación de modelos de gestión diferenciados

La transferencia de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV requirió, además de la construcción de la matriz de productos y servicios, el análisis de la realidad territorial existente en los GAD metropolitanos y municipales.

De dicho estudio se desprendió la necesidad de establecer modelos de gestión diferenciados que permitan asegurar la prestación de productos y servicios de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial considerando ciertos criterios mínimos para responder a las diversas necesidades territoriales que presentan los GAD metropolitanos y municipales.

En efecto, los modelos de gestión que se formularon tienen en cuenta las diferencias territoriales que existen entre los GAD metropolitanos y municipales en términos de extensión territorial, número de habitantes, número de vehículos registrados, entre otros.

Para la formulación de estos modelos diferenciados, se fijó como criterio orientador un principio de integralidad¹⁵, que se expresa en tres

sentidos:

- a) *Integralidad en la competencia*: implica asignar a todos los GAD metropolitanos y/o municipales facultades en todos los ámbitos de la competencia, es decir facultades en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
- b) *Integralidad en las facultades para la prestación de servicios*: implica asignar todas las facultades para un mismo producto y servicio. Ejemplo: rectoría, planificación, regulación, control y gestión para emisión de títulos habilitantes.
- c) *Integralidad en la prestación de servicios*: asignación de un mismo proceso para un mismo nivel de gobierno. Ejemplo: proceso íntegro de matriculación.

En función de estos criterios, se establecieron tres modelos de gestión diferenciados para la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. En el caso de las mancomunidades éstas podrán ubicarse dentro de los modelos de gestión determinados para los GAD metropolitanos y municipales, así:

A. Modelo de gestión "A":

Las mancomunidades que integren éste modelo al igual que los GAD metropolitanos y municipales, recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización de acuerdo con la matriz de productos y servicios. Es decir, todas las facultades (planificación, regulación, control y gestión), y productos en todos los ámbitos de la competencia (tránsito, transporte terrestre y seguridad vial)¹⁶.

B. Modelo de Gestión "B":

Las mancomunidades que integren éste modelo al igual que los GAD metropolitanos y municipales, recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, de acuerdo con la matriz de productos y servicios, a excepción del control operativo del tránsito en la vía pública¹⁷.

C. Modelo de Gestión "C":

Las mancomunidades que integren éste modelo al igual que los GAD metropolitanos y municipales, recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, a excepción del control operativo del tránsito en la vía pública y el servicio de matriculación vehicular¹⁸.

En la tabla N°. 2, se presenta a manera de síntesis los modelos de gestión A, B y C.

2.1.2 Metodología para asignar modelos de gestión a mancomunidades

De acuerdo a la Resolución No. 006-CNC-2012, los modelos de gestión diferenciados A, B y C se establecen en función de los siguientes criterios:

- a) Necesidades territoriales cantonales en

TTTSV: medido con el índice de necesidades en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que caracteriza a cada cantón en función de su realidad territorial.

- b) Requisito mínimo de sostenibilidad del servicio: la prestación del servicio de revisión y matriculación vehicular que incluye la competencia, requiere del cumplimiento de un requisito mínimo de 15.000¹⁹ vehículos registrados por cantón de acuerdo a la residencia del propietario, a efectos de asegurar la sostenibilidad económica de un centro de revisión y control vehicular (CRCV).
- c) Experiencia de cada GAD metropolitano y municipal: determinada en base a convenios de descentralización en TTTSV y al Informe de Capacidad Operativa entregado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas (AME).

En el caso de las mancomunidades para la gestión de la competencia de TTTSV, la asignación de modelos de gestión diferenciados se realiza bajo el esquema presentado en la tabla N° 3.

1. **Necesidades en TTTSV**: se calcula el índice de necesidades en TTTSV para la mancomunidad, el valor resultante se contrasta con los intervalos del índice vigente²⁰ y se determina si la mancomunidad se encuentra en el rango de necesidad alta, media o baja.

¹⁵ Art. 264, numeral 6, Constitución de la República del Ecuador.

¹⁶ Arts. 14 al 20, Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias publicada en el Registro Oficial Suplemento No.712 de 29 de mayo del 2012.

¹⁷ Arts. 14 al 19, 21 y 24, Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias publicada en el Registro Oficial Suplemento No.712 de 29 de mayo del 2012.

¹⁸ Ibid., Arts. 14 al-19; 22 y 24.

¹⁹ Dato remitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en base a consultoría realizada por la Agencia Nacional de Tránsito.

Tabla 2: Modelos de gestión diferenciados

MODELOS DE GESTIÓN					
ÁMBITO	FACULTAD	PRODUCTO O SERVICIO	MODELO		
			A	B	C
TRÁNSITO	Planificación	Plan de Administración de Tránsito			
	Regulación	Normativa para gestión de Tránsito			
	Control	Control Operativo			
		Revisión y Matriculación			
TRANSPORTE	Planificación	Plan de Transporte Terrestre			
	Regulación	Normativa para gestión del Transporte			
	Control	Control de cumplimiento de normativa			
		Emisión títulos habilitantes transporte público			
Emisión títulos habilitantes transporte comercial y cuenta propia					
SEGURIDAD VIAL	Planificación	Plan de Seguridad Vial			
	Regulación	Normativa para Seguridad Vial			
	Control	Campañas de Seguridad Vial			

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de TTTSV
Elaboración: SENPLADES

2. Requisito mínimo de sostenibilidad: si la suma de los vehículos de los GAD metropolitanos y municipales que conforman la mancomunidad da un total de al menos 15.000 vehículos se considera que la mancomunidad cumple con el requisito mínimo de sostenibilidad, caso contrario la mancomunidad no cumple con el requisito.

3. Experiencia: si alguno de los GAD metropolitanos y municipales que conforman la mancomunidad cumple con el requisito de experiencia, se considera que la mancomunidad cumple con el requisito de experiencia.

A continuación se detalla la forma de determinación de cada criterio de asignación de modelos de gestión para las mancomunidades.

2.1.2.1 Índice de necesidades en TTTSV

Las características que cada cantón presenta respecto de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, son diferentes y diversas, por lo tanto para que cada GAD metropolitano y municipal pueda asumir la competencia se construyó el índice de necesidades en TTTSV, mismo que se basa en las siguientes variables²¹:

- Población
- Número de vehículos
- Tasa de motorización
- Densidad poblacional
- Dispersión poblacional
- Participación de la población urbana en la población total
- Capital de provincia
- Dinámica económica superior a la capital de provincia²²
- Ciudades cabeceras cantonales cerca de la cabecera provincial²³, y
- Convenio²⁴ en TTTSV suscritos antes del COOTAD, descritas en la Tabla 4.

En el caso de las mancomunidades el cálculo del Índice de necesidades en TTTSV se hace en función de las mismas variables empleadas para los GAD metropolitanos y municipales.

Tabla 3: Esquema de asignación de modelos de gestión diferenciados

MODELO	NECESIDADES EN TTTSV	REQUISITO MÍNIMO DE SOSTENIBILIDAD	EXPERIENCIA
A	Alta	SI	SI
B	Alta	SI	NO
	Media		SI-NO
	Baja		
C	Alta	NO	SI-NO
	Media		
	Baja		

Fuente: Territorio y Descentralización – Transferencia de la competencia de TTTSV
Elaboración: SENPLADES

Tabla 4: Variables del índice de necesidades de TTTSV

VARIABLE	DESCRIPCIÓN
POBLACIÓN	La población considerada como un grupo de personas que viven en un área o espacio geográfico, en este caso la población que vive en cada uno de los 221 cantones del país. Un cantón que posea mayor cantidad de habitantes tendrá mayores necesidades en TTTSV.
NÚMERO DE VEHÍCULOS	Se utiliza el número total de vehículos a nivel cantonal. Un número elevado de vehículos contribuye a agravar la congestión, por ende genera problemas en el TTTSV.
TASA DE MOTORIZACIÓN	La tasa de motorización a nivel cantonal está definida como el número de vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal de acuerdo a la residencia del propietario, por cada 1.000 habitantes. $TM = \frac{\text{Número de vehículos matriculados a nivel cantonal}}{\text{Población Total Cantonal} / 1000}$
DENSIDAD POBLACIONAL	Se define a la densidad poblacional como la distribución del número de habitantes en un perímetro de territorio definido. En la caracterización de cantones se utiliza la población (urbana y rural) del cantón y la superficie en Km ² , obteniendo el número de habitantes por Km ² a nivel cantonal. $\text{Densidad Poblacional} = \frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}$
DISPERSIÓN POBLACIONAL	Entendemos por dispersión de la población, al inverso de la densidad. La densidad nos da una idea de qué tan concentrada se encuentra la población en un determinado territorio, al tomar su inverso podemos observar cuán dispersa se encuentra la población en el territorio. $\text{Dispersión Poblacional} = \frac{1}{\frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}}$

VARIABLE	DESCRIPCIÓN
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	<p>Es importante conocer la composición de la población por área, dado que la concentración de la población, típicamente población urbana entendida como la población de las ciudades, acarrea problemas respecto a la dotación de bienes y servicios públicos como el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, pues las necesidades de movilidad son mayores y crecientes.</p> $\text{Participación de la Pob. Urbana} = \frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total Cantonal}}$
CAPITAL DE PROVINCIA	Los cantones en donde se encuentra la capital de provincia concentran a las instituciones del Estado y por lo general son centros de comercio, provisión de servicios y lugares con mayores fuentes de trabajo, por lo que tienen grandes demandas en transporte y movilidad.
CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL¹	Se considera que la cabecera cantonal está cerca de la cabecera provincial si se encuentra a 30Km de su respectiva capital provincial.
DINÁMICA ECONÓMICA SUPERIOR A LA CAPITAL DE PROVINCIA	Esta variable dicotómica asigna el valor de 1 (uno) a aquellos cantones que tienen una dinámica económica superior a la del cantón donde se encuentra la capital provincial, es decir, a aquellos cantones que a pesar de no ser capitales de provincia son centros económicos de la provincia; y 0 (cero) a aquellos cantones que no cumplen con esta condición. Se definen como centros económicos provinciales a aquellos cantones que superan en: ingresos por ventas y prestación de servicios; personal ocupado, o número de establecimientos, a los cantones donde se encuentra la capital provincial.
CONVENIO EN TTTSV	Existen algunos municipios que solicitaron la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010.

¹ Documento metodológico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, diciembre 2011

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de TTTSV
Elaboración: SENPLADES

Las variables descritas tienen el fin de capturar la necesidad de cada GAD o mancomunidad para asumir el TTTSV, para lo cual se aplican métodos matemáticos y estadísticos que permitan interrelacionar las variables a través del índice de

necesidades en TTTSV²⁵, de esta manera se define a un GAD o mancomunidad con necesidad en TTTSV en cada una de la variables cuando cumplen con los siguientes criterios:

Tabla 5: Tratamiento de las variables para calcular el índice de necesidades en TTTSV de una mancomunidad

VARIABLE	TRATAMIENTO PARA UNA MANCOMUNIDAD	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
POBLACIÓN	Se considera al total de la población de la mancomunidad (Suma de las poblaciones de los GAD metropolitanos y municipales)	Mayor población → Mayor necesidad
VEHÍCULOS	Se considera al total de los vehículos de la mancomunidad en función de la residencia del propietario (Suma del número de vehículos de los GAD metropolitanos y municipales)	Mayor número de vehículos → Mayor necesidad
TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL	Se calcula con el total de población y número de vehículos de la mancomunidad	Mayor tasa de motorización → Mayor necesidad
DENSIDAD POBLACIONAL	Se calcula con el total de población de la mancomunidad y el total de extensión territorial de la mancomunidad (Suma de las extensiones territoriales de los GAD metropolitanos y municipales de la mancomunidad)	Mayor densidad poblacional → Mayor necesidad
DISPERSIÓN POBLACIONAL	Se calcula con el total de población de la mancomunidad y el total de extensión territorial de la mancomunidad (Suma de las extensiones territoriales de los GAD metropolitanos y municipales)	Mayor dispersión poblacional → Mayor necesidad

VARIABLE	TRATAMIENTO PARA UNA MANCOMUNIDAD	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Se calcula con el total de población urbana y el total de la población de la mancomunidad (Suma del total de la población urbana y total de los GAD metropolitanos y municipales)	Mayor % de población urbana → Mayor necesidad
CIUDAD CAPITAL DE PROVINCIA	Si uno de los GAD metropolitanos y municipales que integran la mancomunidad cumple con esta condición, la mancomunidad cumple también con la condición	Capital de provincia → Mayor necesidad
CIUDAD CON UNA DINÁMICA ECONÓMICA MAYOR A LA CAPITAL PROVINCIAL	Si uno de los GAD metropolitanos y municipales que integran la mancomunidad cumple con esta condición, la mancomunidad cumple también con la condición	Capital con dinámica económica mayor → Mayor necesidad
CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL	Si uno de los GAD metropolitanos y municipales que integran la mancomunidad cumple con esta condición, la mancomunidad cumple también con la condición	Cabeceras Cantonales cercanas a su cabecera provincial → Mayor necesidad
CONVENIO DE TTTSV	Si uno de los GAD metropolitanos y municipales que integran la mancomunidad cumple con esta condición, la mancomunidad cumple también con la condición	Cantón que tiene un convenio de TTTSV antes del COOTAD → Mayor necesidad

Elaboración: SENPLADES

De manera que el índice de necesidades en TTTSV construido implica la definición de un punto como *cantón con necesidad en TTTSV de acuerdo a las variables indicadas*, en relación al cual se mide la distancia de cada GAD o mancomunidad para cada variable; una distancia menor indica más necesidad y una mayor distancia refleja menor necesidad en TTTSV. Los valores del Índice se encuentran entre 0 y 10. De esta forma, aquellos GAD o mancomunidades que obtengan una puntuación baja en el Índice de necesidades corresponderán a los cantones o mancomunidades que tienen mayor necesidad en TTTSV y, los GAD cantones o mancomunidades que

obtengan una puntuación alta en el Índice tendrán menor necesidad.

A partir de la puntuación obtenida en el índice de necesidades en TTTSV se conformaron cuatro intervalos para los GAD metropolitanos y municipales aplicando los valores mínimo (2,23), máximo (8,83) y el rango entre el valor mínimo y el máximo (6,61³²), estos intervalos son igualmente válidos para el caso de las mancomunidades.

Los cuatro intervalos conformados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6: Intervalos de índice de necesidades en TTTSV

INTERVALOS	RANGO INTERVALOS	MÍNIMO	MÁXIMO
(1) Alta necesidad	1,65	2,23	3,88
(2) Media alta necesidad	1,65	3,88	5,53
(3) Media baja necesidad	1,65	5,53	7,18
(4) Baja necesidad	1,65	7,18	8,80

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV
Elaboración: SENPLADES

26 Para determinar el ancho de los intervalos se aplicó la siguiente fórmula:

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

Al conformarse una mancomunidad se debe calcular su índice de necesidades en TTTSV y ubicarla en el rango de necesidad alta, media o baja de acuerdo a los intervalos vigentes al momento de la conformación de la mancomunidad. Esto por cuanto en la Resolución No. 006-CNC-2021, el artículo 23 señala que el CNC por lo menos cada dos años revisará la asignación de modelos de gestión, lo que implica que deberá calcularse un nuevo índice de necesidades en TTTSV para todos los GAD y mancomunidades.

2.1.2.2 Requisito mínimo para lograr sostenibilidad económica en revisión y matriculación vehicular

Los procesos de la revisión técnica y matriculación vehicular requieren de inversiones importantes para la construcción e implementación de infraestructura y tecnología acorde a los requerimientos técnicos para cada una. De acuerdo a estudios de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), para la inversión y mantenimiento de los centros de revisión y matriculación vehicular se requiere un mínimo de vehículos para que sean financieramente sostenibles. Por tanto, es necesario establecer la sostenibilidad económica que implica prestar los servicios de revisión técnica y matriculación vehicular; por lo cual se estableció que un GAD metropolitano o municipal cumple con el requisito mínimo de sostenibilidad cuando en el cantón se encuentren al menos 15.000 vehículos²⁷ matriculados según información de la residencia del propietario del vehículo.

La información del número de vehículos

matrsidencia del propietario registrada en el momento de la matrícula e ingresada en el sistema informático de la ANT. Para el caso de las mancomunidades se considerará como número total de vehículos de la misma, a la suma del número de vehículos de todos los GAD metropolitanos y municipales que la conformen.

2.1.2.3 Experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia

El tercer criterio que se tomó en cuenta a efectos de determinar la distribución de los GAD metropolitanos y municipales para los modelos de gestión A, B y C, fue el relativo a la experiencia de los GAD, el cual también se aplicará en el caso de las mancomunidades. La experiencia se evaluó desde dos dimensiones: a) experiencia específica en tránsito, transporte y seguridad vial; y, b) experiencia general en aspectos relevantes de acuerdo al informe de capacidad operativa.

- La experiencia específica se determinó a partir de la existencia de convenios de descentralización en TTTSV. Actualmente, siete GAD metropolitanos y municipales del país cuentan con convenios.
- La experiencia general en aspectos relevantes, se evaluó a partir de la información emanada del Informe de Capacidad Operativa de los 221 GAD metropolitanos y municipales, levantado

por la AME, que evaluó su experiencia en los siguientes aspectos:

- Planificación
- Regulación
- Control
- Alcance de la competencia
- Experiencia específica en TTTSV

Para el caso de las mancomunidades, y en función de los resultados que arroja el informe descrito anteriormente, se establece como mancomunidades con experiencia a aquellas en las que:

- Al menos un GAD metropolitano o municipal que la integra tiene un convenio de descentralización suscrito; o
- Al menos un GAD metropolitano o municipal que la integra ha obtenido 75 puntos sobre 100, en al menos tres de los cinco elementos evaluados.

2.1.3 Movilidad de los modelos de gestión diferenciados

La ubicación en los modelos de gestión A, B y C de un GAD metropolitano y municipal o de una mancomunidad, podrá cambiar en el tiempo en función de las variaciones que éstos pudieran experimentar respecto de los criterios de: a) Índice de necesidades en TTTSV, b) Requisito mínimo de sostenibilidad económica y c) Experiencia de cada GAD Metropolitano y Municipal, por lo que, la Resolución No. 006-CNC-2012 para la transferencia de TTTSV, establece que el CNC, revisará cada dos

años la asignación de los modelos de gestión a los GAD metropolitanos y municipales, a efectos de determinar la variación de condiciones, que permitan a un GAD metropolitano y municipal acceder a otro modelo de gestión²⁸, cuando la revisión de los modelos de gestión se realice ésta también se aplicará a las mancomunidades.

Para el efecto, el CNC deberá disponer a la AME, la elaboración de un nuevo Informe de Capacidad Operativa, que considerará los mismos parámetros del informe inicial.

2.1.3.1 Movilidad del modelo de gestión en caso de conformación de una mancomunidad

En el caso de que dos o más GAD metropolitanos o municipales formen una mancomunidad para el ejercicio de la competencia de TTTSV, de conformidad con el artículo 25 de la Resolución N° 006-CNC-2012, corresponde al CNC revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se crea, accede o no a un modelo de gestión distinto del que correspondería a los GAD que la integran individualmente considerados en función de los estándares establecidos, y en tal virtud, determinar si se les debe asignar nuevas atribuciones o ratificar las que venían ejerciendo los GAD miembros de la mancomunidad.

Para determinar el modelo de gestión que corresponde a la mancomunidad, los GAD que la conforman se consideran como una unidad.

²⁷ Dato remitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en base a consultoría realizada por Agencia Nacional de Tránsito.

²⁸ Art. 23 de la Resolución No.006-CNC-2012 op. cit..

Si de los resultados de la revisión de la metodología de asignación de modelos de gestión se desprende que la mancomunidad cumple con los requisitos para la asignación de un modelo de gestión distinto del de los GAD que la integran, individualmente considerados, el cambio de modelo de gestión se daría mediante resolución del CNC. Esta revisión del modelo de gestión es distinta e independiente de la que el CNC debe realizar cada dos años a todos los GAD metropolitanos y municipales. Sin embargo, cabe aclarar, que la conformación de una mancomunidad o consorcio no garantiza el acceso a un modelo de gestión distinto del que hubiere correspondido a los

GAD municipales individualmente considerados, pues ello dependerá de los resultados que arroje la revisión de la metodología establecida para la asignación de un modelo de gestión.

De acuerdo a la Resolución No. 006-CNC-2012, en función de los modelos de gestión A, B y C al que pertenezca la mancomunidad, considerándola como una unidad, los recursos para el ejercicio de la competencia se distribuirán aplicando la fórmula y criterios de reparto consideren la información de todos los GAD que conforman la mancomunidad, así:

Tabla 7: Tratamiento de las variables para la distribución de recursos a la mancomunidad

VARIABLE	TRATAMIENTO PARA UNA MANCOMUNIDAD
POBLACIÓN	Se considera al total de la población de la mancomunidad (Suma de las poblaciones de los GAD metropolitanos y municipales)
DENSIDAD Y DISPERSIÓN POBLACIONAL	Se calcula con el total de población de la mancomunidad y el total de extensión territorial de la mancomunidad (Suma de las extensiones territoriales de los GAD metropolitanos y municipales de la mancomunidad)
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Se calcula con el total de población urbana y el total de la población de la mancomunidad (Suma del total de la población urbana y total de los GAD metropolitanos y municipales)
TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL	Se calcula con el total de población y número de vehículos de la mancomunidad.
VEHÍCULOS	Se considera al total de los vehículos de la mancomunidad en función de la residencia del propietario (Suma del número de vehículos de los GAD metropolitanos y municipales)

Elaboración: SENPLADES

3. Consideraciones técnicas adicionales para la conformación de una mancomunidad para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial

A continuación se presentan ciertas consideraciones técnicas adicionales que se deben observar en el proceso de conformación de una mancomunidad para el ejercicio de la competencia de TTTSV:

3.1. Antes de la conformación de la mancomunidad

1. Presentar a la ANT un documento en el que conste la voluntad de los GAD de conformar una mancomunidad.

2. La ANT, remitirá dicho documento al CNC y le solicitará que realice las simulaciones de asignación de modelos de gestión y distribución de recursos pertinente. Dependiendo de los resultados, en algunos casos, la mancomunidad podría acceder a un modelo de gestión diferente al que originalmente correspondía a los cantones que la conformarían, sin embargo, esto no siempre ocurrirá.

3. El CNC remitirá a la ANT los resultados de la simulación de asignación de los modelos de gestión para la mancomunidad, el mismo que será socializado con todos los cantones que pretenden conformar la mancomunidad.

3.2. Durante el proceso de conformación de la mancomunidad:

4. Si con los resultados obtenidos de la simulación, los GAD se ratifican en su voluntad de conformar la mancomunidad, deberán observar el proceso de conformación de la misma, que consta en el artículo 287 del COOTAD y que ha sido descrito en el acápite 1.6 de este manual.

Es decir cada GAD debe obtener la resolución favorable de conformación de la mancomunidad emitida por el órgano legislativo del GAD. Se debe firmar el convenio de mancomunamiento por los representantes legales de cada GAD. Se deben publicar ambos documentos en el Registro Oficial.

Una vez publicados los documentos, se debe acudir al CNC con los ejemplares originales de los registros oficiales donde conste la publicación tanto del convenio como de las resoluciones favorables de los órganos legislativos de los GAD, a fin de que se registre el convenio de mancomunamiento. Conforme se manifestó oportunamente, es recomendable remitir un borrador del convenio al CNC para su revisión, previa la firma, pues podría ser objeto de observaciones por parte de éste ente.

3.3. Posterior a la conformación de la mancomunidad

5. La mancomunidad, una vez registrada exitosamente en el CNC, deberá solicitar a la ANT, ser agendada dentro del cronograma de capacitación y fortalecimiento, previo a asumir la competencia de TTTSV de manera efectiva.

6. Para recibir la capacitación por parte de la ANT, se deben cumplir con los siguientes requerimientos:

- Unidad, departamento o empresa pública que se encargara de la gestión de la competencia creada y en funcionamiento.
- Plan de Movilidad aprobado por la mancomunidad o quien corresponda de acuerdo al convenio de la mancomunidad.
- Presentación de las ordenanzas que los GAD miembros de la mancomunidad hubieran emitido, hasta la conformación de la mancomunidad, para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el TTTSV.
- Cumplimiento de aspectos tecnológicos mínimos definidos por el ente rector de la competencia.

3.4. Principios para el modelo de prestación de servicios de la competencia TTTSV

A efectos de asegurar una prestación del servicio de calidad, el modelo de prestación de servicios a ser implementado por la mancomunidad deberá observar los siguientes principios:

Accesibilidad: Es necesario que responda a la facilidad de entrar en contacto con el servicio, facilidad de acceso físico y telefónico. Incluye aspectos como: horario de atención, tiempos de espera y distancia de desplazamiento.

Capacidad de respuesta: Agilidad de trámites,

cumplir con cada uno de los procedimientos establecidos por el ente regulador, establecidos dentro del manual de procedimientos de la ANT.

Atención prioritaria y personalizada: Manejar un modo de atención en el que cada persona sea atendida de manera singular e individualizada, en función de sus características propias.

Orientación al usuario: Los servicios prestados por la mancomunidad deberán adaptarse a las necesidades e intereses de sus usuarios tomando en cuenta cada uno de los cantones que conforman la mancomunidad, a más de cumplir con lo establecido técnicamente por la ANT.

Calidad: Debe generar la propiedad atribuida a un servicio, actividad o producto, tomando en cuenta que la calidad es el grado en que un servicio cumple los objetivos para los que ha sido creado. La satisfacción de los usuarios es un componente importante de la calidad de los servicios.

Calidad percibida: Es de vital importancia considerar los aspectos científico-técnicos, (fiabilidad, capacidad de respuesta), aspectos relacionados con la relación y comunicación con los profesionales, (trato, amabilidad, capacidad de escucha, interés) y aspectos sobre el entorno de la atención, ambiente, espacio físico que garantice la atención de los usuarios.

4. Modelo de Convenio y Estatuto de mancomunamiento para la gestión de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial

CONVENIO DE MANCOMUNIDAD DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

En la ciudad de XXXX²⁹, provincia de XXXXXX, a los XXXX días del mes de XXXXXX de XXXXX, las o los señores XXXXXX de los gobiernos autónomos descentralizados de XXXXXXXXXXXX, comparecen a la celebración del presente Convenio de Mancomunamiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados XXXXXXXXXXXXX

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el Art. 243 de la Constitución de la República, dos o más regiones, provincias, cantones o parroquias contiguas pueden agruparse y formar mancomunidades, con la finalidad de mejorar la gestión de sus competencias y favorecer sus procesos de integración.

Que según lo dispuesto en el numeral 4 del Art. 225 de la Constitución, los gobiernos autónomos descentralizados tienen la potestad de constituir personas jurídicas para la prestación de servicios públicos.

Que el segundo inciso del Art. citado anteriormente señala que la creación, estructura y administración de las mancomunidades serán reguladas por la ley.

Que la norma que se ocupa de regular a las mancomunidades es el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización –COOTAD–, que en el Art. 286 establece que las mancomunidades y consorcios son entidades de derecho público con personalidad jurídica para el cumplimiento de los fines específicos determinados de manera expresa en el convenio de creación.

Que el Art. 30, numeral 3, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los GAD regionales, metropolitanos o municipales, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 30 dispone que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el CNC una vez que los GAD asuman las competencias respectivas.

²⁹ El símbolo “XXXX” indica información que deberá ser ajustada de conformidad con las necesidades territoriales.

Que la Disposición Transitoria Octava de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los GAD regionales, metropolitanos o municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD.

Que el Art. 264, numeral 6 de la Constitución de la República, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial y Autonomía y Descentralización (COOTAD), dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos autónomos municipales y metropolitanos, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.

Que el CNC, mediante Resolución No.- 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 de mayo de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los GAD metropolitanos y municipales del país progresivamente.

Que en la mencionada Resolución del CNC se definió tres modelos de gestión diferenciados, en función de un índice de necesidades que consideró la población, el número de vehículos cantonal, la tasa de motorización cantonal, la densidad poblacional del cantón, dispersión poblacional cantonal, la participación de la población urbana en la población total, la capitalidad provincial, la dinámica económica, la cercanía a la cabecera cantonal y la existencia de convenios previos de descentralización; la experiencia de cada cantón, en función de los resultados del informe de capacidad operativa presentado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas y la existencia de requisitos mínimos de sostenibilidad para la prestación de servicio.

Que el Art. 25 de la Resolución 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012, establece la posibilidad de que dos o más municipios formen una mancomunidad para el ejercicio de la competencia para planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Que los GAD municipales de XXXXXXXX, habiendo asumido la competencia referida, han considerado dentro de su esquema y modalidad de gestión, adoptar la figura de mancomunidad, a efectos de mejorar la gestión de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en beneficio de las comunidades y población que representan.

Que cuentan con las autorizaciones y resoluciones adoptadas por los respectivos Concejos Municipales, adjuntándose como habilitantes las certificaciones correspondientes.

En base a las resoluciones favorables emitidas por los concejos municipales de los GAD de XXXXXXXX, que se adjuntan como documentos habilitantes, se establece el siguiente:

CONVENIO DE MANCOMUNIDAD DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS PARA xxxxxxxx

Artículo 1.- Denominación.- La mancomunidad de GAD XXXXXX que se crea mediante este convenio se denomina Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.

Artículo 2.- Objetivo.- La Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX tiene como objetivo general gestionar de manera concertada la competencia para planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones de XXXXXXXXXXXXXXXX.

La Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, en el marco del objetivo descrito en el inciso anterior, tiene como objetivos específicos los siguientes:

- a. Formular y ejecutar acciones, propuestas, planes, programas, proyectos y demás iniciativas relacionadas con la gestión de la competencia para planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones XXXXXXXX miembros de la mancomunidad.
- b. Impulsar la gestión compartida de la competencia para planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones XXXXXXXX miembros de la mancomunidad.
- c. Favorecer los procesos de integración territorial específicamente en el ámbito de la competencia para planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones XXXXXXXX miembros de la mancomunidad.

Artículo 3.- Naturaleza.- La Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX se constituye, de conformidad con la Constitución de la República y la ley, como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, sujeta al régimen normativo de las entidades del sector público del Estado, al presente convenio de creación, al estatuto y a la reglamentación que ésta o sus miembros de común acuerdo dicten para el efecto.

Artículo 4.- Atribuciones.- En el marco del objetivo del convenio y de los objetivos específicos, la Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX tendrá las siguientes atribuciones:

1. Planificar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la mancomunidad, en los términos previstos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012.
2. Emitir directrices, lineamientos, pautas, sobre la regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los cantones XXXXXXXXXXXXXXXX miembros de la mancomunidad, en los términos previstos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012.

3. Proponer proyectos de regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los cantones XXXXXXXXXXXXXXXX miembros de la mancomunidad, en los términos previstos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012.
4. Establecer directrices, lineamientos, pautas, sobre ejercicio del control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los cantones XXXXXXXXXXXXXXXX miembros de la mancomunidad, en los términos previstos en la Resolución Nro. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012.
5. Celebrar acuerdos, convenios, contratos, asociarse, convenir y establecer compromisos para el cumplimiento de sus fines con organismos del sector público o privado, nacionales o extranjeros, de conformidad con la ley.

Artículo 5.- Miembros de la mancomunidad.- Son miembros de la mancomunidad los GAD municipales de XXXXXXXX.

Artículo 6.- Plazo.- La Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXX tendrá un plazo de duración de 20 años, contados a partir de la fecha de suscripción del presente convenio.

Artículo 7.- Patrimonio de la mancomunidad.- El patrimonio de la mancomunidad estará compuesto por:

1. Los bienes muebles e inmuebles que a título gratuito las municipalidades de XXXXXXXX transfieran a la mancomunidad a efectos de cumplir con el objetivo de la mancomunidad. Estos bienes son los siguientes: XXXXXXXX
2. Las aportaciones obligatorias asumidas por cada uno de sus miembros, de conformidad con las resoluciones del órgano de gobierno de la mancomunidad y con las acciones y proyectos que se ejecuten de manera conjunta.
3. Los recursos que le corresponda por concepto de tasa de matriculación y sus multas asociadas de acuerdo a los modelos de gestión diferenciados que le corresponda, y el monto para egresos no permanentes-mecanismo de compensación, de acuerdo a los siguientes lineamientos:

a.- Tasa de matriculación y sus multas asociadas:

- i. El monto fijo que correspondía a cada GAD metropolitanos y municipales antes de conformarse la mancomunidad, es decir, el monto fijo de la mancomunidad es la suma de los montos fijos que correspondía a cada uno de sus miembros antes de mancomunarse.
- ii. Un monto variable que se distribuirá considerando a la mancomunidad como unidad, utilizando la información agregada de todos los GAD que la conformen.

b.- Monto para egresos no permanentes – mecanismo de compensación: se distribuirá considerando a la mancomunidad como unidad, utilizando la información agregada de todos los GAD metropolitanos y municipales que la conformen, en caso esté en los modelos de gestión A y B.

Los recursos serán transferidos a la mancomunidad, entidad que reportará de manera permanente a los GAD metropolitanos y municipales que la conforman, la ejecución de los mismos.

4. Los fondos, recursos, bienes muebles e inmuebles, títulos valores, provenientes de aportes, asignaciones, créditos, donaciones o legados que se hicieran a favor de la mancomunidad por entidades del sector público o privado, nacionales o extranjeras.
5. Los tributos que puedan recaudar conforme la facultad tributaria conferida por la ley o la autorización que les haya sido otorgada por los órganos legislativos de las municipalidades miembros de la mancomunidad.
6. Los demás recursos que se le asigne de conformidad con el presente convenio, resolución del órgano de gobierno de la mancomunidad, y cualquier otra normativa aplicable.

Artículo 8.- De los órganos de la mancomunidad.- La mancomunidad que se constituye por el presente convenio tendrá los siguientes órganos:

1. Un órgano de dirección denominado Directorio General
2. Un órgano de administración denominado Gerencia General

Adicionalmente podrá contar con las unidades gobernantes, agregadoras de valor o de apoyo que considere necesarias.

La regulación de los órganos de la mancomunidad constará en el estatuto respectivo.

Artículo 9.- De la adhesión de GAD municipales.- Para la adhesión de GAD municipales a la mancomunidad se deberán observar los siguientes requisitos:

1. Solicitud del alcalde o alcaldesa del GAD municipal que pretende la adhesión.
2. Resolución del órgano legislativo del GAD municipal por la que aprueban la adhesión del GAD a la mancomunidad y su sometimiento al presente convenio.
3. Resolución del Directorio General por la que se aprueba la adhesión del GAD a la mancomunidad, que será adoptada por la mayoría absoluta de sus miembros.

Por la naturaleza de la mancomunidad únicamente podrán adherirse como integrantes de la mancomunidad GAD del nivel cantonal.

Artículo 10.- De la separación voluntaria de los GAD municipales.- Para la separación de gobiernos autónomos descentralizados municipales de la mancomunidad, antes del plazo previsto en este convenio se deberán observar los siguientes requisitos:

1. Solicitud del GAD municipal al Directorio General en la que conste su voluntad de retirarse de la mancomunidad.
2. Resolución del órgano legislativo del GAD municipal por la que aprueban la separación del GAD de la mancomunidad.
3. Informe de la o el Gerente General en el que indique si el GAD que pretende retirarse de la mancomunidad mantiene alguna obligación económica o de otra índole con la mancomunidad. En el caso de que el informe emitido por la o el Gerente General indique que el GAD mantiene obligaciones o compromisos con la mancomunidad éstos deberán cumplirse o satisfacerse, previo a que el Directorio pueda emitir resolución favorable o desfavorable sobre el retiro del GAD. En caso de que no fuere posible satisfacer los compromisos inmediatamente, éstos subsistirán hasta su cumplimiento efectivo.
4. Resolución del Directorio General por la que se aprueba la separación del GAD de la mancomunidad, que será adoptada por la mayoría absoluta de sus miembros.

El gobierno autónomo descentralizado municipal que obtenga resolución favorable para separarse de la mancomunidad deberá asumir los perjuicios económicos que ocasione su retiro de la mancomunidad. Es decir, todos los recursos, bienes muebles e inmuebles que el GAD hubiera transferido a la mancomunidad quedarán en dominio de ésta sin que tenga derecho a ninguna clase de reparación económica o de otra índole.

La resolución favorable del Directorio General para que el GAD municipal se retire de la mancomunidad surtirá efecto a partir del primero de enero del siguiente año al que se emite la resolución.

Artículo 11.- De la separación forzosa de los GAD municipales.- El Directorio General de la mancomunidad podrá resolver, por mayoría absoluta, la separación forzosa de un gobierno autónomo descentralizado municipal por haber incumplido o cumplido deficientemente con sus obligaciones de conformidad con este convenio y demás normas aplicables.

El Directorio General podrá resolver sobre la separación forzosa de cualquiera de los miembros de la mancomunidad de oficio o a petición de cualquiera de sus miembros o previa solicitud del Gerente General. En los dos últimos casos se requerirá de un informe previo emitido por la o el Gerente General en el que se detallan los compromisos y obligaciones incumplidas por parte del GAD cuya separación se solicita.

Artículo 12.- De la disolución de la mancomunidad.- La mancomunidad se disolverá por:

1. Cumplimiento del plazo.
2. Resolución del Directorio General adoptada con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros.

En ambos casos se procederá a liquidar los bienes y patrimonio en general de la mancomunidad para lo cual deberá observarse las normas de derecho público aplicables a la liquidación y disolución de las entidades del sector público en general.

Artículo 13- Estatuto.- Todo lo que no se encuentra regulado en este convenio y que se considera fundamental a efectos de cumplir el objetivo para el que fue conformada la mancomunidad y para garantizar su correcto funcionamiento, deberá normarse en el respectivo estatuto de la mancomunidad que será emitido por los ejecutivos de los GAD miembros de la mancomunidad conformada en virtud del presente convenio.

Dado en la ciudad de....., a los..... días del mes..... de 2013.

Firmas

Anexos: Resoluciones de los Concejos Municipales

ESTATUTO DE LA MANCOMUNIDAD XXXXXXXX

En la ciudad de XXXXXX, provincia de XXXXXX, a los XXXX días del mes de XXXXXX de XXXXX, las o los señores XXXXXX de los gobiernos autónomos descentralizados de XXXXXXXXXXXX, miembros de la Mancomunidad XXXXXX emiten el presente Estatuto de estructura y funcionamiento:

TÍTULO PRIMERO

DOMICILIO

Artículo 1.- Domicilio.- La Mancomunidad XXXXXXXXXXXXXXXX señala como domicilio XXXX pudiendo establecer oficinas o establecimientos en cualquier otra parte del territorio que conforma la mancomunidad para la prestación del servicio.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA ORGANIZACIÓN DE LA MANCOMUNIDAD

CAPÍTULO I

DEL DIRECTORIO GENERAL

Artículo 2.- De la integración del Directorio General.- El Directorio General estará integrado por los alcaldes o alcaldesas los GAD, o su delegado o delegada, que conforman la mancomunidad.

En caso de suspensión, vacancia, o ausencia del alcalde o alcaldesa, la calidad de miembro del Directorio General será ejercida por quien fuera delegado o delegada por el alcalde o alcaldesa titular. Para la delegación de miembro del Directorio General se preferirá al Director o Directora de movilidad del municipio respectivo.

El cargo de miembro del Directorio General de la mancomunidad no está sujeto al pago de remuneraciones, bonificaciones, dietas, asignaciones, retribuciones, incentivos o beneficios de índole alguna, cualquiera sea su forma, modalidad, mecanismo o fuente de financiamiento.

Artículo 3.- Deberes y atribuciones del Directorio General.- Son deberes y atribuciones del Directorio General las siguientes:

1. Dirigir de entre sus miembros a la o el Presidente del directorio.
2. Designar y remover a la o el Gerente General.

3. Aprobar la reforma del convenio.
4. Aprobar la disolución de la mancomunidad.
5. Aprobar la admisión de nuevos miembros de la mancomunidad y separación de los mismos.
6. Aprobar su reglamento interno de funcionamiento.
7. Establecer los aportes ocasionales de las municipalidades miembros de la mancomunidad.
8. Aprobar acciones conducentes a obtener recursos presupuestarios.
9. Emitir directrices, lineamientos, políticas y orientaciones estratégicas para el cumplimiento del objetivo de la mancomunidad.
10. Conocer, analizar y aprobar el Plan de Movilidad de la mancomunidad.
11. Conocer, aprobar y autorizar al Gerente General la suscripción de acuerdos o convenios de cooperación con entidades del sector público o privado, nacionales o extranjeras.
12. Supervisar el cumplimiento de los planes, programas y proyectos aprobados por la mancomunidad.
13. Conocer y aprobar el presupuesto de la mancomunidad.
14. Interpretar y aplicar obligatoriamente el presente convenio.
15. Conocer, evaluar y resolver sobre los informes que presentará el o la gerente general de la mancomunidad, relativos a la gestión técnica, financiera, económica y administrativa de la mancomunidad.
16. Autorizar los egresos tanto de inversión como de operación cuando sobrepasen los XXXXXX de dólares.
17. Proponer reglamentos necesarios para el buen funcionamiento de la mancomunidad.
18. Emitir directrices, lineamientos, pautas, orientaciones estratégicas sobre la regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la mancomunidad.
19. Proponer proyectos de regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de la mancomunidad.
20. Establecer directrices, lineamientos, pautas, orientaciones estratégicas sobre ejercicio del control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la mancomunidad.
21. Constituir empresas públicas para la gestión de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
22. Delegar atribuciones al Gerente General o al Presidente del Directorio cuando lo considere pertinente.
23. Las demás que consten en las leyes y este convenio.

Artículo 4.- De las sesiones del Directorio General.- Habrá dos clases de sesiones del Directorio General de la mancomunidad: ordinarias y extraordinarias.

El Directorio sesionará ordinariamente una vez cada tres meses, en la fecha, lugar y hora que se señale en la convocatoria.

Las sesiones extraordinarias serán convocadas por el Presidente del Directorio, según su criterio o a solicitud de la tercera parte de sus miembros, en la fecha lugar y hora señalados en la convocatoria. En este último caso el Presidente deberá convocar a sesión extraordinaria dentro de los cuatro días hábiles siguientes a haber recibido la solicitud a la que se deben adjuntar los puntos a tratar en la sesión.

La convocatoria a sesiones ordinarias u extraordinarias deberán ser remitidas físicamente o mediante cualquier formato digital con por lo menos tres días hábiles de anticipación a la fecha prevista para la sesión. En la convocatoria se deberá indicar la fecha, lugar y hora en la que se llevará a cabo la sesión, adjuntando la agenda del orden del día.

Si el caso lo amerita y de manera excepcional, en las convocatorias a sesiones extraordinarias se podrá obviar el lapso los tres días hábiles y convocarse en un tiempo menor.

Las sesiones del Directorio se llevarán a cabo en el domicilio de la mancomunidad, salvo casos excepcionales o de fuerza mayor en que se podrán celebrar en cualquier de los municipios que integran la mancomunidad.

Artículo 5.- Del quórum para las sesiones.- Se tendrá como instalada una sesión ordinaria u extraordinaria con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros. En caso de que no existiera quórum para la sesión, el Directorio podrá sesionar con segunda convocatoria que se realizará dentro de las siguientes 72 horas a la fecha programada inicialmente, con un quórum de por lo menos la tercera parte de sus miembros, y en todo caso en un número no inferior a dos.

Artículo 6.- Del quórum para las decisiones.- Para la toma de decisiones del Directorio General se requiere del voto favorable de la mayoría de los asistentes a la sesión, salvo los siguientes casos en los que se requiere el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros de la mancomunidad:

1. Adhesión de municipalidades como nuevos integrantes de la mancomunidad.
2. Separación o retiro de GAD de la mancomunidad.
3. Modificación de los aportes permanentes de los GAD municipales que integran la mancomunidad.
4. Aprobación de operaciones de endeudamiento.
5. Disolución de la mancomunidad.
6. Designación y remoción de la o el Gerente General.
7. Designación del Presidente o Presidenta del Directorio General.
8. Modificación del convenio de mancomunidad. En ningún caso se podrá modificar el objeto del convenio ni las atribuciones de la mancomunidad, pues ello corresponde aprobarse mediante ordenanza municipal de los órganos legislativos de cada gobierno autónomo descentralizado municipal.

CAPÍTULO II DEL PRESIDENTE O PRESIDENTA DEL DIRECTORIO GENERAL

Artículo 7.- Del Presidente o Presidenta del Directorio.- El Presidente o Presidenta del Directorio General es el principal ejecutivo de la mancomunidad. Será designado por el Directorio General y durará dos años en sus funciones. La designación del Presidente o Presidenta deberá ser de forma rotativa, de manera que cada uno de los miembros de la mancomunidad ejerza la presidencia.

Artículo 8.- Deberes y atribuciones del Presidente o Presidenta del Directorio.- Son deberes y atribuciones del Presidente o Presidenta del Directorio:

1. Ejercer la representación política de la mancomunidad. legal, judicial, y extrajudicial de la mancomunidad.
2. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la ley, de este convenio y de los reglamentos que se expidan.
3. Velar por el cumplimiento de las resoluciones del Directorio.
4. Convocar a sesiones ordinarias y extraordinarias del Directorio.
5. Supervisar la labor de la o el Gerente General.
6. Suscribir las actas de sesiones del Directorio General.

CAPÍTULO III DE LA GERENCIA GENERAL

Artículo 9.- De la Gerencia General y el Gerente General.- La gerencia general es el órgano de administración de la mancomunidad. La o el Gerente General es el responsable de la gestión de la mancomunidad, asume conjuntamente con los miembros del Directorio, la responsabilidad derivada de la gestión para el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Para ser designado como Gerente General se debe poseer título de tercer nivel y experiencia de al menos cinco años en la gestión y manejo del tránsito, transporte terrestre o seguridad vial. La o El Gerente General es un funcionario de libre nombramiento y remoción por el Directorio General.

Artículo 10.- De los deberes y atribuciones de la o el Gerente General.- Son atribuciones y deberes de la o el Gerente General:

1. Representar legal, judicial o extrajudicialmente a la mancomunidad.

2. Dirigir la gestión de la mancomunidad, incluida la supervisión directa de todos los aspectos relacionados con el funcionamiento de la mancomunidad y la ejecución de las obras, proyectos y servicios de su competencia.
3. Aprobar los documentos de gestión de la mancomunidad.
4. Valorizar los bienes y servicios que aporten los GAD municipales miembros de la mancomunidad.
5. Suscribir acuerdos o convenios de cooperación con entidades del sector público o privado, nacionales o extranjeras
6. Establecer los mecanismos operativos y técnicos para el logro de los objetivos de la mancomunidad.
7. Adquirir, administrar y disponer de los bienes de la mancomunidad hasta un monto de XXX dólares. Sobrepasado este monto deberá recibir autorización del Directorio General.
8. Cumplir y velar por el cumplimiento de las resoluciones del Directorio General.
9. Dirigir la ejecución de los planes de acción orientados a cumplir el objetivo de la mancomunidad.
10. Actuar como secretario o secretaria del Directorio, dando fe de sus actos y resoluciones, y suscribir las actas de las sesiones con el Presidente o Presidenta del Directorio General.
11. Elaborar los planes de trabajo, presupuesto anual económico, y cualquier otro documento que se requiera para la buena marcha de la mancomunidad, para aprobación del Directorio.
12. Gestionar la consecución de los recursos económicos necesarios para cumplir con los objetivos de la mancomunidad.
13. Autorizar los egresos tanto de inversión como de operación de la entidad hasta un monto de XXXXX de dólares.
14. Ejercer la dirección administrativa del personal que labora para la mancomunidad.
15. Contratar al personal técnico y administrativo que considere necesario a efectos de cumplir con los objetivos de la mancomunidad.
16. Recopilar y actualizar permanentemente la información necesaria para el impulso de los planes, programas y proyectos de la mancomunidad.
17. Coordinar y facilitar las acciones de la mancomunidad con los diferentes actores involucrados.
18. Proponer al Directorio General lineamientos, directrices, pautas, orientaciones estratégicas para la gestión y el buen desenvolvimiento de la mancomunidad.
19. Proponer al Directorio proyectos de reglamentos para el funcionamiento de la mancomunidad.
20. Proponer al Directorio instrumentos normativos y de política pública para la gestión de la competencia para planificar, regular, controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
21. Elaborar el Plan de Movilidad de la mancomunidad.
22. Establecer criterios de financiamiento y de gestión de la competencia objeto del convenio de mancomunidad.
23. Presentar informes ante el Directorio cuando sea requerido y rendir cuentas ante los actores de los territorios de conformidad con lo establecido por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
24. Otras que le asigne el Directorio General.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- A efectos de dar cumplimiento al objetivo de la mancomunidad conformada por el presente convenio, los centros técnicos de revisión vehicular se ubicarán en XXXXX

SEGUNDA.- La gestión de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial deberá ajustarse a los requerimientos técnicos que emitan la Agencia Nacional de Tránsito y/o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

TERCERA.- En todo lo no previsto en el presente estatuto la mancomunidad se regirá por las disposiciones establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el convenio de conformación de la mancomunidad y cualquier otra resolución que al respecto emita el Directorio.

CUARTA.- Se designa como Presidente de la mancomunidad, para un período de dos años a XXXXX.

QUINTA.- Se designa como Gerente General a XXXXXX.

Anexos

Anexo 1. Matriz de productos y servicios en TTTSV

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
RECTORÍA	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	Generación de Políticas		X	
	Generación de Lineamientos		X	
	Emisión de Directrices		X	
	Rectoría Local			X
	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X		
Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X	
Plan de Administración de Tránsito (Bajo Lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X	
Plan Operativo de Tránsito			X	
TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
Normativa para la elaboración de Planes de Administración de Tránsito		X		
Normativa Nacional para regular operaciones de Tránsito		X		
Procedimiento para Operativos de Control de Tránsito		X		
Procedimientos para reclamos de citaciones por contravenciones de tránsito y multas		X	X	
Marco Jurídico Local para regular operaciones de Tránsito	Homologación para señalización vial, bajo norma INEN		X	
	Uso del espacio público y de vías		X	
	Semaforización y Señalización		X	
	Jerarquización de vías		X	
	Normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento urbano			X

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

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
	TRÁNSITO		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
CONTROL	Tránsito en vía pública, en el ámbito de sus competencias	Operativos de Control regulares y especiales	X	X
		Operativos de Control Emisión de gases	X	X
		Operativos de Control vehículos Oficiales	X	X
		Operativos de Control de Contrabando	X	
		Operativos de Control de Mercancías Peligrosas	X	X
		Citaciones, suspensiones y por multas	X	X
		Centro de detención de personas	X	
		Centro de retención vehicular		X
		Permiso especial de circulación - salvoconducto de acuerdo a la jurisdicción		X
		Permisos especiales de circulación (chivas, cambios temporales de rutas)		X
	Uso y Ocupación de vías, estacionamientos y paradas	Permisos de cierre de vías públicas (eventos deportivos y otros)		X
Funcionamiento de los Centros de Revisión y Control Técnica Vehicular		X		

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
Elaboración: SENPLADES

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO		
	TRANSPORTE TERRESTRE		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
RECTORÍA	TRANSPORTE TERRESTRE				
	Generación de Políticas		X		
	Generación de Lineamientos		X		
	Emisión de Directrices		X		
	Rectoría Local			X	
PLANIFICACIÓN	TRANSPORTE TERRESTRE				
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X		
	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X	
	Plan Maestro Local de Transporte Terrestre (Bajo Lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X	
REGULACIÓN	TRANSPORTE TERRESTRE				
	Normativa Nacional para generar Planes Maestros de Transporte		X		
	Normativa Nacional para la operación de Infraestructura de Transporte Terrestre		X		
	Normativa Nacional para la operación de Transporte Terrestre		X		
	Normativa Local para la operación de Infraestructura de Transporte Terrestre y fijación de tarifas locales			X	
	Normativa Local para la operación de Transporte Terrestre	Tarifas locales de los servicios de transporte terrestre urbano e intracantonal			X
		Estándares locales para la operación de transporte terrestre			X
Estándares locales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre				X	

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
	TRANSPORTE TERRESTRE		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO		
GESTIÓN	Implementación del Plan Operativo de Transporte			X
	Emisión, renovación y verificación de títulos habilitantes	Contrato de Operación de transporte público Internacional	X	
		Contrato de Operación de transporte público Interprovincial	X	
		Contrato de Operación de transporte público Intercantonal	X	
		Contrato de Operación de transporte público Urbano e Intracantonal		X
		Permisos de Operación Comercial Nacional	X	
		Permisos de Operación Comercial Urbano		X
		Autorización de operación de Transporte por Cuenta Propia	X	X
	Recaudación por multas a operadoras de transporte terrestre, según el ámbito de sus competencias		X	X
	Administración de Infraestructura de Transporte Terrestre (Terminales Terrestres, puertos secos, transferencia de mercaderías, entre otros)			X

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO		
	TRANSPORTE TERRESTRE		ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO			
CONTROL	Transporte de Carga y Mercancías Peligrosas	Certificado de Operación Regular de Pesos y Dimensiones	X		
		Certificado de Operación Especial de Pesos y Dimensiones	X		
		Permisos para transporte de mercancías peligrosas	X		
		Permiso para transporte de líquidos y gases	X		
	Cumplimiento de Títulos Habilitantes, en el ámbito de sus competencias	Contrato de Operación de transporte público Internacional	X	X	
		Contrato de Operación de transporte público Interprovincial	X		
		Contrato de Operación de transporte público Intercantonal	X		
		Contrato de Operación de transporte público Urbano e Intracantonal		X	
		Permisos de Operación Comercial Institucional		X	
		Permisos de Operación Comercial Taxis		X	
		Permisos de Operación Comercial Carga Liviana		X	
		Permisos de Operación Comercial Carga Mixta (Liviana con Pasajeros)		X	
		Permisos de Operación Comercial Carga Pesada	X		
		Permisos de Operación Especial (Ej. Chivas)		X	
		Autorización de operación de Transporte por Cuenta Propia	X	X	
		Sanciones o multas a operadoras de transporte terrestre, en el ámbito de sus competencias		X	X

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
Elaboración: SENPLADES

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
RECTORÍA	SEGURIDAD VIAL			
	Generación de Políticas		X	
	Generación de Lineamientos		X	
	Emisión de Directrices		X	
	Rectoría Local			X
PLANIFICACIÓN	SEGURIDAD VIAL			
	Plan Nacional Estratégico de Movilidad Multimodal		X	
	Plan Nacional de Seguridad Vial		X	
	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial			X
	Plan Local de Seguridad Vial (Bajo Lineamientos emitidos por el MTOP y ANT)			X
	Plan Maestro Local de Seguridad Vial			X
	REGULACIÓN	SEGURIDAD VIAL		
Normativa para generar Planes de Seguridad Vial Local		X		
Normativa Nacional para minimizar la accidentabilidad	Normativa y reglamentos emitidos por organismos competentes	X		
Normativa Local para minimizar la accidentabilidad	Autorización de creación funcionamiento de parques viales		X	
	Capacitación periódica a los conductores profesionales		X	
	Convenios con centros de educación superior y escuelas politécnicas nacionales para cursos de capacitación a ciudadanía	X	X	

FACULTAD	SECTOR		NIVELES DE GOBIERNO	
	PRODUCTO O SERVICIO	SUBPRODUCTO O TIPO DE SERVICIO	ESTADO CENTRAL	GAD MUNICIPAL
GESTIÓN	SEGURIDAD VIAL			
	Implementación del Plan Local de Seguridad Vial	Gestión de la Seguridad Vial	X	X
	Garantizar el uso de vehículos más seguros	Gestión de movilidad, en el territorio municipal (Ej. Veredas con acceso de personas con discapacidad)		X
		Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito	X	X
	Seguridad vial a los usuarios (conductores y peatones)	Campañas para la promoción y difusión del SOAT	X	
		Campañas regulares para la prevención de accidentes de tránsito, para usuarios de la vía	X	X
		Campaña de concienciación hábitos riesgosos, uso de transporte público, entre otros	X	X
Capacidad de respuesta inmediata en caso de accidentes	Equipos de Rescate, Centros de Monitoreo Locales	X	X	
CONTROL	SEGURIDAD VIAL			
	Estado de la infraestructura, señalización y semaforización	Auditoría técnica de cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento urbano		X

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
Elaboración: SENPLADES

Rectoría en TTTSV

La rectoría abarcará como mínimo los siguientes temas:

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

Fuente: Informe de Costeo de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
Elaboración: SENPLADES

Anexo 2. Variables utilizadas en el índice de necesidades en TTTSV

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	INSUMOS	FUENTE
POBLACIÓN	Población total cantonal	Población total a nivel cantonal, Censo 2010	INEC
VEHÍCULOS	Número de vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal según la residencia del propietario	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario	ANT - CTE
TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL	Número de vehículos matriculados y registrados por la residencia del propietario, por cada 1000 habitantes a nivel cantonal	Vehículos matriculados y registrados a nivel cantonal por la residencia del propietario. Población total a nivel cantonal, Censo 2010	ANT - CTE INEC
DENSIDAD POBLACIONAL	Población Cantonal por Km ²	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo 2010 Extensión en Km ²	INEC
DISPERSIÓN POBLACIONAL	Inverso de la densidad		
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Porcentaje de población urbana con respecto a la población total	Población urbana y rural a nivel cantonal, Censo 2010	INEC

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	INSUMOS	FUENTE
CIUDAD CAPITAL DE PROVINCIA	Variable dicotómica: 1 si en el cantón se encuentra la capital de la provincia y 0 si no	Listado de cantones que contienen a la ciudad capital de provincia	INEC
CIUDAD CON UNA DINÁMICA ECONÓMICA MAYOR A LA CIUDAD CAPITAL PROVINCIAL	Variable dicotómica: 1 si en el cantón se encuentra una ciudad con una dinámica económica mayor a la de la capital de provincia y 0 si no	Ingresos totales de establecimientos económicos, número de establecimientos, personal ocupado, CENEC 2010	INEC
CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL²	Variable dicotómica: 1 si la cabecera del cantón se encuentra a 30 Km de su respectiva capital provincial y 0 si no	Información Vectorial	MTOP - SNI
CONVENIO DE TTTSV	Variable dicotómica: 1 si tiene un convenio de TTTSV y 0 si no	Convenios, Acuerdos Ministeriales	MTOP

² Documento Metodológico de MTOP, diciembre 2011.

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

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

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

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

Cantones con una dinámica económica superior a la capital provincial

PROVINCIA	CANTÓN	TOTAL NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS	TOTAL PERSONAL OCUPADO (PERSONAS)	TOTAL DE INGRESOS ANUALES PERCIBIDOS POR VENTAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS (DÓLARES)	DINÁMICA ECONÓMICA
GALÁPAGOS	San Cristóbal	453	1.900	78.840.303	Capital de Provincia
GALÁPAGOS	Santa Cruz	683	2.766	108.964.216	1
LOS RÍOS	Babahoyo	4.069	16.899	586.975.916	Capital de Provincia
LOS RÍOS	Quevedo	5.617	18.916	780.981.548	1
MANABÍ	Portoviejo	8.216	41.808	1.638.239.137	Capital de Provincia
MANABÍ	Manta	9.049	39.529	1.952.864.380	1
SANTA ELENA	Santa Elena	2.320	8.098	84.760.347	Capital de Provincia
SANTA ELENA	Libertad	4.540	12.924	531.972.209	1
SANTA ELENA	Salinas	1.955	7.806	347.267.232	1
ZAMORA CHINCHIPE	Zamora	1.087	4.295	86.377.607	Capital de Provincia
ZAMORA CHINCHIPE	Yantzaza	876	2.180	269.168.957	1

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

Anexo 4. Cantones cercanos a su cabecera provincial

 **COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN**
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN INTERSECTORIAL DE LA MOVILIDAD

DETERMINACIÓN DE CIUDADES CERCANAS

Para la determinación de ciudades cercanas, se utilizó como insumo la información vectorial entregada por SENPLADES, en el año 2010, los criterios utilizados para determinar las ciudades más cercanas fueron los siguientes:

- Se identificó las zonas urbanas, consideradas Cabecera Cantonal.
- Se le dió un mayor peso a aquellas zonas urbanas, que cumplieran con dos características; es decir, que a más de ser Cabecera Cantonal, sean Cabecera Provincial, pues a estas ciudades suele desplazarse la sociedad.
- Una vez determinadas estas ciudades, se considero un radio de desplazamiento de 30 km, distancia consideraba como cercana entre ciudades, ya que los 30 km convertidos en tiempo, sería un aproximado de 30 minutos, que es una distancia bastante aceptable, para desplazarse.
- Todas las ciudades que, tomando en cuenta como punto de referencia las ciudades consideradas más importantes, estuvieran dentro del radio de 30 km, fueron consideradas cercanas.
- Se elaboró un listado de las ciudades resultantes de este proceso de análisis espacial realizado.

Es importante tener en cuenta que el valor de distancia descrito en la tabla, es considerado tomando una distancia lineal entre dos puntos.

Realizado por:
Ing. Mariela A. Veloz Santillán

 **Ministerio de Transporte y Obras Públicas**
¡La revolución vital está en marcha!
Dispersión

Tel.: (593-2) 397 4792
Página Web: www.mtop.gob.ec



Cantones cercanos a su cabecera provincial

PROVINCIA	CANTÓN	PROVINCIA	CANTÓN
Azuay	Gualaceo	Imbabura	Cotacachi
Azuay	Paute	Imbabura	Otavalo
Azuay	Chordeleg	Imbabura	Pimampiro
Azuay	El Pan	Imbabura	San Miguel de Urcuquí
Azuay	Sevilla de Oro	Loja	Catamayo
Bolívar	San José De Chimbo	Los Ríos	Baba
Bolívar	San Miguel	Los Ríos	Montalvo
Cañar	Biblián	Los Ríos	Puebloviejo
Cañar	Cañar	Los Ríos	Urdaneta
Cañar	El Tambo	Manabí	Manta
Cañar	Deleg	Manabí	Montecristi
Carchi	Bolívar	Manabí	Rocafuerte
Carchi	Mira	Manabí	Santa Ana
Carchi	Montúfar	Manabí	24 de Mayo
Carchi	San Pedro de Huaca	Manabí	Jaramijó
Cotopaxi	Pujilí	Morona Santiago	Palora
Cotopaxi	Salcedo	Morona Santiago	Sucúa
Cotopaxi	Saquisilí	Napo	Archidona

Anexo 5. Cantones con convenios en TTTSV

De acuerdo a la información recabada los municipios que solicitaron la competencia de

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

Municipios con convenios en TTTSV

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

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

PROVINCIA	CANTÓN	PROVINCIA	CANTÓN
Chimborazo	Colta	Pastaza	Mera
Chimborazo	Chambo	Pichincha	Rumiñahui
Chimborazo	Guamote	Tungurahua	Baños
Chimborazo	Guano	Tungurahua	Cevallos
Chimborazo	Penipe	Tungurahua	Mocha
El Oro	El Guabo	Tungurahua	Patate
El Oro	Pasaje	Tungurahua	Quero
El Oro	Santa Rosa	Tungurahua	San Pedro De Pelileo
Esmeraldas	Atacames	Tungurahua	Santiago de Píllaro
Guayas	Alfredo Baquerizo Moreno	Tungurahua	Tisaleo
Guayas	Durán	Zamora Chinchipe	Nangaritza
Guayas	Samborondón	Orellana	La Joya De Los Sachas
Guayas	Yaguachi	Santa Elena	Libertad
Guayas	Simón Bolívar	Santa Elena	Salinas
Imbabura	Antonio Ante		

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

Anexo 6. Tratamiento de las variables para el índice de necesidades en TTTSV

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

Al aplicar la función logaritmo a las variables tasa de motorización, densidad y dispersión poblacional, los valores inferiores a 1 (uno) arrojaban como resultado números negativos debido a la forma de la función logaritmo²⁹, por ello para aplicar la función logaritmo en estas variables se utilizó la siguiente fórmula:

$$\ln(1 + X_i)$$

Donde:

- x_i : es la variable objeto de tratamiento
- i : es el índice que corresponde a las municipalidades, $i=1,2, \dots, 221$

A las variables participación de la población urbana en la población total, capital de provincia, dinámica económica mayor a la capital provincial,

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

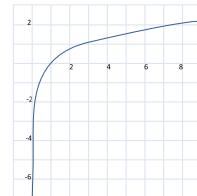
Finalmente todas las variables, excepto las variables dicotómicas cuyos valores se encuentran entre 0 (cero) y 1 (uno), fueron normalizadas, es decir, puestas en una escala entre 0 (cero) y 1 (uno) mediante la siguiente fórmula:

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

Donde:

- X_{ij} : es la observación de la variable entre 0 (cero) y 1 (uno)
- X'_{ij} : es la observación original de la variable (aplicada la función logaritmo según corresponda)
- X_{min} : es el valor mínimo observado en la variable
- X_{max} : es el valor máximo observado en la variable

²⁹ La forma de la función logaritmo natural se muestra en la siguiente gráfica, se puede apreciar que al aplicar la función a valores menores a 1 (uno) la función toma valores negativos:



Anexo 7. Nota técnica para el índice de necesidades en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial

Para realizar la caracterización de municipalidades se construyó un índice, denominado Índice de necesidades en TTTSV, utilizando el concepto de distancia euclídea. Por lo tanto, el Índice de necesidades en TTTSV queda definido por la siguiente fórmula³⁰:

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

Donde:

- IN_{TTTSVi} : es el Índice de necesidades en TTTSV para el cantón = n_i
- PCC_j : es el valor asignado a cada variable j en la definición de punto de cantón con necesidad en TTTSV
- X_{ij} : es la observación de cada variable j entre 0 (cero) y 1 (uno) para el cantón = n_i
- j : es el índice que corresponde a variables, $j=1,2, \dots, 10$

Nota técnica:

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

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

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

En general, la distancia euclidiana entre los puntos $P=(p_1, p_2, \dots, p_n)$ y $Q=(q_1, q_2, \dots, q_n)$, del espacio euclídeo n -dimensional, se define como:

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

Para la construcción del Índice de necesidades fijamos un punto definido como cantón con necesidad en TTTSV y medimos la distancia entre cada cantón y el punto definido como cantón con necesidad en cada variable, la distancia menor indica más necesidad y una mayor distancia refleja menor necesidad en TTTSV. De esta forma aquellos cantones que obtengan una puntuación baja en el índice de necesidades corresponderán a los cantones que tienen menor distancia al punto definido como cantón con necesidad en TTTSV.

³⁰ La fórmula del índice de necesidades en TTTSV no utiliza la raíz cuadrada como en la distancia euclídea para lograr que el índice tenga valores entre 0 y 10, sin embargo al aplicar la raíz cuadrada solamente cambiaría la escala del índice (valores entre 0 y 3,16) y los resultados serían los mismos.

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

Criterios para la construcción del índice de necesidades en TTTSV

VARIABLE	DEFINICIÓN DE NECESIDAD
POBLACIÓN	Mayor población → Mayor necesidad
VEHÍCULOS	Mayor número de vehículos → Mayor necesidad
TASA DE MOTORIZACIÓN CANTONAL	Mayor tasa de motorización → Mayor necesidad
DENSIDAD POBLACIONAL	Mayor densidad poblacional → Mayor necesidad
DISPERSIÓN POBLACIONAL	Mayor dispersión poblacional → Mayor necesidad
PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA EN LA POBLACIÓN TOTAL	Mayor % de población urbana → Mayor necesidad
CIUDAD CAPITAL DE PROVINCIA	Capital de provincia → Mayor necesidad
CIUDAD CON UNA DINÁMICA ECONÓMICA MAYOR A LA CAPITAL PROVINCIAL	Capital con dinámica económica mayor → Mayor necesidad
CABECERAS CANTONALES CERCANAS A SU CABECERA PROVINCIAL	Cabeceras Cantonales cercanas a su cabecera provincial → Mayor necesidad
CONVENIO DE TTTSV	Cantón que tiene un convenio de TTTSV antes del COOTAD → Mayor necesidad

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

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

Definición del cantón con necesidad en TTTSV

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

Fuente: Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de TTTSV, 2011, SENPLADES.
Elaboración: SENPLADES

Anexo 8.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD

Sección Tercera

Formas de mancomunamiento

Artículo 285.- Mancomunidades y consorcios.- Los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, distritales, cantonales o parroquiales rurales y los de las circunscripciones territoriales indígenas, afroecuatorianas y montubias podrán formar mancomunidades entre sí, con la finalidad de mejorar la gestión de sus competencias y favorecer sus procesos de integración, en los términos establecidos en la Constitución y de conformidad con los procedimientos y requisitos establecidos en este Código.

Cuando el mancomunamiento se realice entre dos o más gobiernos autónomos descentralizados del mismo nivel de gobierno que no fueran contiguos o entre gobiernos autónomos descentralizados de distintos niveles se denominarán consorcios.

Las mancomunidades y consorcios que se constituyan podrán recibir financiamiento del presupuesto general del Estado para la obra o proyecto objeto del mancomunamiento, en función de la importancia de la obra o proyecto, previa aprobación por parte del gobierno central.

Artículo 286.- Naturaleza jurídica.- Las mancomunidades y consorcios son entidades de derecho público con personalidad jurídica para el cumplimiento de los fines específicos determinados de manera expresa en el convenio de creación.

Artículo 287.- Procedimiento de conformación de mancomunidades.- Para la conformación de una mancomunidad se cumplirá el siguiente procedimiento:

1. La resolución de cada uno de los órganos legislativos de los gobiernos autónomos descentralizados integrantes, mediante la cual se aprueba la creación de la mancomunidad;
2. La suscripción del convenio de mancomunidad acordado por los gobiernos autónomos descentralizados, por parte de los representantes legales de cada uno. El convenio de la mancomunidad deberá contener por lo menos los siguientes elementos: denominación de la

mancomunidad, identificación de los gobiernos autónomos descentralizados que la integran, su objeto o finalidad específica, el plazo de la misma y los recursos que aporte cada miembro y que constituirán su patrimonio;

3. La publicación del convenio y de las resoluciones habilitantes de cada gobierno autónomo descentralizado en el Registro Oficial; y,
4. La inscripción de la conformación de la mancomunidad en el Consejo Nacional de Competencias, quien será responsable de evaluar la ejecución del cumplimiento de las competencias mancomunadas.

Artículo 288.- Reforma al convenio.- La reforma al convenio de una mancomunidad deberá realizarse cumpliendo el mismo procedimiento y requisitos que los exigidos para su conformación, requiriendo la resolución de cada uno de los órganos legislativos, debiéndose establecer una adenda al convenio de creación.

Artículo 289.- Empresas en mancomunidad o consorcios.- Los gobiernos autónomos descentralizados mancomunados o que conformaren consorcios, podrán crear empresas públicas de acuerdo con la ley que regula las empresas públicas, para dar cumplimiento a las finalidades de la mancomunidad o consorcio. Los estatutos sociales de la empresa determinarán la forma de integración del directorio y los aportes que realizará cada gobierno autónomo descentralizado.

Los gobiernos autónomos descentralizados mancomunados o que constituyan consorcios, podrán crear empresas públicas a través del acto normativo legalmente expedido por los gobiernos autónomos descentralizados que deseen conformar la empresa en comunidad, de acuerdo con la ley que regula las empresas públicas.

Artículo 290.- Consorcios.- Los gobiernos autónomos descentralizados de distintos niveles o que no fueren contiguos, podrán formar consorcios con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las competencias concurrentes y la prestación de servicios públicos pertenecientes a su ámbito de competencia, en los términos establecidos en la Constitución y de conformidad con los procedimientos y requisitos establecidos en este Código.

Artículo 291.- Procedimiento de conformación de consorcios.- Las normas para la conformación y el funcionamiento de los consorcios serán similares a las establecidas en el presente Código para las mancomunidades.

Artículo 292.- Separación.- Cuando un gobierno autónomo descentralizado decida separarse de una mancomunidad o consorcio, o de una empresa en mancomunidad o consorcio, deberá previamente, asumir los compromisos económicos que le correspondan derivados de la gestión compartida y en ningún caso afectará al objeto de la mancomunidad o consorcio.

Artículo 293.- Hermanamientos.- Los gobiernos autónomos descentralizados promoverán los estatus de hermanamiento con gobiernos descentralizados de otros países del mundo, en el marco de la cooperación internacional.

Las parroquias rurales, los cantones, las provincias y las regiones fronterizas, de conformidad con su ubicación geográfica, condición de vecindad, necesidad estratégica de integración, afinidad, podrán celebrar convenios de hermanamiento a fin de viabilizar procesos de planificación, orientados al fomento del desarrollo integral, social, económico, cultural, ambiental y de seguridad de los territorios y pueblos.

Los gobiernos autónomos descentralizados fronterizos podrán emprender programas de cooperación e integración para fomentar el desarrollo, la prestación de servicios públicos y preservación del ambiente. Se establecerán procesos de desarrollo de los territorios de conformidad con los convenios y tratados internacionales suscritos por el Estado, bajo los principios de la paz, el respeto a la soberanía e integridad territorial y el beneficio recíproco, de manera que se garantice a sus habitantes el ejercicio pleno de sus derechos.

Bibliografía

Agencia Nacional de Tránsito. *Número de Vehículos matriculados y resgistrados por residencia del propietario a nivel provincial y cantonal*, Quito, 2010.

Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008, Quito, 2008.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Registro Oficial Suplemento 303 de 19 de octubre de 2010, Quito, 2010.

Comisión Técnica Sectorial de costeo de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; Informe de costeo de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, Quito, 2012.

Comisión de Tránsito del Ecuador, *Número de vehículos matriculados y registrados por residencia del propietario a nivel provincial y cantonal*, Quito, 2010.

Fernández Tabales A. y otros, *El Concepto de cohesión territorial. Escalas de aplicación, sistemas de medición y políticas derivadas*. Boletín de la A.G.E. No. 50. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009, pp. 159 - 160.

Instituto Nacional de Estadística y Censos, *Censo Nacional de Población y Vivienda - CPV 2010*, Quito, 2010.

Instituto Nacional de Estadística y Censos, *Censo Nacional Económico - CENEC 2010*, Quito, 2010.

Instituto Nacional de Estadística y Censos, *Extensión territorial a nivel cantonal*, Quito, 2010.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; publicada en el Registro Oficial, Suplemento 398, del 07 de agosto de 2008.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas, *Convenios suscritos para la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010*, Quito, 2011.

SENPLADES, *Guía Metodológica para el Cálculo de la Distribución de los Recursos Fiscales para los Gobiernos Autónomos Descentralizados*, Editogran S.A., Quito, 2012.

SENPLADES, *Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial*, Primera edición, Quito, 2012.

Thomson, I., & Bull, A., *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales* en Revista de la CEPAL 76, 2002, pp. 109-121.



Ecuéñtranos en:

 www.competencias.gob.ec

 ConsejoCompetencias

 @competenciascnc



🏠 Av. Amazonas N21-39 y Jorge Washington
Ed. Rocafuerte, Torre Sur, Piso 1, Of. 101

☎ 02 2222 190 / 02 2222 191

🌐 www.competencias.gob.ec

🐦 @competenciasnc