

# TOMO II PLAN SUSTENTABLE DE MOVILIDAD DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA

Estudios Integrales y Definitivos para el Plan Sustentable de Movilidad del Cantón Limón Indanza y Análisis de Competencias de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial  
2017







ÍNDICE

ÍNDICE

ÍNDICE

ÍNDICE

ÍNDICE

ÍNDICE

ÍNDICE

**ÍNDICE**



## SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

1.	Antecedentes.....	11	8.	Tráfico vehicular.....	30
2.	Articulación con la planificación.....	12	8.1	Exposición de Resultados.....	30
2.1	Exposición de Resultados.....	12	8.1.1	Indicadores.....	30
2.1.1	Indicadores.....	12	8.1.2	FODA .....	31
2.1.2	FODA .....	13	8.1.3	Árbol de Problemas.....	32
3.	Diagnóstico interinstitucional.....	14	9.	Movilidad.....	33
3.1	Exposición de Resultados.....	14	9.1	Exposición de Resultados.....	33
3.1.1	Indicadores.....	14	9.1.1	Indicadores.....	33
3.1.2	FODA .....	15	9.1.2	FODA .....	34
3.1.3	Árbol de Problemas.....	16	9.1.3	Árbol de Problemas .....	35
4.	Tendencias demográficas y económicas.....	17	10.	Seguridad vial.....	37
4.1	Exposición de Resultados.....	17	10.1	Exposición de Resultados.....	37
4.1.1	Indicadores.....	17	10.1.1	Indicadores.....	37
4.1.2	FODA .....	18	10.1.2	FODA .....	38
4.1.3	Árbol de Problemas.....	19	10.1.3	Árbol de Problemas.....	39
5.	Conectividad básica interior.....	20	11.	Aspectos medio ambiental.....	40
5.1	Exposición de Resultados.....	20	11.1	Exposición de Resultados.....	40
5.1.1	Indicadores.....	20	11.1.1	Indicadores.....	40
5.1.2	FODA .....	21	11.1.2	FODA .....	41
5.1.3	Árbol de Problemas.....	22	11.1.3	Árbol de Problemas.....	42
6.	Análisis urbanístico territorial.....	23	12.	Socializaciones.....	43
6.1	Exposición de Resultado.....	23	12.1	Socialización con los técnicos municipales.....	43
6.1.1	Indicadores.....	23	12.2	Socialización con los representantes de las comunidades.....	43
6.1.2	FODA .....	24	12.3	Socialización con los transportistas.....	48
6.1.3	Árbol de Problemas.....	25	13.	Modelo actual.....	53
7.	Transporte.....	27	13.1	Mapa modelo territorial actual.....	55
7.1	Exposición de Resultados.....	27	13.2	Mapa modelo urbano actual.....	56
7.1.1	Indicadores.....	27			
7.1.2	FODA .....	28			
7.1.3	Árbol de Problemas.....	29			

## PROPUESTA

1.	Introducción.....	59
2.	Árboles de Objetivos.....	59
2.1	Diagnóstico Interinstitucional.....	60
2.2	Tendencias demográficas y económicas.....	61
2.3	Conectividad Básica Interior.....	62
2.4	Análisis Urbanístico Territorial.....	63
2.5	Transporte.....	65
2.6	Tráfico Vehicular.....	66
2.7	Movilidad.....	67
2.8	Seguridad Vial.....	69
2.9	Aspectos Medio Ambientales.....	70
3.	Planificación Superior.....	71
4.	Lineamientos Estratégicos.....	71
4.1	Accesibilidad.....	71
4.2	Ordenamiento Territorial.....	71
4.3	Transporte Sustentable.....	71
4.4	Tránsito Vehicular.....	71
5.	Modelo Propuesto.....	71
5.1	Componentes del Modelo Propuesto Cantonal.....	72
5.2	Componentes del Modelo Propuesto Urbano.....	74
6.	Plan.....	76
6.1	Horizontes temporales.....	76
6.2	Escenarios.....	76
6.2.1	Escenario Tendencial.....	77
6.2.2	Escenario Óptimo.....	78
6.2.3	Escenario Deseable.....	78
6.3	Propuesta.....	79
6.4	Objetivo General.....	79
6.5	Objetivo Específicos.....	79
6.6	Programas.....	80
6.7	Proyectos.....	80

## MODELO DE GESTIÓN

1.	Introducción.....	85
1.1	Seguimiento y Evaluación.....	85
1.1.1	Seguimiento al Cumplimiento de Metas.....	86
1.1.2	Seguimiento a las implementaciones de las intervenciones.....	86
1.1.3	Seguimiento de las implementaciones de las intervenciones.....	87
2.	Cronograma Valorado.....	90

## PROYECTOS A NIVEL DE IDEA

1.	<b>PR1:</b> Ordenanza del Plan Sustentable de Movilidad del Cantón Limón Indanza.....	95
2.	<b>PR2:</b> Propuesta 1 “Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Limón Indanza.....	101
	Propuesta 2 “Ordenanza General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Limón Indanza.....	105
	Propuesta 3 “Ordenanza para la Planificación, Regulación y Control del Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial en el Cantón Limón Indanza.....	124
3.	<b>PR3:</b> Ordenanza para el control y sanción de la promoción y prestación de servicios de transporte público, comercial y por cuenta propia, con o sin título habilitante otorgado por el GAD del Cantón Limón Indanza.....	153
4.	<b>PR4:</b> Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV.....	159
5.	<b>PR5:</b> Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV.....	163

6.	<b>PR6:</b> Implementación de estacionamientos para el Mercado Central de Frutas .....	167
7.	<b>PR7:</b> Implementación de estacionamientos para la Feria de Ganado.....	171
8.	<b>PR8:</b> Implementación de estacionamientos para el Recinto Ferial de Indanza.....	175
9.	<b>PR9:</b> Cálculo para cupos para el transporte comercial.....	179
10.	<b>PR10:</b> Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal.....	183
11.	<b>PR11:</b> Ordenanza que regula medidas especiales en materia de circulación de carga pesada y descarga de productos y mercaderías en zonas de alto impacto de tráfico en la ciudad General Leonidas Plaza Gutiérrez.....	187
12.	<b>PR12:</b> Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.....	193
13.	<b>PR13:</b> Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.....	197
14.	<b>PR14:</b> Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas .....	201
15.	<b>PR15:</b> Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades.....	205
16.	<b>PR16:</b> Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal .....	209
17.	<b>PR17:</b> Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tiene acceso vehicular en el cantón.....	213
18.	<b>PR18:</b> Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza .....	217
19.	<b>PR19:</b> Mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza.....	221
20.	<b>PR20:</b> Formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 de Junio.....	225

21.	<b>PR21:</b> Implementación de paradas de transporte público en el área urbana .....	229
22.	<b>PR22:</b> Diseño e implementación de paradas de transporte público en las comunidades.....	233
23.	<b>PR23:</b> Formulación de un Plan de Contingencia contra eventos adversos.....	237
24.	<b>PR24:</b> Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana del cantón.....	241
25.	<b>PR25:</b> Formulación de un Plan de seguridad vial para el cantón Limón Indanza.....	245
26.	<b>PR26:</b> Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza .....	249
27.	<b>PR27:</b> Estudio para la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del cantón Limón Indanza.....	253

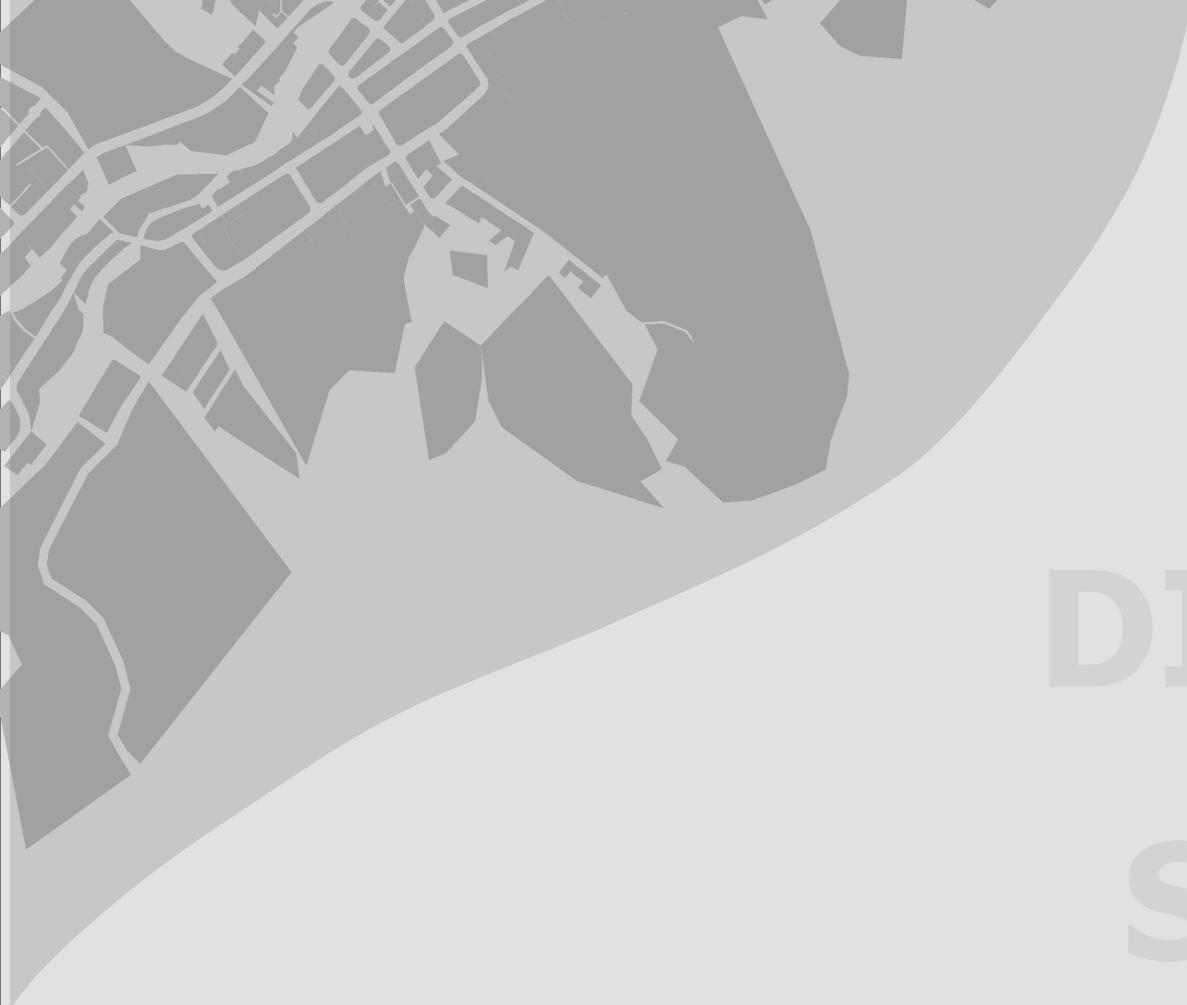
## PROYECTOS DEFINITIVOS

1.	<b>PR1:</b> Plan de gestión de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Limón Indanza .....	259
2.	<b>PR2:</b> Estudio de Tarifas para el servicio de Transporte Público de pasajeros en Buses o Ranchera.....	299
3.	<b>PR3:</b> Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza.....	355

## PLIEGO DE RECOMENDACIONES

1.	<b>PLIEGO DE RECOMENDACIONES PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA OPERACIONAL DE MATRICULACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR .....</b>	373
----	---	-----





DIAGNÓSTICO

SÍNTESIS

DIAGNÓSTICO

SÍNTESIS

SÍNTESIS

DIAGNÓSTICO

### **3. FASE DE SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO**



## 1. Antecedentes

La síntesis del diagnóstico consiste en integrar y expresar de forma sintetizada la fase de diagnóstico del Plan Sustentable de Movilidad, en la cual se realiza un resumen de la problemática actual del cantón y los aspectos más importantes de los temas anteriormente abordados.

Se trata de plasmar en un esquema cómo es, cómo funciona, que problemas le afectan, que recursos y potencialidades tiene y qué limitaciones o condicionantes operan sobre el territorio cantonal de Limón Indanza en los temas referentes a la movilidad del Cantón Limón Indanza.

Para el desarrollo de este tema se analizaron los siguientes componentes:

- Indicadores, que relacionan dos o más variables, es decir se trata de información técnica que colabora con el entendimiento del territorio.
- Matriz FODA, las características del territorio que son identificadas en la etapa de diagnóstico, se analizan a través de relaciones entre factores externos como las Oportunidades y Amenazas y factores internos que son las características del sector, es decir las Fortalezas y las Debilidades.
- Identificación y caracterización de los problemas, una vez determinados los indicadores para cada uno de los temas estudiados, se procede a la identificación de todos los problemas que impiden el contar con una óptima movilidad en la ciudad. Además, se establece la relación entre dichos problemas causa y efecto, a través de árboles de problemas.
- Identificación de la problemática percibida por la población a través de la realización de talleres de trabajo.
- Modelo de movilidad actual, consiste en el funcionamiento actual del sistema territorial en una imagen sintética y simplificada de la movilidad cantonal.

## 2. Articulación con la planificación

En este apartado se establece las características de movilización actual y los principales retos a plantearse para la solución de las problemáticas y la formulación de estrategias para lograr los objetivos planteados para el cantón con una visión objetiva y real del estado actual de la movilidad.

### 2.1 Exposición de Resultados

#### 2.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	DESCRIPTOR
Constitución de la República del Ecuador	Competencias de Tránsito y Transporte en los diferentes niveles de gobierno.
Plan Nacional del Buen Vivir.	Descentralización de las Competencias.
COOTAD	Descentralización en el tema de Tránsito y Transporte Terrestre.
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Descentralización en los diferentes niveles de gobierno de la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad vial.
Agenda Zonal 6	Planteamientos en cuanto a la Red Vial y al Transporte de la Zona.
Transferencia de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.	Limón Indanza es asignado con el modelo de gestión "C". Recibiendo todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, a excepción del control operativo en la vía pública.
PDOT del Cantón Limón Indanza	Actualizado.
Ordenanza de Creación de la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Limón Indanza.	Creación de la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, encargada de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial intercantonal y urbano en todo el territorio de jurisdicción del Cantón Limón Indanza.

## **2.1.2 FODA**

### **2.1.2.1 FORTALEZAS**

- Buen estado de la vía Troncal amazónica
- Proyecto Hidroeléctrico Río Santiago
- Buena relación entre las comunidades para compartir asuntos de índole cultural, social, deportiva, administrativa, comercial y otros de acuerdo a sus posibilidades.
- Reconstrucción de la vía Limón – Gualaceo
- El PDOT provincial contempla el mejoramiento vial y la creación de rutas turísticas que se comunican con General Plaza.

### **2.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- Articulación coordinada y cooperativa de los diferentes niveles de gobiernos.
- Una de las políticas del Plan Nacional del Buen vivir es: incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.
- Los planes de orden superior proponen como lineamientos estratégicos planes de movilidad local.
- Incentivos y asistencia técnica proporcionada por los planes de orden superior
- El gobierno central tiene la competencia de la planificación de la vía Trocal amazónica y Plan de Milagro Gualaceo
- Uno de los objetivos del Modelo territorial es disminuir las brechas sociales ente lo urbano y rural brindando oportunidades en lo igualdad y equidad.
- Planteamiento de proyectos que mejoran la conexión de algunas de las comunidades del Cantón Limón Indanza en el Plan de Desarrollo Ordenamiento Territorial Cantonal.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, se encuentra elaborando el Plan Sustentable de Movilidad Cantonal.

### **2.1.2.3 DEBILIDADES**

- Poca disponibilidad de productos de primera necesidad al interior del límite cantonal.

### **2.1.2.4 AMENAZAS**

- Existencia de un proyecto de explotación minera San Carlos Panantza que acelera el deterioro de las vías por el uso continuo de las mismas.

### 3. Diagnóstico interinstitucional

Este apartado es de vital importancia para entender los desafíos que tiene determinada empresa sea esta pública o privada con el objetivo de solucionar sus falencias y encaminar sus estrategias y objetivos para volverla más eficiente.

#### 3.1 Exposición de Resultados

##### 3.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN		DESCRIPTOR
Constitución de la República	Art. 261	El estado tiene competencias en la “planificación nacional”
	Art. 264	Los GAD municipales tienen las siguiente competencias:
		2. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
COOTAD	Art. 55	c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro del cantón.
		Art. 130
	LOTTTSV	Art. 30.5
Cuenta con: el coordinador, un técnico en mecánica automotriz y el procurador Síndico municipal		
36 m2 distribuidos en un solo ambiente		
No cuenta con un espacio para revisión vehicular ni bodegaje de equipos		
Cuenta con los suficientes implementos de oficina		
Unidad Municipal de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	Se realizan 31 trámites al servicio de la comunidad	
	Competencias de Títulos Habilitantes y Matriculación Vehicular.	
	Consolidado de ingresos del 2016	\$ 73.086,10
	Ingresos anuales por asumir la competencia	\$ 25.000,00
	Gastos de sueldos del año 2016	\$ 42.464,20
	Activo pasivo del año 2016	\$ 4.055,48
	Gastos de suministros y materiales	\$ 564,43

### **3.1.2 FODA**

#### **3.1.2.1 FORTALEZAS**

- El GAD municipal tiene la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
- El GAD municipal tiene la competencia exclusiva Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
- El GAD del cantón Limón tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.
- La UMTTTSV debe coordinar el cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial.
- Mayor ingreso de dinero al GADLIM desde el momento que la UMTTTSV asumió las competencias de títulos Habilitantes y Matriculación Vehicular
- Disminuyó el tiempo de realización de trámites en la UMTTTSV.
- El GAD cantonal tiene la competencia de fijar tarifas de los servicios de transporte público.

#### **3.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- La ANT tiene la competencia exclusiva de la regulación y control del transporte terrestre en la vía Trocal amazónica.
- Trabajo conjunto de la UMTTTSV con la ANT para asumir las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

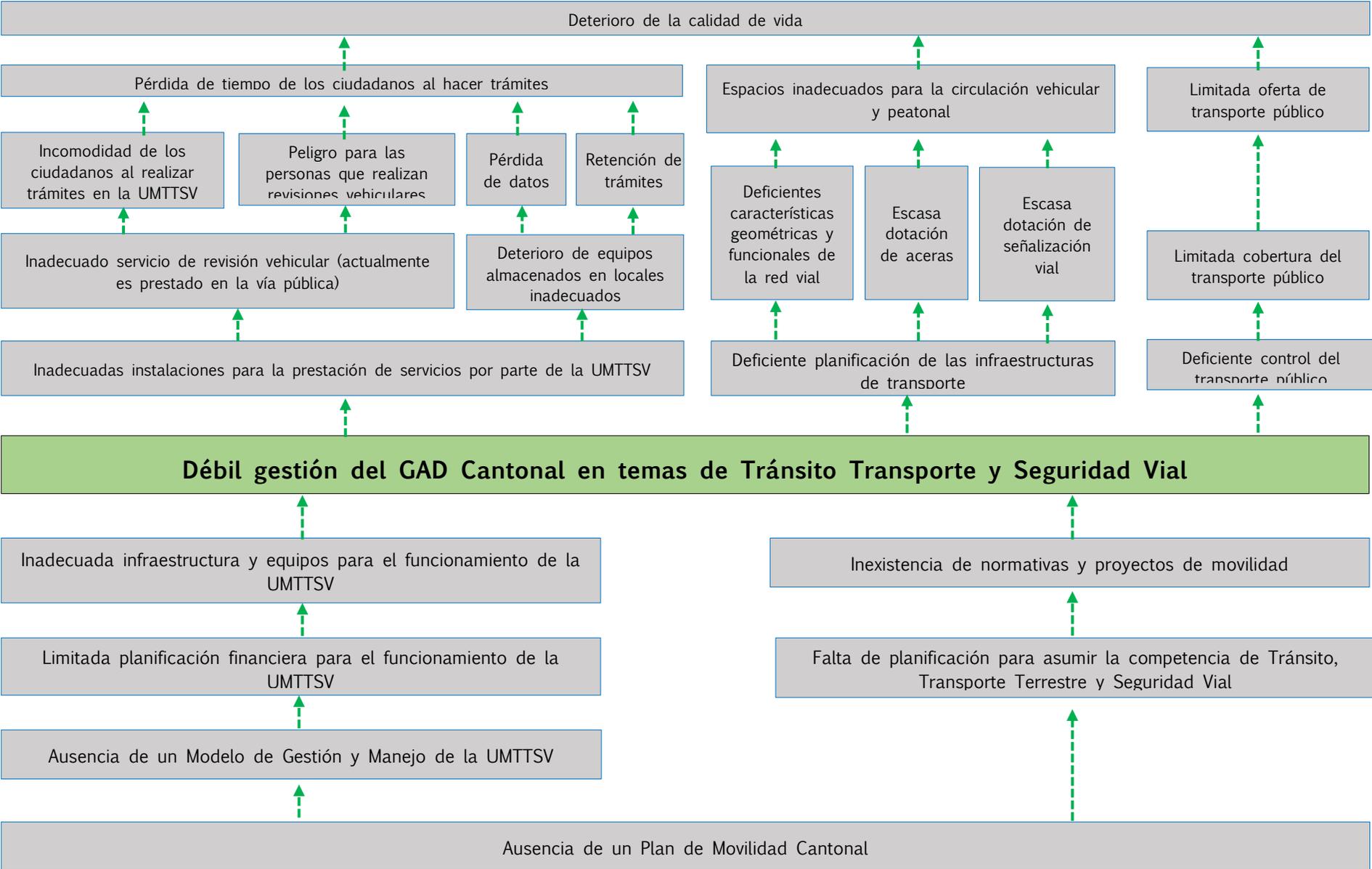
#### **3.1.2.3 DEBILIDADES**

- Falta de un terminal terrestre a pesar de que el GAD tiene la competencia para hacerlo.
- La unidad municipal de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no cuenta con el personal suficiente.
- Inexistencia de semáforos en intersecciones, a pesar de tener la competencia para hacerlo
- La UMTTTSV no cuenta con un espacio para la revisión vehicular, ni espacio específico y exclusivo para el bodegaje de equipos mecánicos y electrónicos
- La UMTTTSV no cuenta con un espacio específico para el resguardo de información, ni con los implementos necesarios para la impresión de especies valoradas, tickets de permiso de circulación anual, y escaneo de diferentes documentos.

#### **3.1.2.4 AMENAZAS**

- La falta de claridad en las competencias exclusivas y concurrentes en el tema de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

### 3.1.3 Árbol de Problemas



## 4. Tendencias demográficas y económicas

El estudio de las Tendencias Demográficas y Económicas permite conocer el grado de desarrollo del cantón, según indicadores como: la población activa, sus actividades productivas y empleo.

### 4.1 Exposición de Resultados

#### 4.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	ÁMBITO TERRITORIAL	DESCRIPTOR	
Número de Habitantes	Urbano	3523 hab.	36,24%
	Rural	6199 hab.	63,76%
Densidad poblacional	Urbano	1.061,14 hab/km <sup>2</sup>	-
	Rural	3,44 hab/km <sup>2</sup>	-
Parroquia más poblada	Rural	San Antonio 2157hab	-
Parroquia menos poblada	Rural	San Miguel de Conchay 405 hab	4%
Extensión territorial	Urbano	3,23 Km2	0,20%
	Rural	2091,77	99,80%
Parroquia con mayor extensión	Rural	San Antonio 804,73Km2	45%
Parroquia con menor extensión	Rural	Indanza 71,68Km2	4%
Composición familiar	Urbano	3,70 hab/ Km2	-
	Rural	4,26 hab/ Km2	-
Tasa de crecimiento	Cantonal	-0,52	-
Población Económicamente Activa (PEA)	Cantonal	41,20%	-
Principal actividad económica	Urbano	SERVICIOS (Comercio, construcción, servicios públicos, alojamiento, transporte, actividades financieras)	51,47%
	Rural	PRIMARIO (Agricultura, ganadería, silvicultura, minas y otros)	92,93%
Categoría ocupacional	Cantonal	Cuenta propia	47%
Número de miembros del hogar con empleo	Urbano	1,27 miembros/hogar	-
	Rural	1,46 miembros/hogar	-
Tipo de propiedad de la vivienda	Cantonal	Propia	60%
Tipo de vivienda	Cantonal	Casa o villa	-
Material principal de vía de Acceso al hogar	Cantonal	Adoquín	63%
Vehículo más utilizado en el hogar	Cantonal	Automóvil	53%

## **4.1.2 FODA**

### **4.1.2.1 FORTALEZAS**

- Alta densidad poblacional en la cabecera cantonal.
- El 41,20% de la población del cantón se encuentra en edad productiva.
- El 59,37% de la población se dedica a actividades primarias, mientras que el 47% trabaja por cuenta propia.
- Bajo porcentaje de la población no cuenta con empleo.

### **4.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.
- Existencia del proyecto minero “San Carlos Pananza”, como fuente de empleo para la población del cantón.

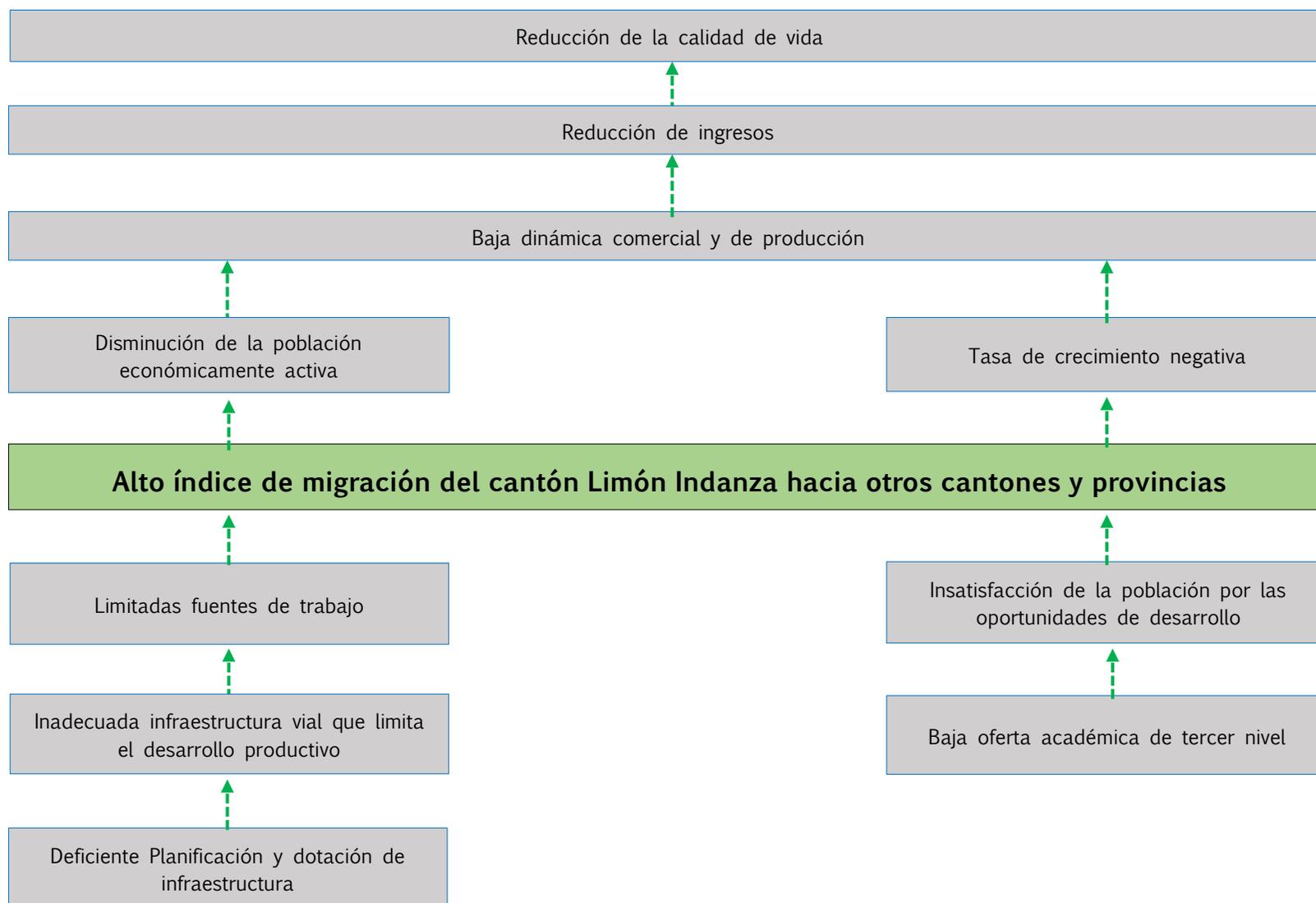
### **4.1.2.3 DEBILIDADES**

- Es el único cantón en la provincia que presenta tasa de crecimiento negativa según el Censo 2010.
- La producción agrícola del sector rural del cantón no cuenta con condiciones óptimas para ser comercializada, por la falta de transporte público.
- Existen movimientos migratorios altos hacia otras ciudades.
- El 58,8% de la población es económicamente inactiva.

### **4.1.2.4 AMENAZAS**

- Dependencia de la población hacia otras ciudades debido a la oferta de equipamientos y servicios.
- Difícil movilidad de la población y sus productos, por la deficiente comunicación hacia las áreas rurales del cantón.

### 4.1.3 Árbol de Problemas



## 5. Conectividad básica interior

En este apartado se analizan la infraestructura vial y equipamientos que intervienen en la movilidad intracantonal de la población del Limón Indanza.

### 5.1 Exposición de Resultados

#### 5.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	ÁMBITO TERRITORIAL	DESCRIPTOR	
		% Tramos	Km
Longitud	Rural	94%	258,09
	Urbano	6%	17,12
Jerarquía vial	Rural	68% tercer orden	174,74
	Urbano	80% Segundo Orden	13,71
Sentido vial	Rural	99% Doble sentido	258,04
	Urbano	76% Doble sentido	14,7
Rangos de sección vial	Rural	52% de 3,5m a 7,00m	121,6
	Urbano	76% Mayor a 9m	11,85
Rangos de sección calzada	Rural	49% de 3,00m a 9,00m	146,54
	Urbano	41% 6,00 a 9,00m	6,27
Material de la calzada	Rural	58% Lastre	162,46
	Urbano	25% Asfalto	5,65
Estado de la calzada	Rural	37% Malo	106,55
		11% Bueno	27,92
	Urbano	39% Bueno	7,32
		17% Malo	3,87
Estacionamiento en la vía	Rural	59% Si permite	148,83
	Urbano	80% Si permite	12,82
Carriles de circulación	Rural	97% Dos carriles	253,06
	Urbano	81% Dos carriles	13,6
Señalización horizontal	Rural	9% Con señalización	222,15
	Urbano	48% Con señalización	7,4
Estado Señalización horizontal	Rural	8% Bueno	5,69
		42% Malo	15,27
	Urbano	19% Bueno	1,07
		44% Malo	3,42

DESCRIPCIÓN	ÁMBITO TERRITORIAL	DESCRIPTOR	
		% Tramos	Km
Señalización vertical	Rural	23% Con señalización	77,57
	Urbano	43% Con señalización	7
Estado Señalización Vertical	Rural	47% Bueno	44,04
		17% Malo	10,77
	Urbano	38% Bueno	2,2
		18% Malo	0,93
Acera Derecha	Rural	13% Tiene Acera	11,64
	Urbano	76% Tiene Acera	11,2
Rangos de sección Acera Derecha	Rural	7% 0,60 - 1,2m	7,39
	Urbano	39% 1,20 - 1,80m	6,38
Material de Acera Derecha	Rural	11% Concreto	6,63
	Urbano	54% Concreto	8,32
Estado Acera Derecha	Rural	4% Bueno	0,54
		6% Malo	6,34
	Urbano	34% Bueno	4,94
		5% Malo	1,57
Acera Izquierda	Rural	10% Tiene Acera	3,2
	Urbano	74% tiene acera	11,23
Rangos de sección Acera Izquierda	Rural	5% 0,60m a 1,20m	1,7
	Urbano	44% 1,20 a 2,40m	6,83
Material Acera Izquierda	Rural	6% Concreto	1,92
	Urbano	57% Concreto	8,83
Estado Acera Izquierda	Rural	5% Regular	2,01
		4% Malo	1,14
	Urbano	34% Bueno	5,08
		3% Malo	0,9

## 5.1.2 FODA

### 5.1.2.1 FORTALEZAS

- Alto porcentaje de caminos peatonales que comunican con las comunidades sin acceso vehicular.
- En el área urbana las secciones de la calzada permiten la circulación vehicular.
- El material predominante de las vías urbanas es el adoquín y el asfalto y generalmente se encuentran en buen estado.
- Entre el 74% y 76% de área urbana posee aceras, el material predominante es el concreto. Y más del 50% se encuentran en estado bueno y regular.

### 5.1.2.2 OPORTUNIDADES

- Elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, encaminado a mejorar la calidad la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.
- El cantón se comunica con la región Sierra por medio de la Troncal Amazónica.

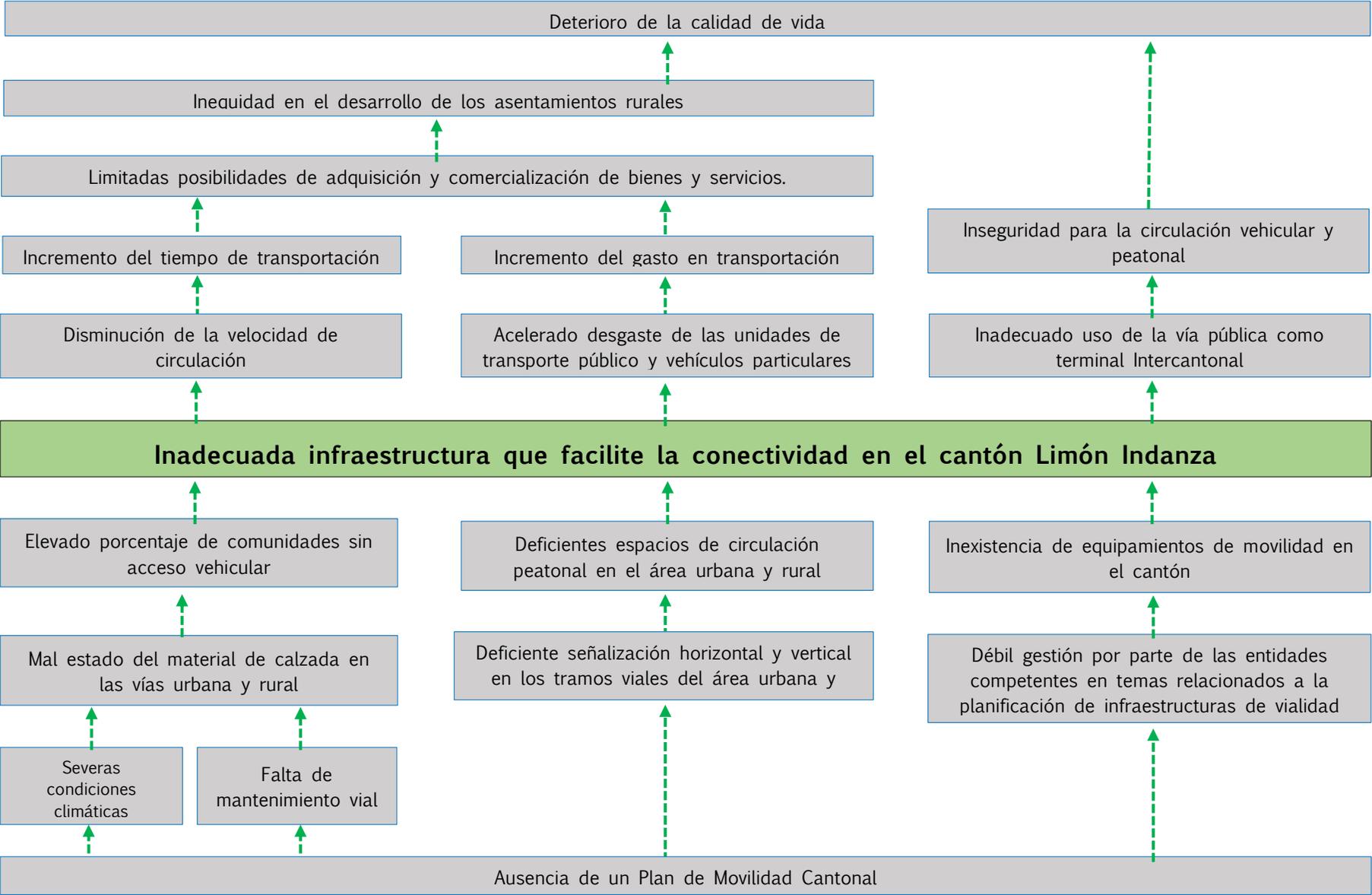
### 5.1.2.3 DEBILIDADES

- 25 de las 70 comunidades del cantón no tiene acceso vehicular.
- El 16% de las vías inventariadas presentan secciones menores a 3,5m, lo que dificulta la circulación vehicular.
- Alto porcentaje de calzadas no cuentan con sección adecuada para el uso de dos carriles.
- Alto porcentaje de las vías rurales son de lastre, además de encontrarse en estado regular y malo, principalmente las vías que conectan Indanza, San Antonio y el Rosario.
- Deficiente señalización horizontal y vertical en las vías rurales y urbanas; y el mal estado de la existente genera conflictos en la movilidad.
- Inexistencia de semáforos.
- Deficiente dotación de aceras en áreas cercanas a comunidades.
- Deficiente dotación de veredas en el área rural, especialmente en sitios cercanos a las cabeceras parroquiales.
- Inexistencia de lugares para estacionamientos de vehículos de transporte vehicular
- Inexistencia de un terminal terrestre, para el embarque y desembarque de pasajeros.

### 5.1.2.4 AMENAZAS

- Las condiciones climáticas agravan el mantenimiento del sistema vial.
- Falta de una política institucional de la entidad responsable del mantenimiento de las vías rurales.
- Existencia de un proyecto de explotación minera “San Carlos Pananza”, que genera el rápido deterioro de las vías por el uso continuo de las mismas.

### 5.1.3 Árbol de Problemas



## 6. Análisis urbanístico territorial

En este apartado se analizan los equipamientos, infraestructuras y usos de suelo que puedan provocar la aglomeración de personas y tráfico vehicular con el fin de precautelar una movilidad efectiva.

### 6.1 Exposición de Resultado

#### 6.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	DESCRIPTOR
Equipamientos que producen aglomeración vehicular	Mercado Norte
	Feria del ganado
	Mercado central de frutas
	GAD Municipal
	Recinto ferial Indanza
	Zona denominada como Terminal Terrestre
Usos de suelo que producen aglomeración vehicular	La municipalidad no cuenta con una estadística de usos de suelo
	La zona comercial localizada desde la Av. del Ejército hasta la calle Simón Bolívar y desde la calle Quito hasta la calle 10 de Agosto, presenta problemas de congestión vehicular
	Mal uso de las vías y veredas cercanas al mercado, por la venta de productos que se da en ellas generando aglomeración vehicular

## **6.1.2 FODA**

### **6.1.2.1 FORTALEZAS**

- No existe congestión vehicular entorno a equipamientos o usos de suelo especiales.
- Bajo flujo vehicular en el cantón.

### **6.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- Elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, encaminado a mejorar la calidad la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

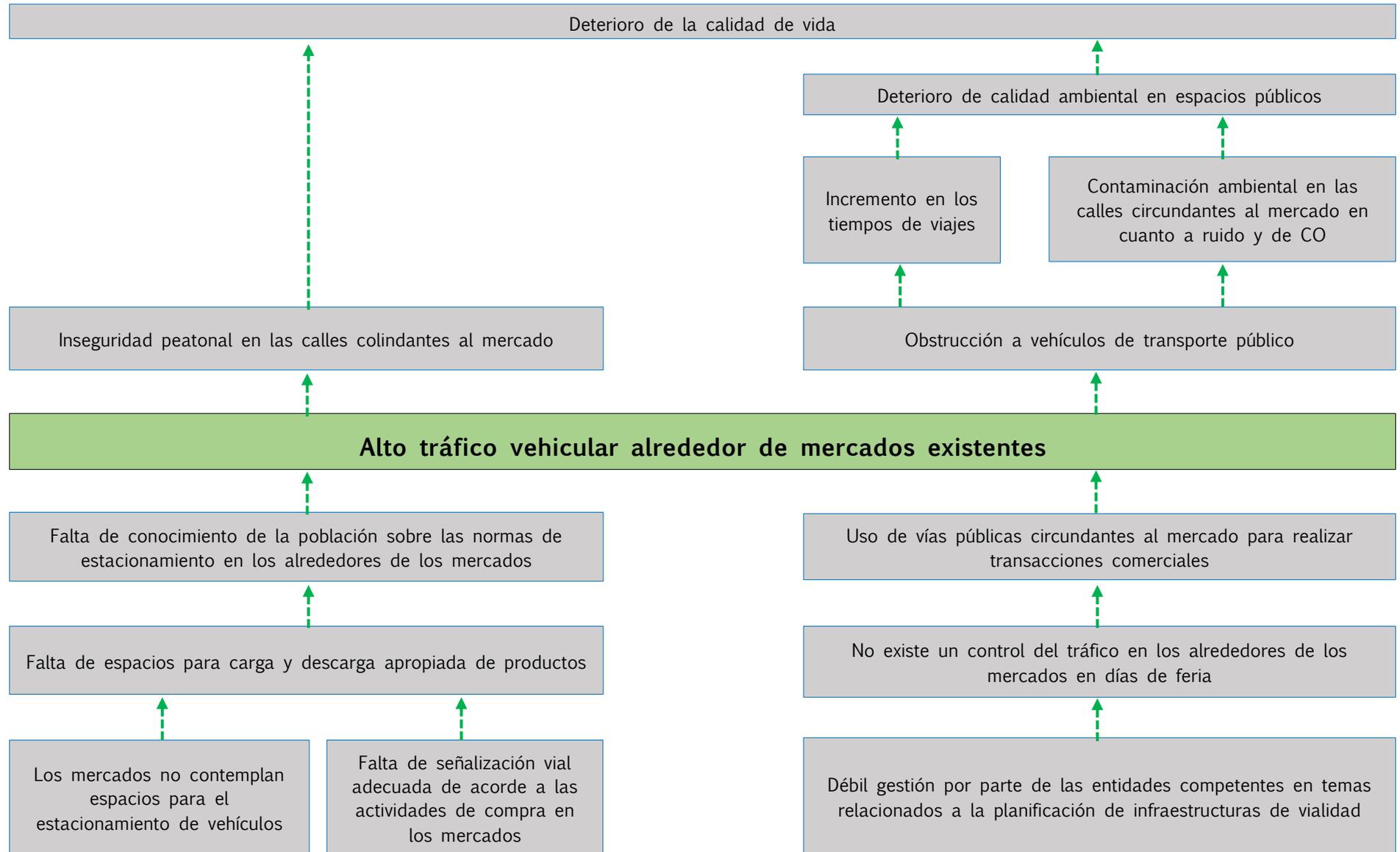
### **6.1.2.3 DEBILIDADES**

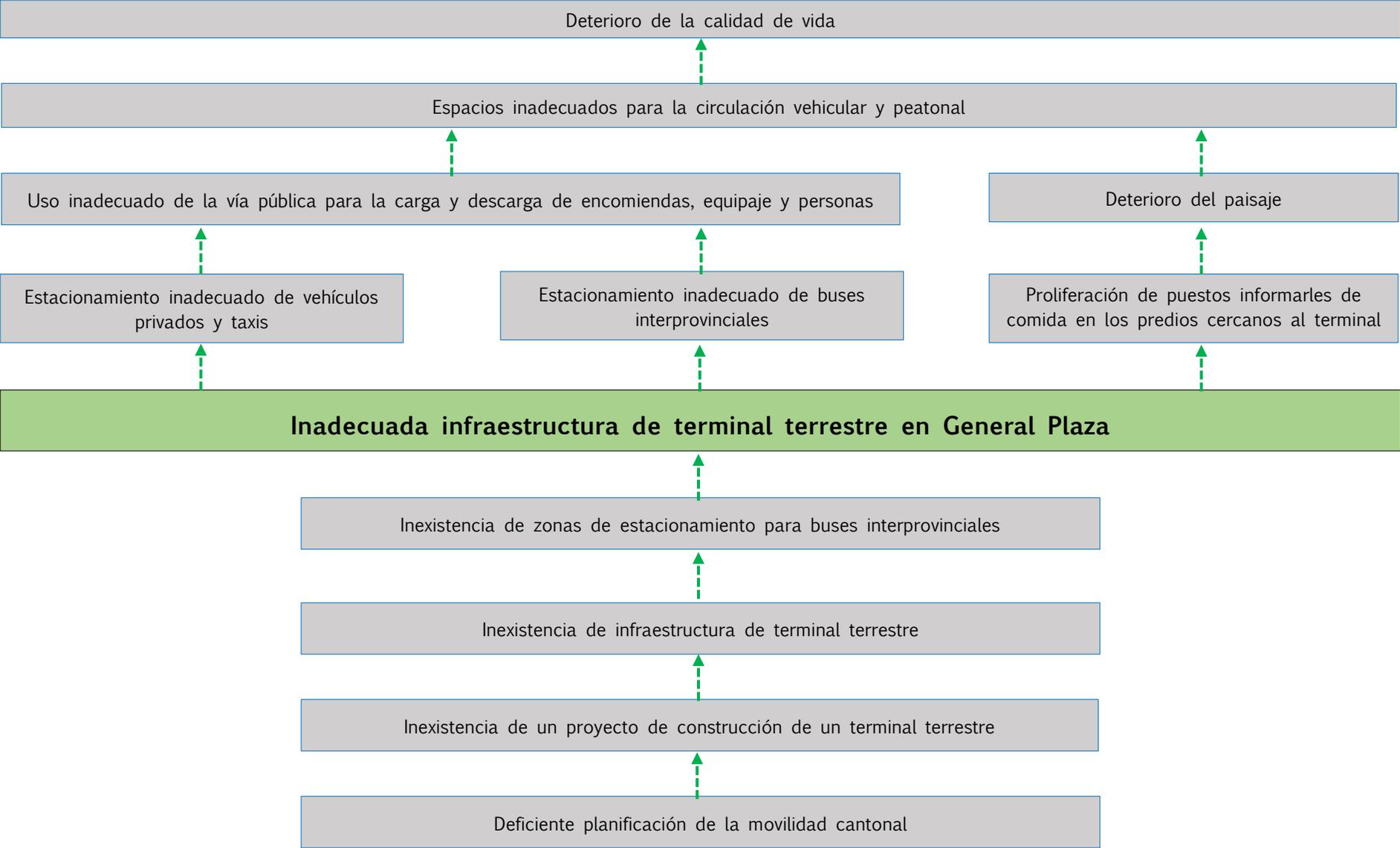
- Existe aglomeración vehicular en las calles cercanas al mercado en los días de feria y la zona comercial en la calle 28 de mayo.
- El mercado no cuenta con espacios adecuados para el embarque y desembarque de productos, generando como resultado la concentración de vehículos
- Falta de control de tráfico en las vías cercanas al mercado Norte de General Plaza.
- Las aceras son utilizados por comerciantes informales, limitando el espacio de circulación peatonal
- Inexistencia de una zona adecuada para el terminal interprovincial, intercantonal e intracantonal.
- Mal uso de la vía Troncal Amazónica por el estacionamiento momentáneo de los buses interprovinciales en torno a usos de suelo relacionado a los servicios alimenticios.
- Inadecuada señalización para el estacionamiento de vehículos en las calles aledañas a los mercados.

### **6.1.2.4 AMENAZAS**

- Débil planificación en torno al uso y la ocupación del suelo que agravan los problemas de movilidad, y el incremento de la demanda de zonas de parqueo.

### 6.1.3 Árbol de Problemas





## 7. Transporte

Este apartado comprende el análisis del transporte público, en donde se establecen las rutas, frecuencias, paradas, viajes, entre otros. Posteriormente están los análisis del transporte Comercial; taxis y transporte de carga liviana; en los cuales se han tratado temas relacionados a: unidades, recorridos y paradas en la ciudad. Finalmente, un análisis del transporte privado, que permite obtener datos como: relación de vehículos por vivienda, estacionamientos, combustibles utilizados, licencias y permisos de conducir, entre otros, subdivisión establecida de acuerdo con el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, capítulo V se establecen los tipos de Transporte.

### 7.1 Exposición de Resultados

#### 7.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN		DESCRIPTOR
Grado de motorización		0,69 veh/1000 hab
Empresas de transporte intracantonal		1
N° de unidades de la empresas		10
Tipo de unidades	Bus tipo costa	8
	Bus normal	2
Capacidad unidades de transporte	Bus tipo costa	40 y 50 pasajeros
	Bus normal	40 y 37 pasajeros
Número total de rutas		12
Rutas especiales		3
Número de rutas aprobadas de acuerdo al PDOT		8
Puntos de inicio de recorridos		4
Cobertura del servicio de transporte público		7,10% del cantón
Forma de viaje	Bus tipo costa	84% Sentado
		16% De pie
	Bus	90% Sentado
		10% De pie
Estado de las unidades	Bus tipo costa	84% Bueno
		6% Malo
	Bus	70% Bueno
		5% Malo

DESCRIPCIÓN		DESCRIPTOR
Trato al usuario	Bus tipo costa	81% Bueno 3% Malo
	Bus	78% Bueno 11% Malo
Seguridad en el transporte	Bus tipo costa	77% Es seguro 23% No es seguro
	Bus	63% Es seguro 37% No es seguro
Actitud del conductor	Bus tipo costa	84% Bueno 16% Regular
	Bus	74% Bueno 5% Malo
Cumplimiento de los horarios establecidos	Bus tipo costa	65% Cumple 35% No cumple
	Bus	84% Cumple 16% No cumple
Capacidad por unidad de transporte público	Sentados	427
	De pie	35
Problemas en el transporte público	Trato al usuario	
	Incumplimiento en los horarios	
	Estado de las unidades	
	Inseguridad	

## 7.1.2 FODA

### 7.1.2.1 FORTALEZAS

- La población cantonal hace uso del servicio de transporte público interprovincial que circula por la Av. 12 de Diciembre, (Troncal Amazónica).
- Existe gran aceptación de los habitantes sobre el Plan de Movilidad.
- Bajo grado de motorización en el cantón.

### 7.1.2.2 OPORTUNIDADES

- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

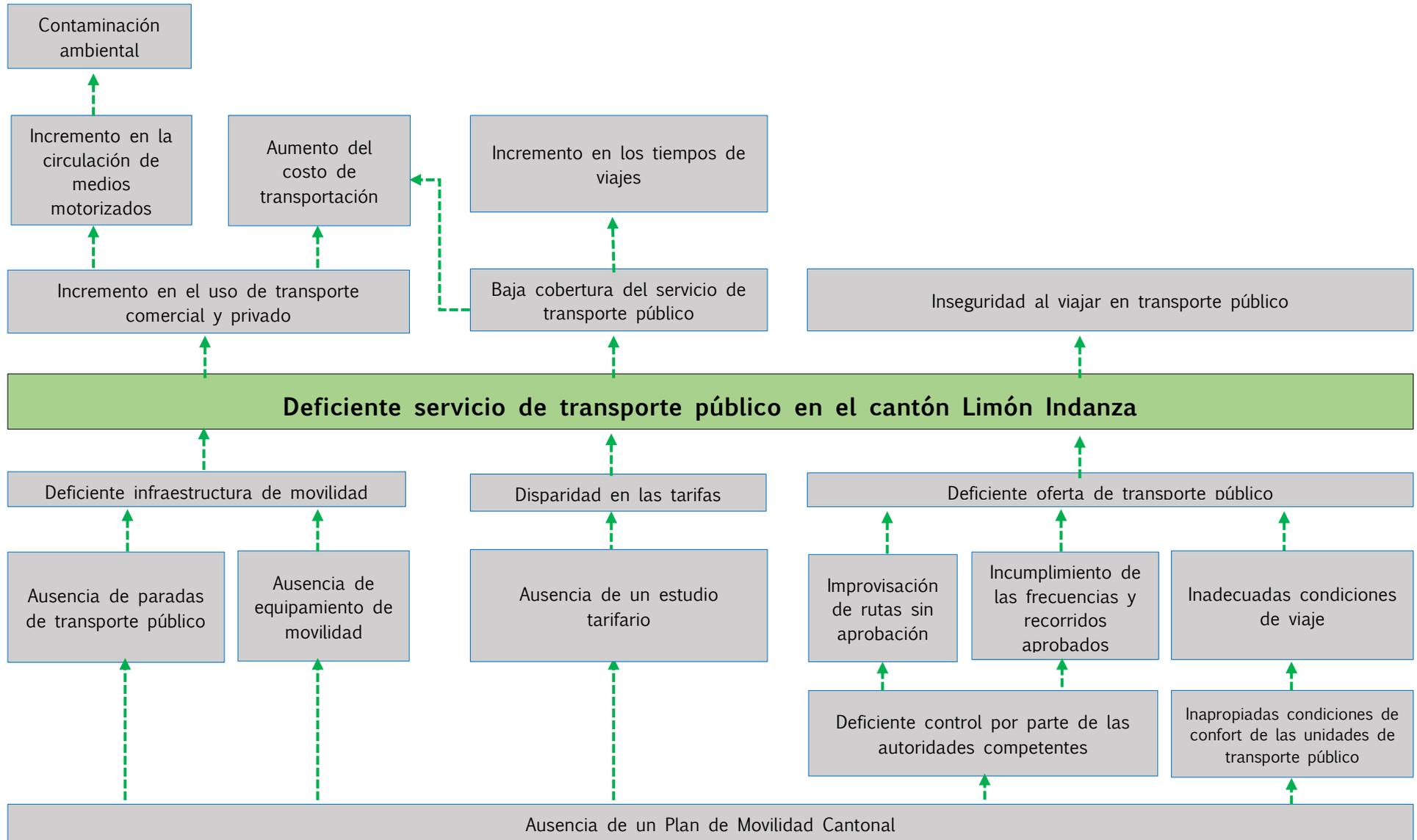
### 7.1.2.3 DEBILIDADES

- Incumplimiento de las frecuencias y rutas aprobadas.
- Déficit de cobertura del servicio de transporte público en el área rural, obligando a la población a usar otros medios en caso de emergencia.
- Inadecuado acceso al servicio de transporte público, por lo que hacen uso de medios no convencionales como vehículos de alquiler o privados.
- Incremento en los tiempos de viaje, al no tener suficiente oferta.
- Altos tiempos de espera del transporte público, por la dependencia de buses interprovinciales.
- Asentamientos que no tienen acceso al servicio de transporte público.
- Infraestructura inadecuada para los usuarios del transporte público en las paradas de bus, tales como: marquesinas, paneles informativos o mojones de seguridad.
- Ausencia de bahías de estacionamiento que permitan recoger o dejar pasajeros en las paradas.
- Inadecuado uso del espacio público por parte de las cooperativas de taxis y camionetas de alquiler para el estacionamiento de sus vehículos.
- El equipamiento de movilidad en el cantón no cuenta con las características de comodidad suficientes para embarcar y desembarcar pasajeros, permitiendo el estacionamiento en la Av. 12 de Diciembre.
- No existe control en el tránsito de vehículos de transporte público, lo que impide mejorar la movilidad en el cantón.
- Incomodidad para los usuarios en ciertas unidades de la empresa San José.
- Falta de campañas de concientización hacia los conductores para el respeto a los peatones.
- Altos costos de transportación por la generación del transporte informal debido a la baja oferta del transporte público de pasajeros.
- Incremento del uso del vehículo privado por falta de mejoras a la planificación y control de las empresas de transporte público.

### 7.1.2.4 AMENAZAS

- El transporte interprovincial presta servicio de transporte entre las comunidades por lo que no existe preocupación en regular el transporte público intracantonal.

### 7.1.3 Árbol de Problemas



## 8 Tráfico vehicular

En este apartado se identifican las características de tráfico y flujo vehicular, la intensidad vial, el tipo de vehículos, las horas punta y horas valle de circulación vehicular cantonal.

### 8.1 Exposición de Resultados

#### 8.1.1 Indicadores

INDICADORES DE TRÁFICO VEHICULAR							
Flujo vehicular en la estación 1 - Calle 28 de mayo y Av. 12 de diciembre				< 250 veh/h			
Estación 1. Calle 28 de mayo y Av. 12 de diciembre	Día ordinario	Horas pico	8h00 - 9h00	N° de carros	91		
			13h00 - 14h00	N° de carros	96		
			14h00 - 15h00	N° de carros	100		
			15h00 - 16h00	N° de carros	95		
			16h00 - 17h00	N° de carros	98		
			Flujo total de carros			901	
			Tipo de vehículo predominante			Livianos	605
				Pesados	81		
	Día feriado	Horas pico	10h00 - 11h00	N° de carros	92		
			14h00 - 15h00	N° de carros	103		
16h00 - 17h00			N° de carros	101			
Flujo total de carros			988				
Tipo de vehículo predominante			Livianos	784			
			Motos	116			

INDICADORES DE TRÁFICO VEHICULAR							
Flujo vehicular en la estación 2 - Av. 12 de diciembre y Jorge Enríquez				< 250 veh/h			
Estación 2. Av. 12 de diciembre y Jorge Enríquez	Día ordinario	Horas pico	13h00 - 14h00	N° de carros	95		
			15h00 - 16h00	N° de carros	91		
			16h00 - 17h00	N° de carros	105		
			17h00 - 18h00	N° de carros	102		
			Flujo total de carros			897	
			Tipo de vehículo predominante			Livianos	652
						Pesados	123
	Día feriado	Horas pico	12h00 - 13h00	N° de carros	101		
			14h00 - 15h00	N° de carros	109		
			15h00 - 16h00	N° de carros	101		
			16h00 - 17h00	N° de carros	110		
			17h00 - 18h00	N° de carros	102		
			18h00 - 19h00	N° de carros	102		
			Flujo total de carros			1097	
			Tipo de vehículo predominante			Livianos	915
			Motos	86			

## **8.1.2 FODA**

### **8.1.2.1 FORTALEZAS**

- Bajo flujo vehicular
- Bajo grado de motorización
- Bajo flujo de circulación de vehículos pesados

### **8.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

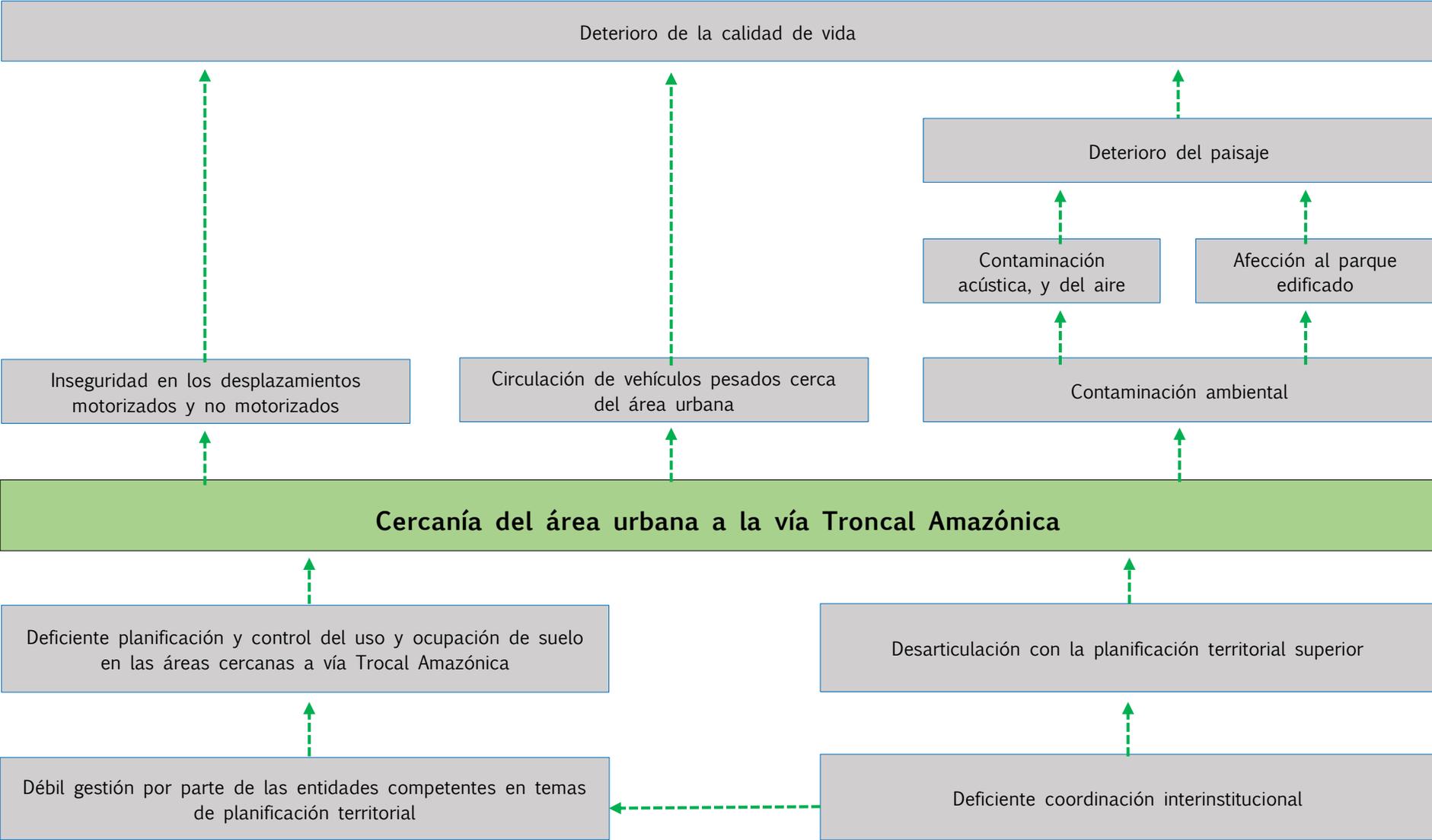
### **8.1.2.3 DEBILIDADES**

- Escaso uso de medios no motorizados para la movilidad cotidiana, como la bicicleta.
- Cercanía del área urbana a la vía Troncal Amazónica.
- Localización de usos de suelo no aptos alrededor de la vía Troncal Amazónica.
- Circulación de vehículos pesados cerca del área urbana.
- Deficiente infraestructura adecuada para la movilidad de usuarios vulnerable en la ciudad de General Plaza.

### **8.1.2.4 AMENAZAS**

- Incremento de la contaminación ambiental

### 8.1.3 Árbol de Problemas



## 9. Movilidad

En este apartado se realiza un análisis comparativo entre la movilidad urbana y rural y la segunda se centró en estudiar la accesibilidad desde la cabecera cantonal hasta las diferentes comunidades al asignarles una valoración en relación a las condiciones favorables que deben presentar las vías que conectan a los centros poblados, para una movilidad y accesibilidad adecuada.

### 9.1 Exposición de Resultados

#### 9.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN		DESCRIPTORES			
		Urbano		Rural	
Modalidades de viaje	Simples	90,52%		90,24%	
	Combinados	9,48%		9,76%	
Número de transbordos	2 transbordos	72,73%		27,27%	
	3 transbordos	85,00%		15,00%	
Distribución modal	Mayor %	A pie 53,02%		A pie 39,51%	
	Menor %	Bicicleta 0,43%		Camioneta de alquiler 0,98%	
Motivos de viaje	Mayor %	Estudio 36%		Estudio 25,96%	
	Menor %	Gestión 0,88%		Gestión 5,53%	
Costo de viaje	Cabecera cantonal	\$0,50	18,92%	\$0,79	58,46%
	Cabecera parroquial	\$1,00	2,70%	\$0,38	20%
	Comunidad parroquial rural	\$0,54	10,81%	\$1,80	12,30%
Tiempos de viaje	0 - 15 minutos	53,22%		40,98%	
Frecuencias de viajes	Una vez al día	0,3966		67,32%	
Hora de inicio del viaje	6h00 - 8h00	57,14%		57,29%	
Hora de fin del viaje	12h01 - 14h00	24,44%		49,74%	
Principales destinos	Cabecera cantonal	6,66%		41,26%	

DESCRIPCIÓN	DESCRIPTORES			
	Movilidad Intracantonal			
Distancia desde la cabecera cantonal a las comunidades	0-3 km	3-6 km	6-9 km	> 9km
	11,36%	11,36%	13,64%	63,64%
Si tiene transporte público o no	SI		NO	
	64,44%		32,56%	
Transporte de carga liviana	SI		NO	
	90,70%		9,30%	
Señalización Vial	SI		NO	
	65,12%		34,88%	
Material de la calzada	3	2,5	2	1
	30,23%	2,33%	51,16%	16,28%
Estado de la calzada	3		2	1
	27,91%		39,53%	32,56%
Sección de la calzada	2		1	0,5
	58,14%		41,86%	-

## 9.1.2 FODA

### 9.1.2.1 FORTALEZAS

- Alto porcentaje de la población se moviliza a pie
- Alto porcentaje de la población recorre distancias cortas para llegar a sus destinos al interior del límite urbano.
- Existe aceptación (Uso) del transporte públicos siendo el segundo medio más utilizado para moverse.
- Alto porcentajes de las secciones de las vías son mayores a 6m.
- La movilidad motorizada es menor a la movilidad no motorizada, esto por tratarse de una ciudad de viajes cortos para la realización de sus actividades cotidianas.

### 9.1.2.2 OPORTUNIDADES

- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

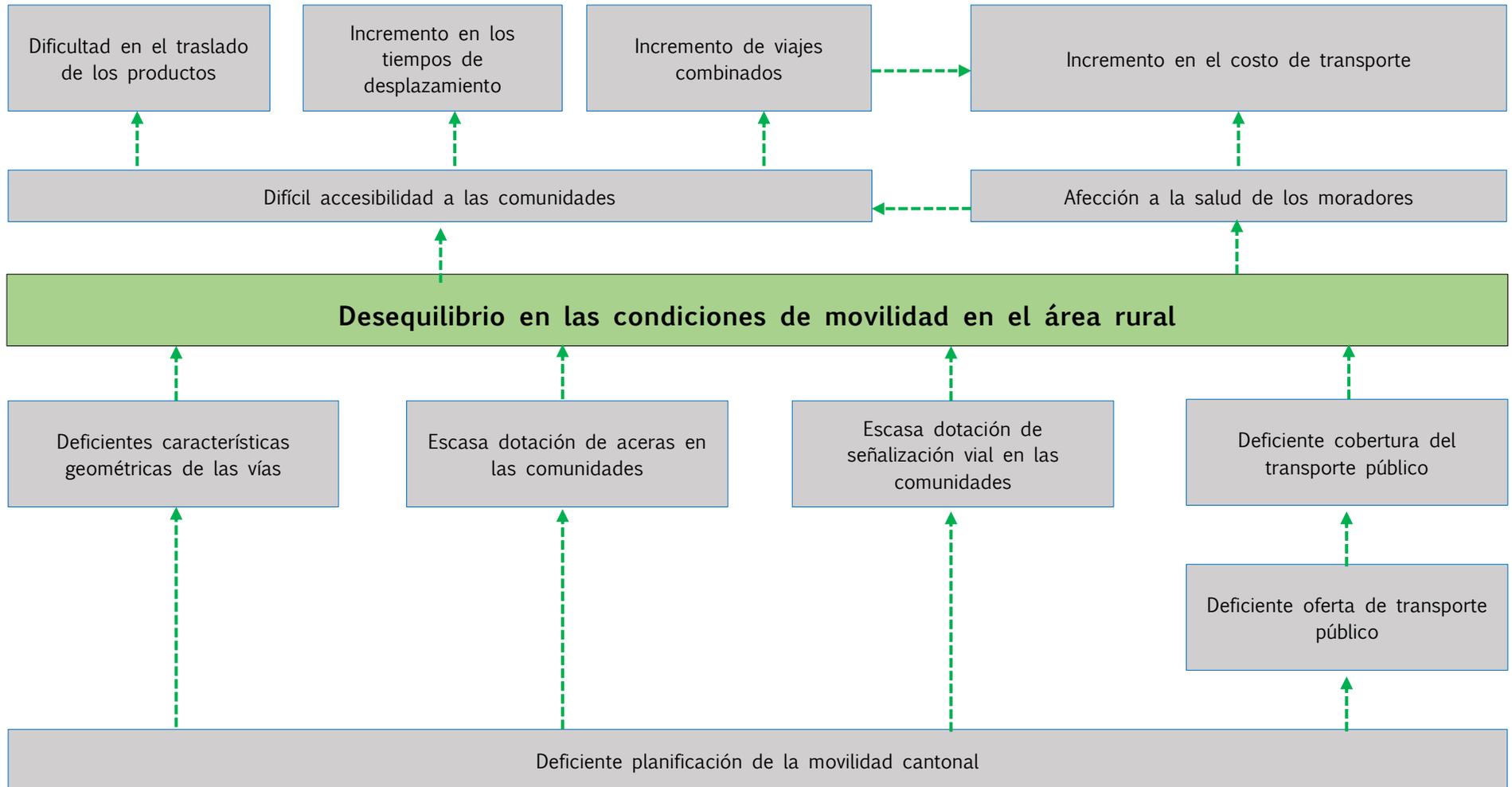
### 9.1.2.3 DEBILIDADES

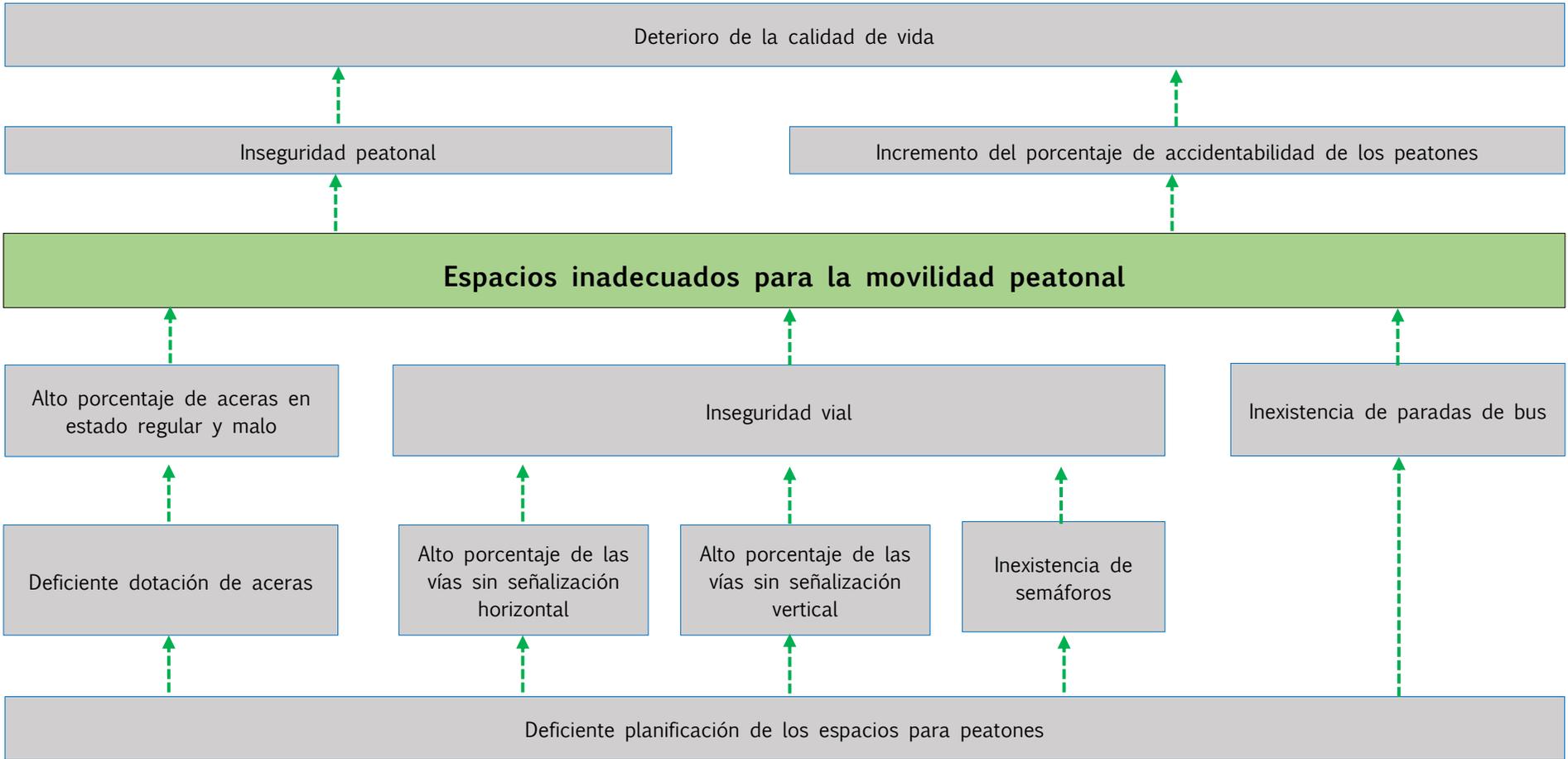
- Incremento de los costos de viaje de la población que vive en el área rural para moverse a la cabecera cantonal.
- Alta dependencia con la cabecera cantonal para el acceso a bienes y servicios.
- Aproximadamente el 35% de las comunidades no tienen acceso vehicular.
- Escasa señalización horizontal y vertical en las comunidades.
- Tramos viales en mal estado que limitan la accesibilidad a las comunidades.
- Deficiente infraestructura que promueva la movilización segura para peatones.

### 9.1.2.4 AMENAZAS

- Las características geométricas y funcionales de las vías pueden empeorar por las condiciones climáticas, deteriorando la accesibilidad a las comunidades.
- Deficiente mantenimiento de la red vial rural por los entes competentes de nivel superior de gobierno.

### 9.1.3 Árbol de Problemas





## 10 Seguridad vial

El presente apartado estudia el funcionamiento de la circulación del tránsito, de los peatones, pasajeros, o conductores con la finalidad de definir los causantes de los accidentes de tránsito en el área de estudio.

### 10.1 Exposición de Resultados

#### 10.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	DESCRIPTOR		
Siniestros de tránsito entre los años 2015 y febrero del 2017 en el cantón Limón Indanza	5.16%		
Fallecidos por siniestros de tránsito por cantones, en el cantón Limón Indanza	0,198		
Fallecidos por siniestros de tránsito por cantones, en el cantón Limón Indanza	0,0929		
Forma de viaje	Sentado	Transporte colectivo o bus	80%
		Ranchera	20%
	De pie	Sentado	38%
		De pie	62%
Trato al usuario	Bueno		77,78%
	Regular		20.26%
	Malo		1,96%
Seguridad en el transporte público	Es seguro		77,56%
	No es seguro		22,44%
Eventos adversos	2015		27,37%
	2016		65.26%
	Hasta abril del 2017		7.37%
	2015		1340 m
Metros de vías afectadas por eventos adversos	2016		2354 m
	Hasta abril del 2017		104 m
	Número de personas afectadas por eventos adversos		

## 10.1.2 FODA

### 10.1.2.1 FORTALEZAS

- Más del 50% de las vías urbanas poseen señalización horizontal y vertical.
- Alto porcentaje de conductores respeta las señales de tránsito.

### 10.1.2.2 OPORTUNIDADES

- Campañas de concientización a los conductores y peatones en temas sobre seguridad vial.
- Plan de contingencia COE por parte de la Municipalidad, antes desastres naturales.
- La elaboración del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, constituye un importante aporte para mejorar la calidad de vida de la población.
- El GAD Municipal del Cantón Limón Indanza, asumió las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial según el modelo de gestión C, que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de las áreas menos favorecidas.

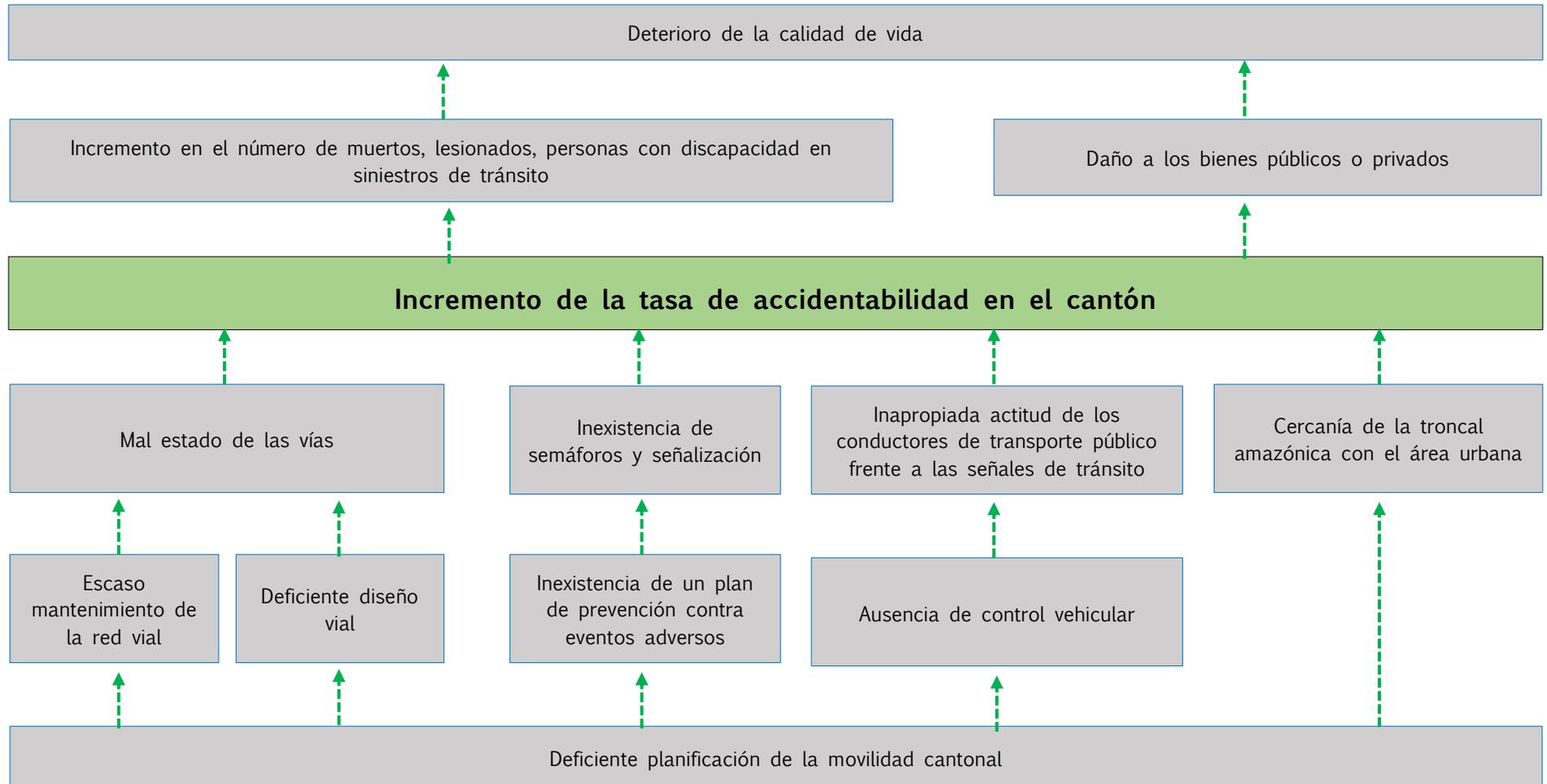
### 10.1.2.3 DEBILIDADES

- Presenta uno de los índices más altos de fallecidos por siniestros de la provincia.
- Pérdidas humanas y económicas por la falta de señalización en tramos de vías del área rural.
- Falta de planificación para la implantación de usos de suelo cercanas a la Troncal Amazónica.
- Inexistencia de semáforos en intersecciones.
- Espacios inadecuados para espera del transporte público.
- Deficiente infraestructura adecuada para la movilidad de usuarios vulnerables.
- Cercanía del área urbana a la vía Troncal Amazónica.

### 10.1.2.4 AMENAZAS

- Las condiciones climáticas representan un continuo peligro en ciertas épocas del año, por el daño que provocan en el sistema vial.
- Comunidades incomunicadas en ciertas épocas de año, causadas por deslaves.

### 10.1.3 Árbol de Problemas



## 11 Aspectos medio ambientales

El presente apartado analiza las fuentes de contaminación relacionadas a la movilidad y sus efectos sobre los habitantes del cantón Limón Indanza.

### 11.1 Exposición de Resultados

#### 11.1.1 Indicadores

DESCRIPCIÓN	DESCRIPTOR	
Afecciones con CO	Día feriado: Av. 12 de Diciembre y Calle 28 de Mayo (Sector terminar terrestre y Mercado Norte)	979 veh/día
	Día ordinario: Av. 12 de Diciembre y Jorge Enríquez (Acceso a la ciudad General Plaza)	1095 veh/día
Polvo	Av. "Y" vía de lastre de mayor trafico	0,79Km
Ruido	Av. 12 de Diciembre vía de primer orden con mayor circulación de vehículos pesados	3,41Km

## **11.1.2 FODA**

### **11.1.2.1 FORTALEZAS**

- No existen niveles altos de contaminación en el cantón.
- Bajo grado de motorización en el cantón.
- Alto porcentaje de la población cantonal se moviliza a pie y en transporte público.

### **11.1.2.2 OPORTUNIDADES**

- Elaboración de un Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, encaminado a mejorar la calidad la calidad de vida de la población.
- El crecimiento actual del cantón permite tomar medidas preventivas para controlar la contaminación medioambiental futura.

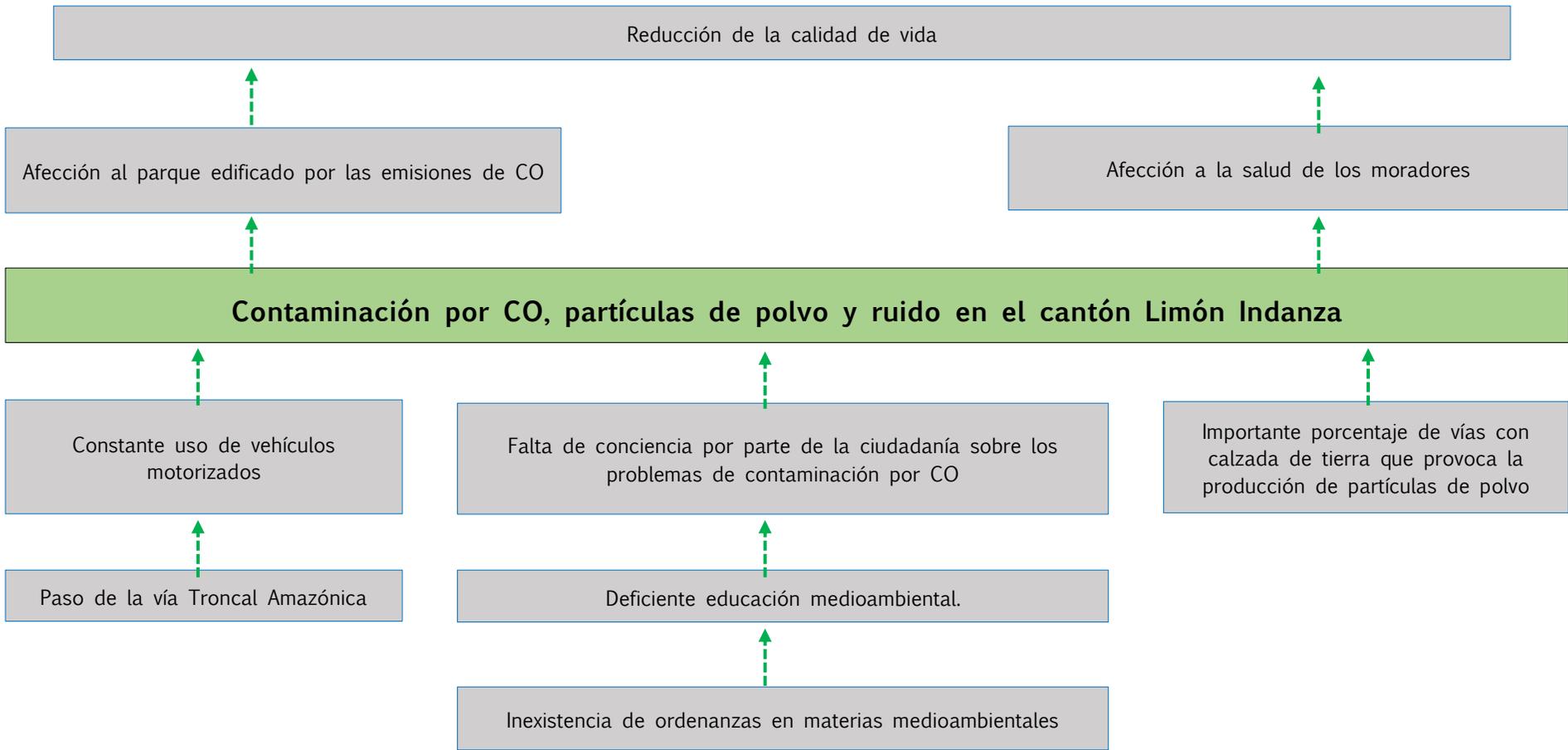
### **11.1.2.3 DEBILIDADES**

- Deficiente capacitación en temas medioambientales a la ciudadanía.
- Inexistencia de ordenanzas municipales en temas medioambientales.
- Ausencia de campañas de concientización para los conductores y ciudadanos sobre la contaminación por CO.
- Alto porcentaje de vías de tierra que producen contaminación por polvo.
- Constante uso de medios motorizados, principales causantes de las emisiones de gases contaminantes, ruido y del gasto energético.

### **11.1.2.4 AMENAZAS**

- La circulación de transporte interprovincial por la Av. 12 de Diciembre, genera contaminación por gases y ruido.
- Aumento del parque automotor, por el uso de transporte privado.
- Bajo índice de uso de medios no motorizados, como la bicicleta.
- Ausencia de monitoreo en las vías principales

### 11.1.3 Árbol de Problemas



## 12. Socializaciones

Con la finalidad de exponer los resultados obtenidos en la etapa de diagnóstico además de realizar un trabajo conjunto entre la entidad competente, la comunidad, los transportistas y el equipo consultor, el día jueves 13 de abril del año en curso, se llevaron a cabo tres socializaciones. Las mismas que estuvieron orientadas a los siguientes grupos de interés:

- Técnicos municipales
- Representantes de las comunidades, y
- Transportistas

Cada uno de los grupos manifestó sus inquietudes, la problemática existente desde su punto de vista y las posibles soluciones que a su parecer reducirían los inconvenientes existentes en torno a la movilidad, tránsito y transporte terrestre.

### 12.1 Socialización con los técnicos municipales

La primera socialización se llevó a cabo con los técnicos municipales, dio inicio a las 9h00 en la sala de sesiones del consejo cantonal. Después de haber expuesto los resultados del diagnóstico, los técnicos expusieron las siguientes inquietudes y correcciones:

- Complementar el estudio con el análisis del puente 5 de Junio, que se encuentra en mal estado.
- Tomar en cuenta los nuevos proyectos propuestos y aprobados para el área de estudio.
- La empresa de transporte público San José es de carácter Interprovincial que brinda servicio en rutas intracantonales, lo que dificulta su control, puesto que el ente regulador es la ANT.
- Inexistencia de normativa que controle el ingreso de vehículos pesados al área urbana.

### 12.2 Socialización con los representantes de las comunidades

El segundo taller dio inicio a las 11h00 con 19 representantes de algunas de las comunidades del cantón, después de exponer la información referente a la etapa de diagnóstico, se procedió al taller donde se receptaron las inquietudes y problemas percibidos por los moradores.

Los resultados obtenidos de la socialización se exponen en Cuadro 1.

Los principales problemas expuestos por la población coinciden en la falta de señalización y en el irrespeto de los horarios y las frecuencias establecidas por las compañías de transporte público, además el hecho de que no existe servicio diario hacia todas las comunidades. Todas las inquietudes expresadas por los participantes del taller se han expuesto en el cuadro 1. Se registraron un total de 35 problemas en función a las respuestas proporcionadas por los participantes.

Fotografía 1. Socialización con los representantes de las comunidades



Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 1. Problemas expresados por los representantes de las comunidades.

N°	Problemas que existen en relación al Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial	N° Total	NOMBRE	INSTITUCIÓN
1	Problemas de iluminación en las vías	1	Luis Espinoza	
2	Falta de vehículos de transporte público u otras compañías que brinden el servicio	1	Luis Espinoza	
3	Cambio en el trazado de las calles	1	Luis Espinoza	
4	Falta de educación vial	2	Luis Espinoza	
			Celio Miguel	Ferretería El Chavito
5	Falta de señalización vial	5	Luis Espinoza	
			Anónimo	
			Celio Miguel	Ferretería El Chavito
			Miriam López	
			Genaro Guamán	Ministerio del Interior
6	No hay servicio de transporte público todos los días	2	Luis Gilberto Pérez	
			Cesar Orellana	Tenencia política
7	No se respeta los horarios y frecuencias establecidas en las rutas	4	Luis Gilberto Pérez	
			Miriam López	
			Lauro Fernández	
			Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
8	Mal estado de las vías en las zonas rurales	2	Javier Valverde	
			Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
9	No hay empresas de buses	1	Javier Valverde	
10	Inexistencia de un terminal terrestre	2	Javier Valverde	
			Anónimo	
11	Inexistencia de zonas de estacionamientos	1	Javier Valverde	
12	No hay horarios y zonas establecidas para el desembarque de productos en los mercados	1	Celio Miguel	Ferretería El Chavito
13	Falta de control por parte de la policía	1	Celio Miguel	Ferretería El Chavito
14	Inseguridad en el transporte público	2	Miriam López	
			Genaro Guamán	Ministerio del Interior

N°	Problemas que existen en relación al Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial	N° Total	NOMBRE	INSTITUCIÓN
15	Poca oferta de transporte público a la Parroquia San Antonio	1	Genaro Guamán	Ministerio del Interior
16	Mal estado de las unidades de transporte público	3	Genaro Guamán	Ministerio del Interior
			Cesar Orellana	Tenencia política
			Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
17	Maltrato a los usuario de transporte público	2	Lauro Fernández	
			Doris Guzmán	Comunidad Recreo
18	Falta de socialización con las comunidades o parroquias	1	Lauro Fernández	
19	Alza en los costos de transporte público	1	Cesar Orellana	Tenencia política
20	Exceso de pasajeros en los taxis - uso de los baldes	1	Anónimo	
21	No se ha cambiado la carrocería de todas las rancheras	1	Anónimo	
22	Transporte a la comunidad de Chiviaza solo es en la mañana	1	Abg. Carlos Vera	GADMLI
23	Existen muchas paradas de la cooperativa San José	1	Abg. Carlos Vera	GADMLI
24	Los usuarios viajan en la parrilla en la ruta El triunfo - La Victoria	1	Abg. Carlos Vera	GADMLI
25	Mal estado de las vías	2	Doris Guzmán	Comunidad Recreo
			Marlene Uzhca	Sector el Pescado
26	Pésimo servicio de las rancheras	1	Doris Guzmán	Comunidad Recreo
27	No hay una tarifa unificada de para los taxis	1	Doris Guzmán	Comunidad Recreo
28	Poca oferta de transporte público a la Comunidad el Pescado	1	Marlene Uzhca	Sector el Pescado
29	Los vehículos pesados obstaculizan el tránsito y ponen en riesgo a los ciudadanos	1	Marlene Uzhca	Sector el Pescado
30	Congestión vehicular los días domingos	1	Anónimo	
31	Congestión de vehículos livianos en la calle Quito y 28 de mayo	1	Anónimo	
32	Los vehículos municipales de transporte pesado deben cumplir con las reglas expuestas	1	Anónimo	
33	Contaminación ambiental - mucho ruido por parte de los choferes	1	Marcelo Valverde	Barrio La Paz
34	Exceso de velocidad en el área urbana	1	Marcelo Valverde	Barrio La Paz
35	Mala señalización vial en el área urbana	1	Marcelo Valverde	Barrio La Paz

Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

Adicionalmente, se receiptó un total de 29 posibles soluciones, que a decir de los moradores ayudarían a disminuir los problemas en torno a la movilidad.

Aquellas soluciones en las que hubo mayor coincidencia por parte los encuestados son: campañas de concientización y educación vial; implementar y mejorar la señalización horizontal y vertical en el área urbana y rural y mejorar

las unidades de buses tipo costa, Todas las respuestas obtenidas en el taller se exponen en el cuadro 2.

Cuadro 2. Soluciones expresadas por los representantes de las comunidades.

N°	Soluciones para los problemas expuestos del apartado anterior	N° Total	NOMBRE	INSTITUCIÓN
1	Falta de educación vial / Campañas de concientización	3	Luis Espinoza	
			Anónimo	
			Marcelo Valverde	Barrio La Paz
2	Cumplir las leyes	1	Luis Espinoza	
3	Mejorar el trazado vial	1	Luis Espinoza	
4	Ampliar los cupos de las cooperativas de transporte	1	Luis Espinoza	
5	Mejorar las condiciones de movilidad peatonal	1	Luis Espinoza	
6	Que mejore el servicio de la empresa San José y que exista servicio de Transporte público de Lunes a Sábado	2	Luis Gilberto Pérez	
			Javier Valverde	
7	Establecer zonas de estacionamiento comercial y de transporte	1	Javier Valverde	
8	Implementar y mejorar la señalización horizontal y vertical en el área urbana y rural	4	Anónimo	
			Celio Miguel	Ferretería El Chavito
			Miriam López	
			Doris Guzmán	Comunidad Recreo
9	Implementar alumbrado público en las vías	1	Miriam López	
10	Implementar rutas y frecuencias	1	Genaro Guamán	Ministerio del Interior
11	Incrementar el control del transporte público	1	Genaro Guamán	Ministerio del Interior
12	Mejorar las unidades de buses tipo costa	4	Genaro Guamán	Ministerio del Interior
			Cesar Orellana	Tenencia política
			Anónimo	
			Abg. Carlos Vera	GADMLI
13	Convocar con el tiempo suficiente a la población para las socializaciones	1	Lauro Fernández	
14	Cumplir con los turnos y horarios establecidos se transporte público	2	Cesar Orellana	Tenencia política
			Abg. Carlos Vera	GADMLI
15	Incrementar y mejorar las veredas	1	Anónimo	
16	Despejar las veredas de los obstáculos existentes	1	Anónimo	

N°	Soluciones para los problemas expuestos del apartado anterior	N° Total	NOMBRE	INSTITUCIÓN
17	Que la UMTTTSV haga un estudio técnico y no por conveniencia	1	Abg. Carlos Vera	GADMLI
18	Despejar la vía de obstáculos para la circulación	1	Doris Guzmán	Comunidad Recreo
19	Revisión de los vehículos que sirven a la ciudadanía y verificación del estado en el que se encuentran	1	Marlene Uzhca	Sector el Pescado
20	Una nueva encuesta del transporte pesado para constatar la necesidad del servicio de transporte y los días de mayor necesidad	1	Marlene Uzhca	Sector el Pescado
21	Establecer un horario para entrega de carga pesada que no perjudique a nadie	1	Marlene Uzhca	Sector el Pescado
22	Que se cambien las rancheras a buses	1	Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
23	Que se cumplan con las frecuencias	1	Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
24	Que la entidad competente se preocupe en la red vial	1	Germán Valverde	GADP. S.S Chiviaza
25	Implementar parqueaderos municipales	1	Anónimo	
26	Construir el Terminal Terrestre	1	Anónimo	
27	Implementar rompe velocidades en la Av. 1 de Diciembre un número de 5-6 unidades	1	Anónimo	
28	Realizar reuniones para concientizar a los choferes	1	Marcelo Valverde	Barrio La Paz
29	Analizar y cambiar la señalización vial vertical a horizontal	1	Marcelo Valverde	Barrio La Paz

Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

### 12.3 Socialización con los transportistas

De la misma manera que en los casos anteriores, una vez finalizada la exposición de la información del diagnóstico se procedió a la realización del taller donde se encuestó a los asistentes acerca de los problemas y soluciones percibidas por los transportistas. Adicionalmente, se les formularon las siguientes preguntas:

Costos operativos tantos fijos como variables

- ¿Cuántos neumáticos cambia al año?
- ¿Aporte mensual de socios a la cooperativa?
- ¿Cuántos Kilómetros recorre a la semana?
- ¿Cuántas personas transporta aproximadamente a la semana?
- ¿Cuál es el ingreso aproximado mensual por prestar el servicio de transporte público?

Además de las preguntas enlistadas anteriormente, se les entregó una tabla con las tarifas de los diferentes medios de transporte para la validación de las mismas. Es de mencionar que este taller tuvo lugar en horas de la tarde.

De la primera encuesta realizada en esta socialización se obtuvieron los siguientes resultados. Ver cuadros 3 y 4.

Fotografía 2. Socialización con los transportistas



Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 3. Problemas expresados por los representantes de las cooperativas.

N°	PROBLEMAS QUE EXISTEN EN RELACIÓN AL TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL	N° TOTAL	NOMBRE	INSTITUCIÓN
1	Falta de señalización	6	Miguel Sánchez	Limon Car
2	Mal estado de las vías en las zonas rurales	1	Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
3	Inexistencia de un terminal terrestre	3	José Vera	Limon Car
			Miguel Chacón	Transcarper
			Julio Zúñiga	Limon Car
4	Falta de control por parte de la policía	6	Miguel Sánchez	Limon Car
			Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
			Luis Brito C	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Celso Benjamín Jara	San José
			Juan Arias	San José
5	Mal estado de las vías	9	Miguel Zúñiga	Yanzamora
			Segundo Rodríguez	Yanzamora
			Luis Zúñiga	Yazzamora
			Luis Brito C	San José
			Lauro Arévalo	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Juan Arias	San José
			Marco Cárdenas	San José
			Wilmer Guzmán	San José
6	Falta del Mantenimiento vial dentro del cantón Limón Indanza	1	Miguel Sánchez	Limon Car
7	Que no existe más compañías de Transporte público	2	José Vera	Limon Car
			Miguel Chacón	Transcarper

N°	PROBLEMAS QUE EXISTEN EN RELACIÓN AL TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL	N° TOTAL	NOMBRE	INSTITUCIÓN
8	Muchos piratas	10	Julio Zúñiga	Limon Car
			Luis Salas	
			Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
			Segundo Rodríguez	Yanzamora
			Luis Zúñiga	Yanzamora
			Luis Brito C	San José
			Lauro Arévalo	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Juan Arias	San José
			Wilmer Guzmán	San José
9	Controlar las unidades ilegales	1	Jaime Castro	Yanzamora
10	Tarifa muy baja	7	Luis Brito C	San José
			Lauro Arévalo	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Celso Benjamín Jara	San José
			Juan Arias	San José
			Julio Jara	San José
			Wilmer Guzmán	San José
11	Incomprensión de los pasajeros	2	Luis Brito C	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
12	Existe poca movilidad de pasajeros en el cantón	2	Luis Brito C	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
13	Falta de administración de la UMTTTSV	1	Lauro Arévalo	San José
14	Deficiente infraestructura para la revisión vehicular	1	Celso Benjamín Jara	San José
15	Sección reducida de los puentes, impide el paso de buses grandes	1	Marco Cárdenas	San José
16	Vegetación abundante en algunas de las vías, impide la visibilidad de las señales de tránsito, reduciendo la movilidad	1	Marco Cárdenas	San José
17	Inexistencia de control para los taxis y camionetas particulares transportan pasajeros	1	Julio Jara	San José
18	Deficiente control á las busetas escolares que transportan pasajeros fuera de los horarios establecidos	1	Julio Jara	San José

Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

Los problemas más recurrentes que mencionaron los transportistas, la falta de señalización, la falta de control por parte de la policía, el mal estado de las vías, la existencia de vehículos ilegales y el bajo costo de transporte (Tarifas).

En el cuadro 4 se exponen las soluciones que según los transportistas disminuirían los problemas de movilidad existentes en el cantón, entre las más comunes están las siguientes: Implementar y mejorar la señalización horizontal y vertical en el área urbana y rural, mantenimiento continuo y arreglo de las vías,

que el valor de la tarifa sea acorde a la vialidad existente, que no se creen más compañías y que las autoridades competentes controlen a los vehículos particulares para que no transporten pasajeros. Todas las respuestas proporcionadas se han expuesto en el cuadro 4.

Cuadro 4. Soluciones expresadas por los representantes de las cooperativas.

N°	SOLUCIONES PARA LOS PROBLEMAS EXPUESTOS DEL APARTADO ANTERIOR	N° TOTAL	NOMBRE	INSTITUCIÓN
1	Implementar y mejorar la señalización horizontal y vertical en el área urbana y rural	8	Miguel Sánchez	Limon Car
			José Vera	Limon Car
			Miguel Chacón	Transcarper
			Julio Zúñiga	Limon Car
			Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
			Jaime Castro	Yanzamora
			Lauro Arévalo	San José
			Marco Cárdenas	San José
2	Incrementar la vigilancia en lugares estratégicos	1	Miguel Sánchez	Limon Car
3	Dotar de un lugar especializado para la revisión vehicular (Macas aire)	1	Celso Benjamín Jara	San José
4	Construir el Terminal Terrestre	2	José Vera	Limon Car
			Miguel Chacón	Transcarper
5	Que hayan más compañías	1	Miguel Chacón	Transcarper
6	Incrementar el control de tránsito	2	Julio Zúñiga	Limon Car
			Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
7	Mantenimiento continuo y arreglo de las vías	11	Miguel Sánchez	Limon Car
			Socios de la Coop. TRANSFLORLIM	Coop. TRANSFLORLIM
			Miguel Zúñiga	Yanzamora
			Segundo Rodríguez	Yanzamora
			Luis Zúñiga	Yanzamora
			Luis Brito C	San José
			Lauro Arévalo	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Juan Arias	San José
			Marco Cárdenas	San José
Wilmer Guzmán	San José			

N°	SOLUCIONES PARA LOS PROBLEMAS EXPUESTOS DEL APARTADO ANTERIOR	N° TOTAL	NOMBRE	INSTITUCIÓN
8	Implementar agentes de tránsito	3	Miguel Zúñiga	Yanzamora
			Segundo Rodríguez	Yanzamora
			Luis Zúñiga	Yanzamora
9	Que no se creen más compañías	3	Miguel Zúñiga	Yanzamora
			Jaime Castro	Yanzamora
			Segundo Rodríguez	Yanzamora
10	Que las autoridades competentes controlen a los vehículos particulares para que no transporten pasajeros	3	Luis Brito C	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Juan Arias	San José
11	Que el valor de la tarifa sea acorde a la vialidad existente	5	Luis Brito C	San José
			Juan Vicente Landi Landi	San José
			Celso Benjamín Jara	San José
			Juan Arias	San José
			Wilmer Guzmán	San José
12	Que haya mayor control para que no lleven pasajeros en los baldes de las camionetas	1	Celso Benjamín Jara	San José
13	Limpieza constante de los bordes de las vías (vegetación) para mejorar la visibilidad	1	Marco Cárdenas	San José
14	Que cada unidad cumpla con la homologación del vehículo de acuerdo a lo establecido por la ley	1	Julio Jara	San José
15	Control con los vehículos piratas	1	Julio Jara	San José
16	Regular a las empresas de transporte interprovincial para evitar la interferencia en los horarios de las empresas locales	1	Julio Jara	San José

Fuente: Taller de socialización – Equipo Consultor PSM, 2017.

### 13 Modelo actual

El cantón Limón Indanza se ubica en la zona oriental del Ecuador en la provincia de Morona Santiago; conformado por 6 parroquias rurales y su cabecera cantonal localizada en una de dichas parroquias, llamada General Leónidas Plaza Gutiérrez.

El mayor porcentaje del territorio cantonal es de carácter rural, la población de esta zona es del 63,76%; siendo predominantes las actividades económicas primarias. En el cantón se localizan 70 comunidades de carácter rural, de las cuales, 45 cuentan con red vial que permiten el acceso vehicular; mientras que el acceso para las comunidades restantes se lo realiza a pie o por medios aéreos o fluviales.

La cabecera cantonal presenta el 36,24% de la población total, en una superficie que representa el 0,20% del territorio y se caracteriza por concentrar actividades económicas y servicios.

En este contexto; la relación de dependencia urbano-rural genera diariamente gran demanda de movilidad hacia la cabecera cantonal, principalmente por motivo de estudio y trabajo.

El principal modo de desplazarse en el cantón es a pie; seguido de medios motorizados como el transporte público, el vehículo propio y en menor porcentaje el transporte comercial conformado por taxis, camionetas de alquiler, vehículos de carga y vehículos particulares de alquiler.

El servicio de transporte público es prestado por la empresa de transporte intraprovincial San José por medio de unidades convencionales y unidades tipo costa o rancheras que tienen cobertura en 29 de las 70 comunidades rurales y en el área urbana del cantón.

En cuanto al territorio que se encuentra servido por transporte público cantonal, el porcentaje de cobertura es del 7.10% de la superficie cantonal.

El transporte público cuenta con 12 rutas que se ofertan en frecuencias establecidas según el destino, de las cuales el 25% se realizan todos los días de la semana con costos de transportación que están en función de la distancia del recorrido, siendo 0,25USD el valor mínimo del pasaje.

Las rutas se originan generalmente en la cabecera cantonal en espacios que no cuentan con la infraestructura adecuada para el ascenso y descenso de pasajeros; mientras que, la infraestructura de paradas es deficiente o nula en gran porcentaje de los recorridos ofertados.

Las deficiencias de oferta de transporte público son suplidas por el servicio de taxis, camionetas de alquiler y vehículos particulares de alquiler; los cuales permiten el traslado de personas y mercancías a la mayoría de las comunidades con acceso vehicular; esta dinámica incide en el incremento del costo de transportación y el aumento de medios utilizados para desplazarse de forma cotidiana.

La conectividad interior en el cantón Limón Indanza está supeditada a un sistema de vías urbanas y rurales que conforman la red vial cantonal; el sistema está conformado por la vía de primer orden, Troncal Amazónica, considerado como uno de los ejes de mayor importancia en el cantón, ya que soporta un alto flujo vehicular y permite la comunicación de varias comunidades con la cabecera cantonal. Sin embargo, su cercanía con los asentamientos urbanos es causante de: deterioro de la calzada por el paso de vehículos pesados; inseguridad y contaminación ambiental a causa del ruido y emisiones de CO.

La red vial rural es la de mayor extensión y cuenta con características geométricas poco eficientes para la circulación motorizada. Las vías son generalmente de lastre y se encuentran en estado regular y malo; las secciones son inferiores a 6,00m; lo que torna difícil la circulación en doble sentido.

Se cuenta con una deficiente dotación de aceras en las zonas de mayor población y a lo largo de la red vial el porcentaje de señalización horizontal y vertical es reducido; por lo tanto, los desplazamientos motorizados y no motorizados se desarrollan en un ambiente de inseguridad lo cual se intensifica por los eventos adversos, como efecto de las condiciones climáticas de la zona.

A esto se suma la inseguridad para el tránsito tanto peatonal como vehicular por la falta de iluminación en los diferentes tramos viales del cantón tanto del área urbana como del área rural.

La vialidad urbana se caracteriza por encontrarse en estado regular y bueno; se dispone de un elevado porcentaje de vías con aceras, calzadas de adoquín o asfalto en buen estado con secciones adecuadas que permiten la circulación en doble sentido; sin embargo, la dotación de señalización horizontal y vertical no garantiza la seguridad en los desplazamientos urbanos y rurales, principalmente en las zonas de equipamientos en donde se genera el mayor volumen de circulación motorizada y no motorizada.

Existen puntos de conflicto para la circulación tanto peatonal como vehicular en torno a los equipamientos de mayor demanda existentes en el territorio, estos son: los mercados tanto de productos de primera necesidad como de venta de animales; debido a que no cuentan con espacios para el embarque y desembarque de productos.

La inexistencia de un Terminal Terrestre en el cantón ha propiciado el uso de la vía pública para el ascenso y descenso de pasajeros que se movilizan dentro y fuera del cantón, así como de la provincia, ocasionando caos vehicular y peatonal así como inseguridad para los usuarios del servicio.

El cantón Limón Indanza asumió la competencia en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad

Vial; y, está facultado para el desarrollo de todos los productos y servicio susceptibles de descentralización, a excepción del control operativo en la vía pública. Sin embargo, al contar con el servicio de una empresa de transporte intraprovincial no puede ejercer regulación y control sobre este, debido que esta función le corresponde a la Agencia Nacional de Tránsito.

Es por ello que existen constantes quejas sobre la prestación del servicio de transporte público colectivo, por realizarse en unidades sin mucha seguridad y el incumplimiento de las rutas, frecuencias y horarios ofertados.

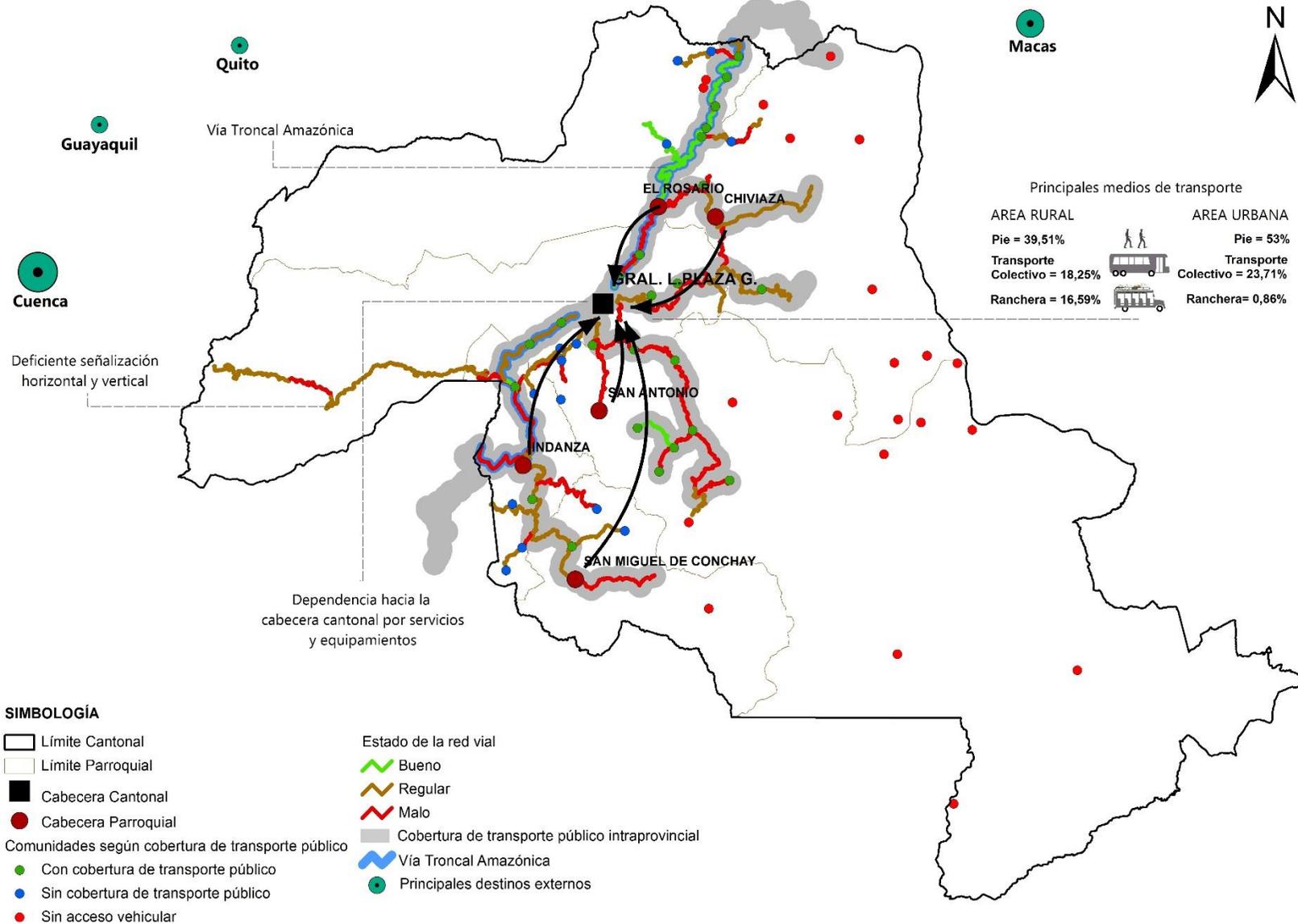
Pese a contar con la competencia de TTTSV el GAD Municipal del Cantón Limón Indanza no cuenta con un Plan de Movilidad que permita el ejercicio de la misma de manera sistematizada.

Si bien el GAD ha constituido la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no cuenta con un espacio físico adecuado que le permita el eficiente desarrollo de las actividades que implican dicha competencia.

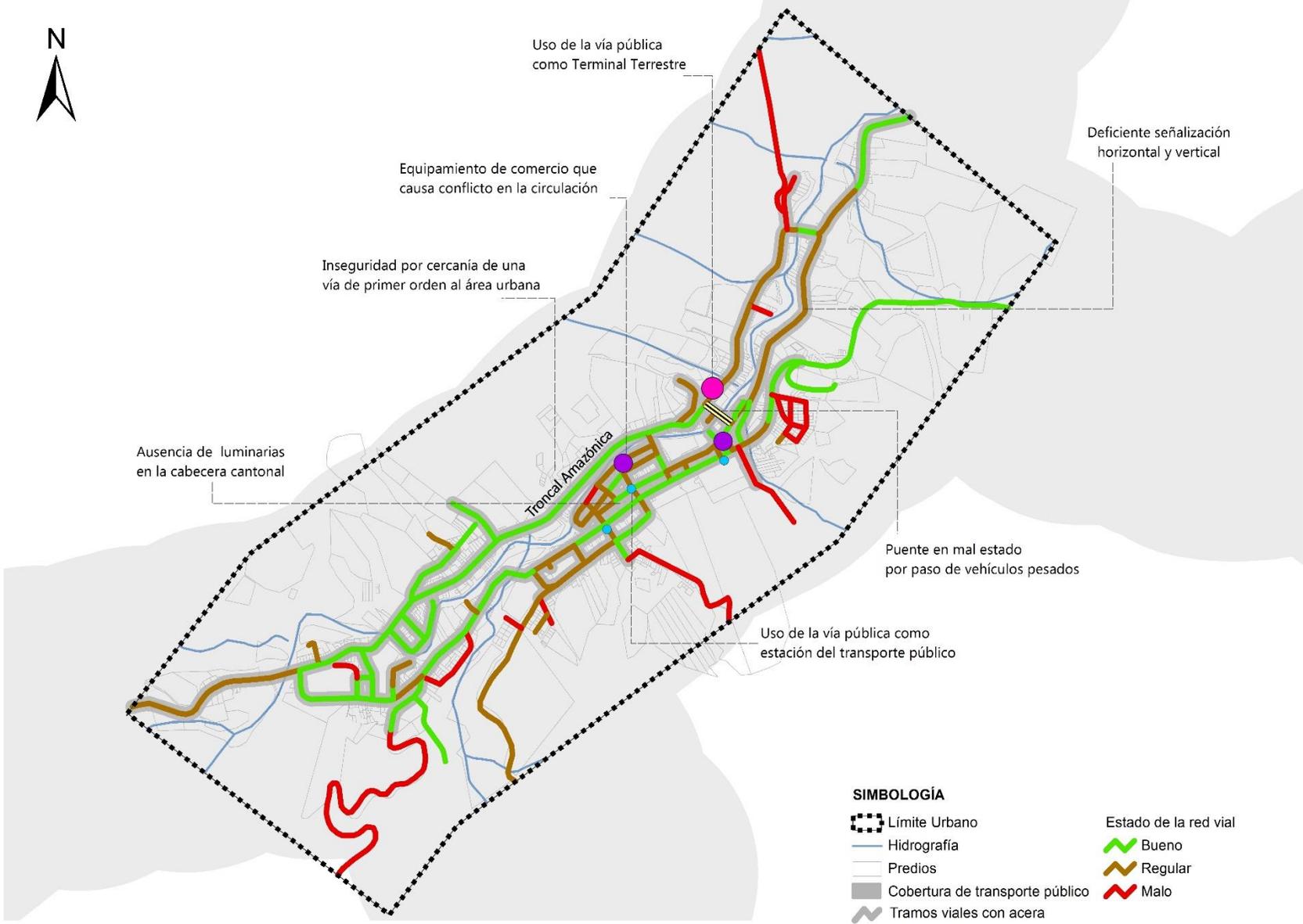
En este contexto; las características de movilidad en el cantón Limón Indanza afectan la calidad de vida de la población, ya que no

cuentan con infraestructura y un servicio de transporte eficiente, lo que ocasiona desplazamientos cotidianos con alta inversión de tiempo y dinero, incidiendo directamente en la economía familiar, principalmente de la población rural.

### 13.2 Mapa modelo territorial actual



### 13.4 Mapa modelo urbano actual



**SIMBOLOGÍA**

Límite Urbano	Estado de la red vial
Hidrografía	Bueno
Predios	Regular
Cobertura de transporte público	Malo
Tramos viales con acera	



PROPUESTA

PROPUESTA

PROPUESTA

PROPUESTA

PROPUESTA

PROPUESTA

## **4. FASE DE PROPUESTA**



## 1. Introducción

A partir de la problemática evidenciada en la fase de síntesis de diagnóstico se rescatan las potencialidades del territorio para la formulación de los objetivos, con los cuales se proyecta un futuro ideal, que permita mitigar las problemáticas identificadas en dicha fase y que serán la base para la formulación del modelo objetivo, es decir la imagen deseada que se quiere alcanzar en la movilidad cantonal.

La principal característica de la imagen objetivo es su racionalidad interna, es decir, no es simplemente un conjunto, ni la suma de objetivos sino una construcción en que se plantean soluciones a los problemas, con coherencia entre objetivos distintos, por lo tanto, supone una coordinación entre ellos.

El Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza determina un modelo objetivo que intenta mitigar los efectos que producen los problemas y aprovechar las potencialidades existentes, en los diferentes subsistemas que interviene para conseguir una adecuada movilidad de la ciudadanía, con medios acorde a la situación del cantón.

Finalmente en esta fase se plantea proyectos a nivel de perfil.

La fase de propuesta se divide en los siguientes subtemas:

- Árboles de Objetivos
- Planificación Superior
- Lineamientos Estratégicos
- Modelo Propuesto
- Plan

También en esta etapa se han desarrollado dos proyectos a nivel de Prefactibilidad Técnica:

- Plan de Gestión de la UMTTTSV del cantón Limón Indanza.
- Estudio de tarifas para el servicio de transporte público de pasajeros en buses o ranchera.
- Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza.

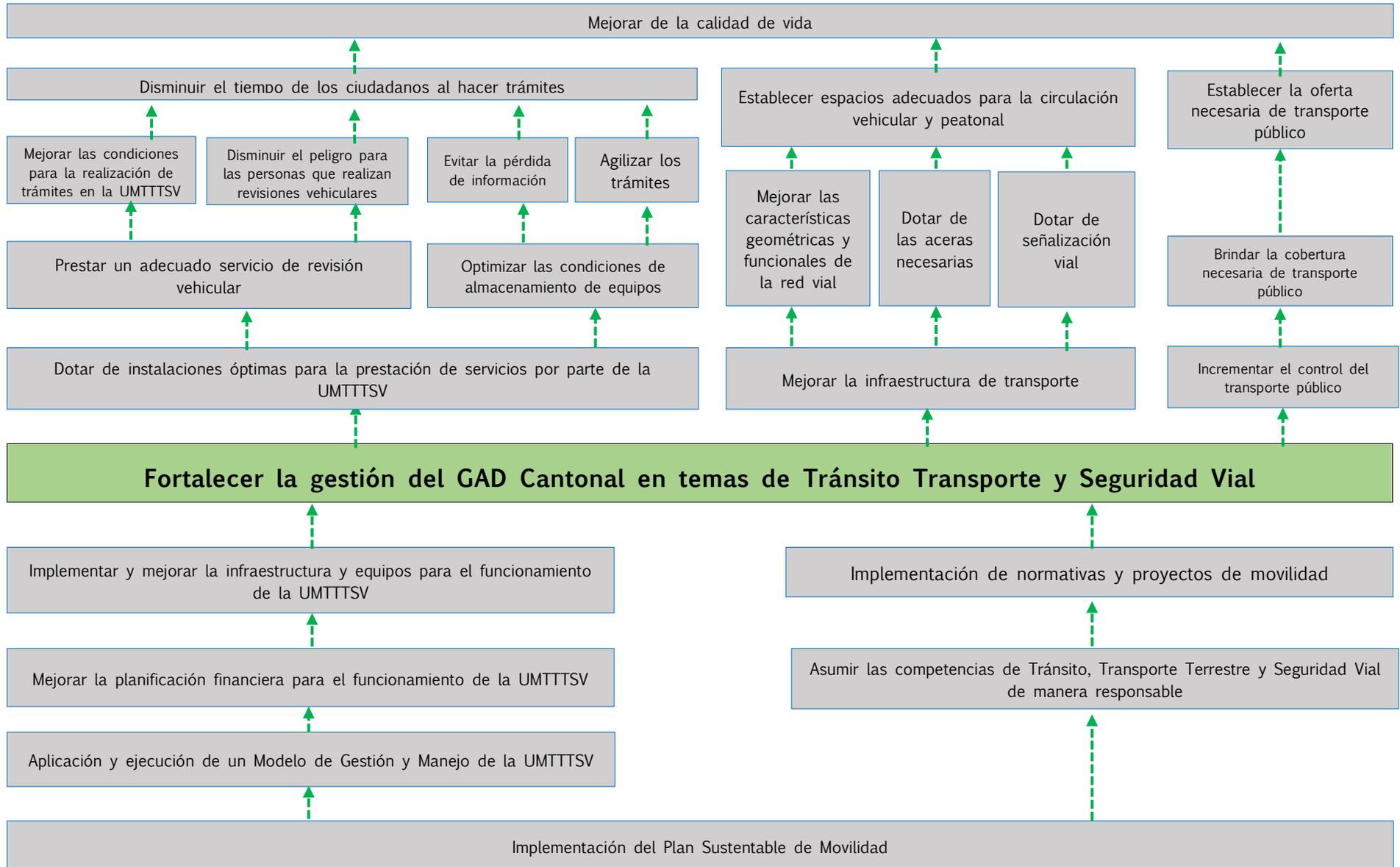
## 2. Árboles de Objetivos

Los árboles de objetivos se han construido a partir de la problemática detectada en la fase de diagnóstico.

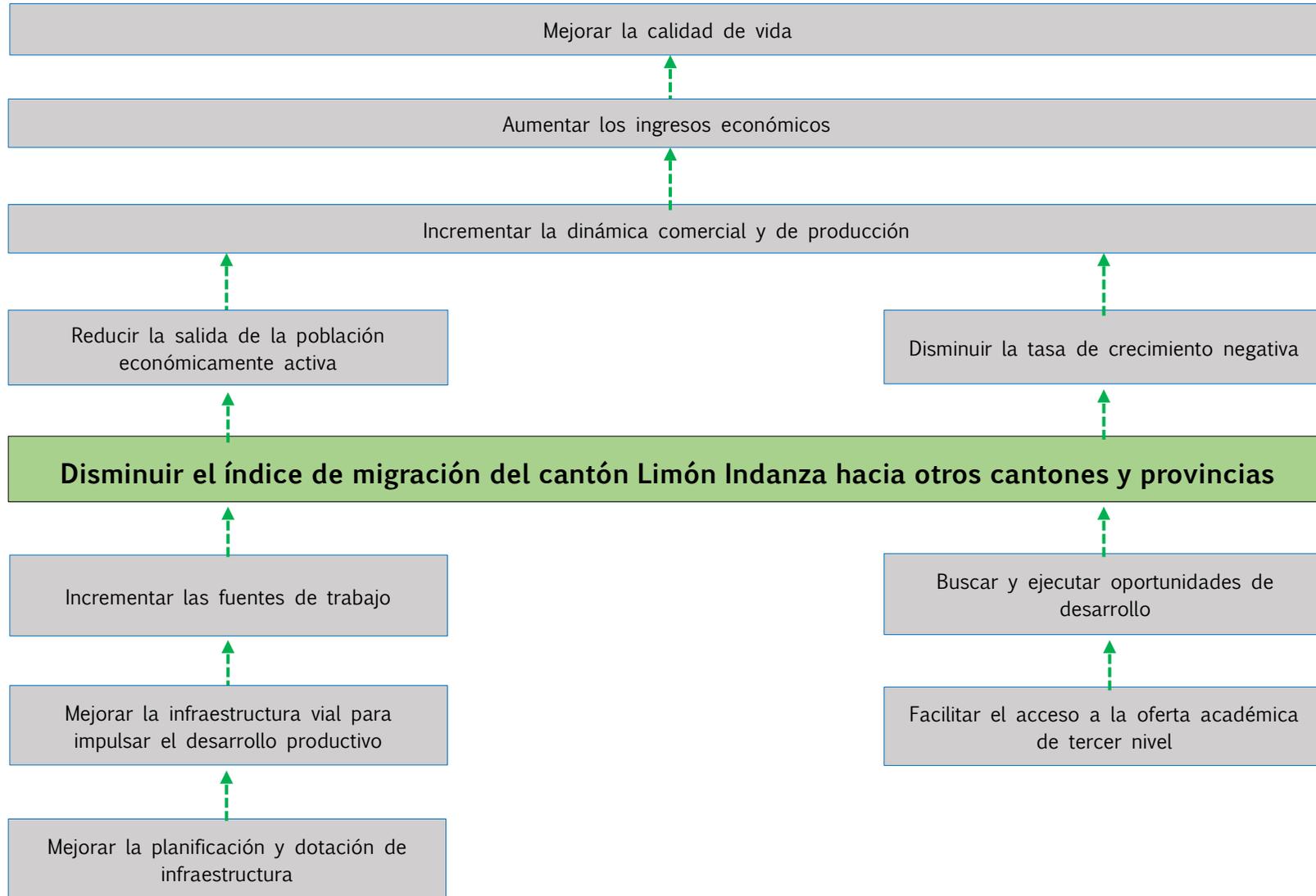
Con este elemento metodológico, se podrán determinar las estrategias y al final los proyectos que mejorarán el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Limón Indanza.

Los árboles de objetivos son la visión positiva de los problemas y se desarrollan a continuación.

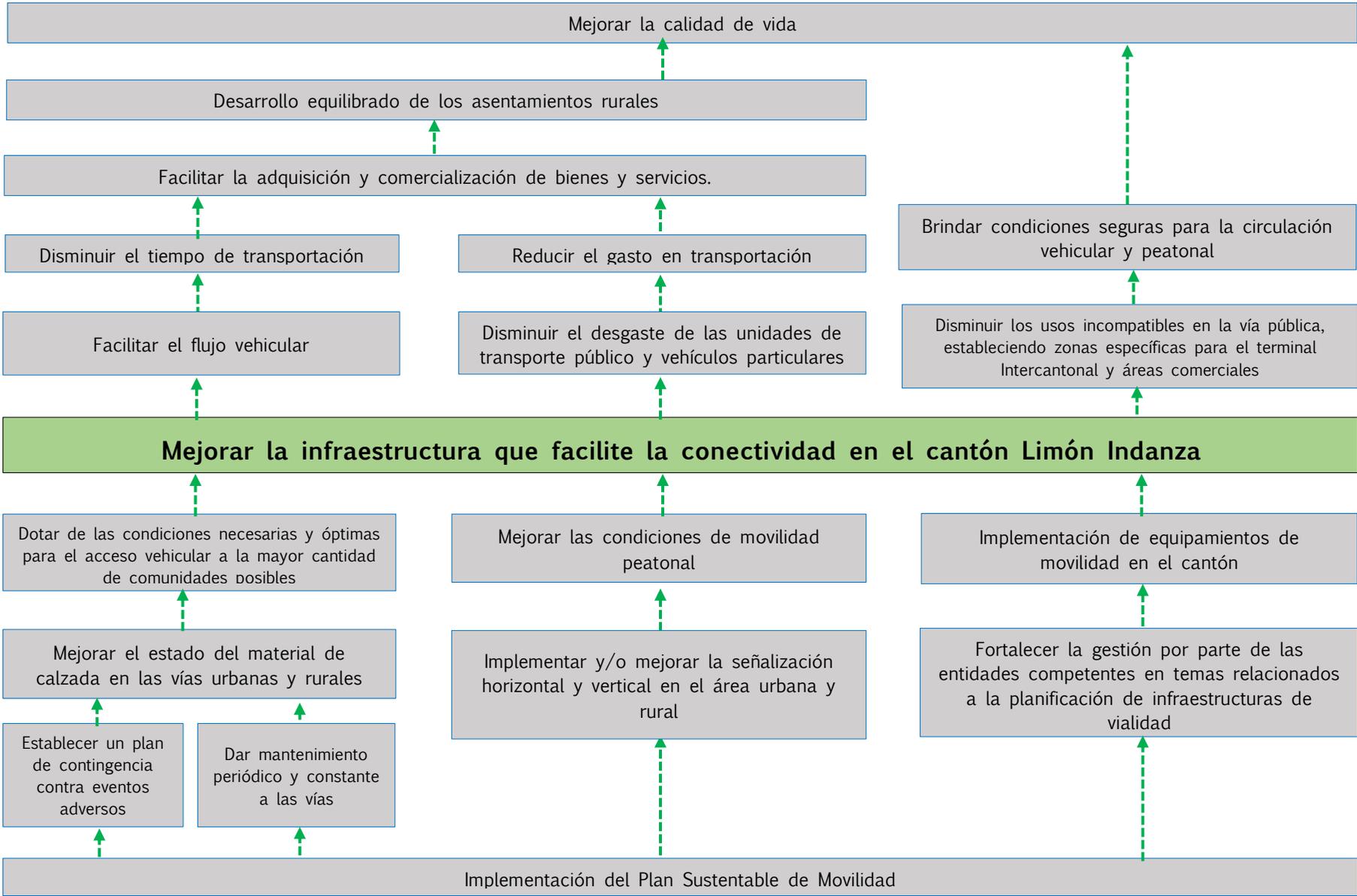
## 2.1 Diagnóstico Interinstitucional



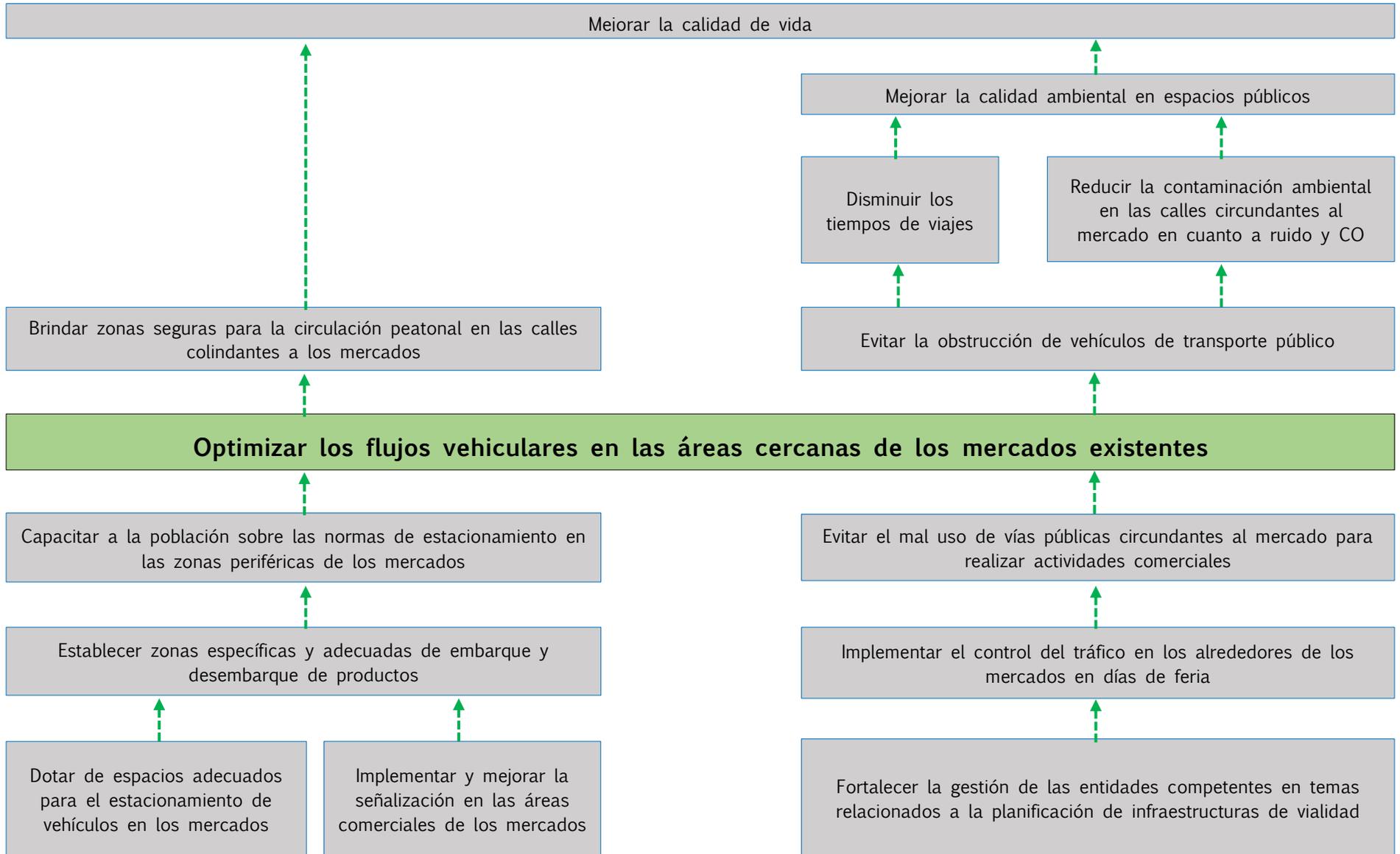
## 2.2 Tendencias Demográficas y económicas

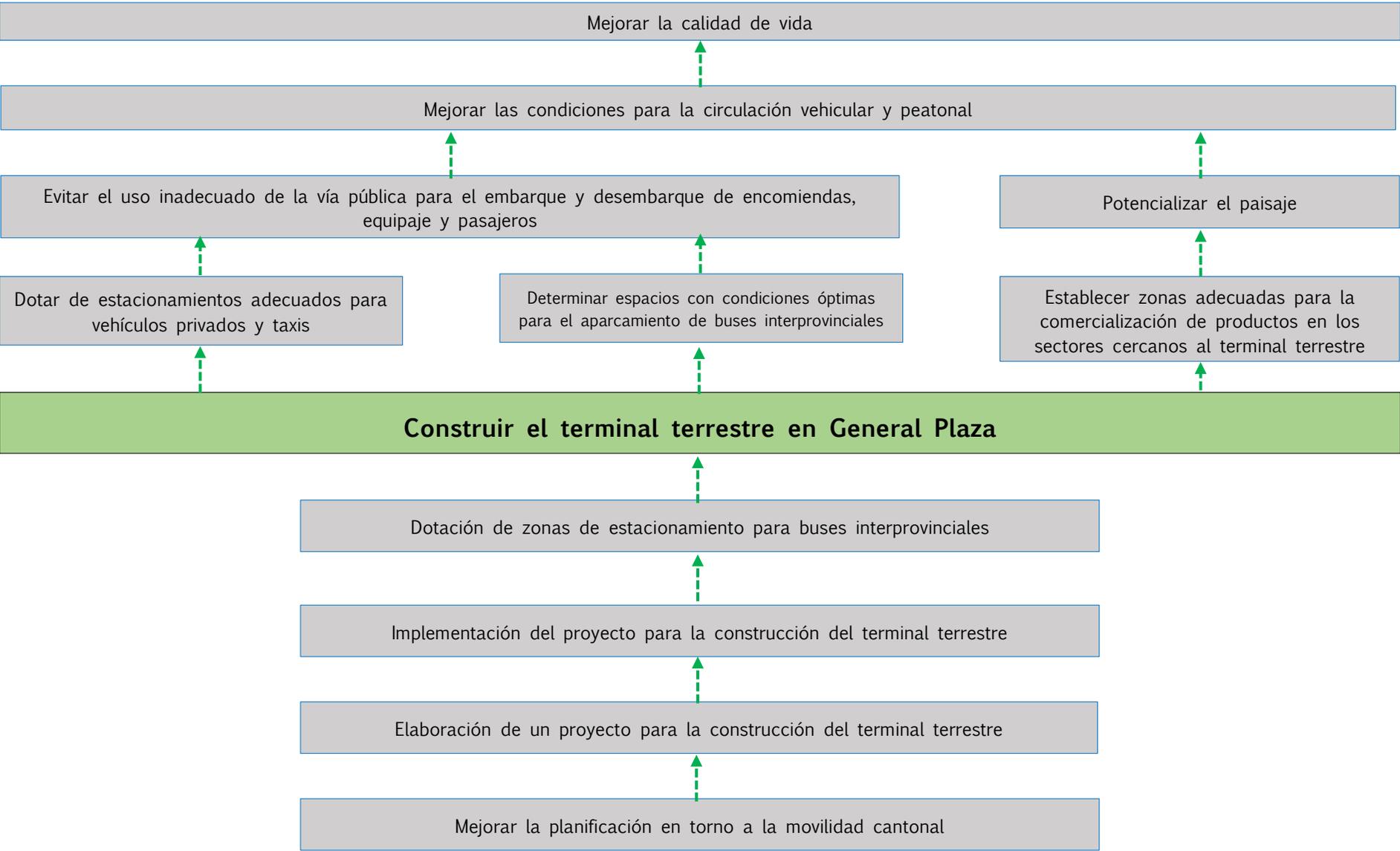


### 2.3 Conectividad básica interior

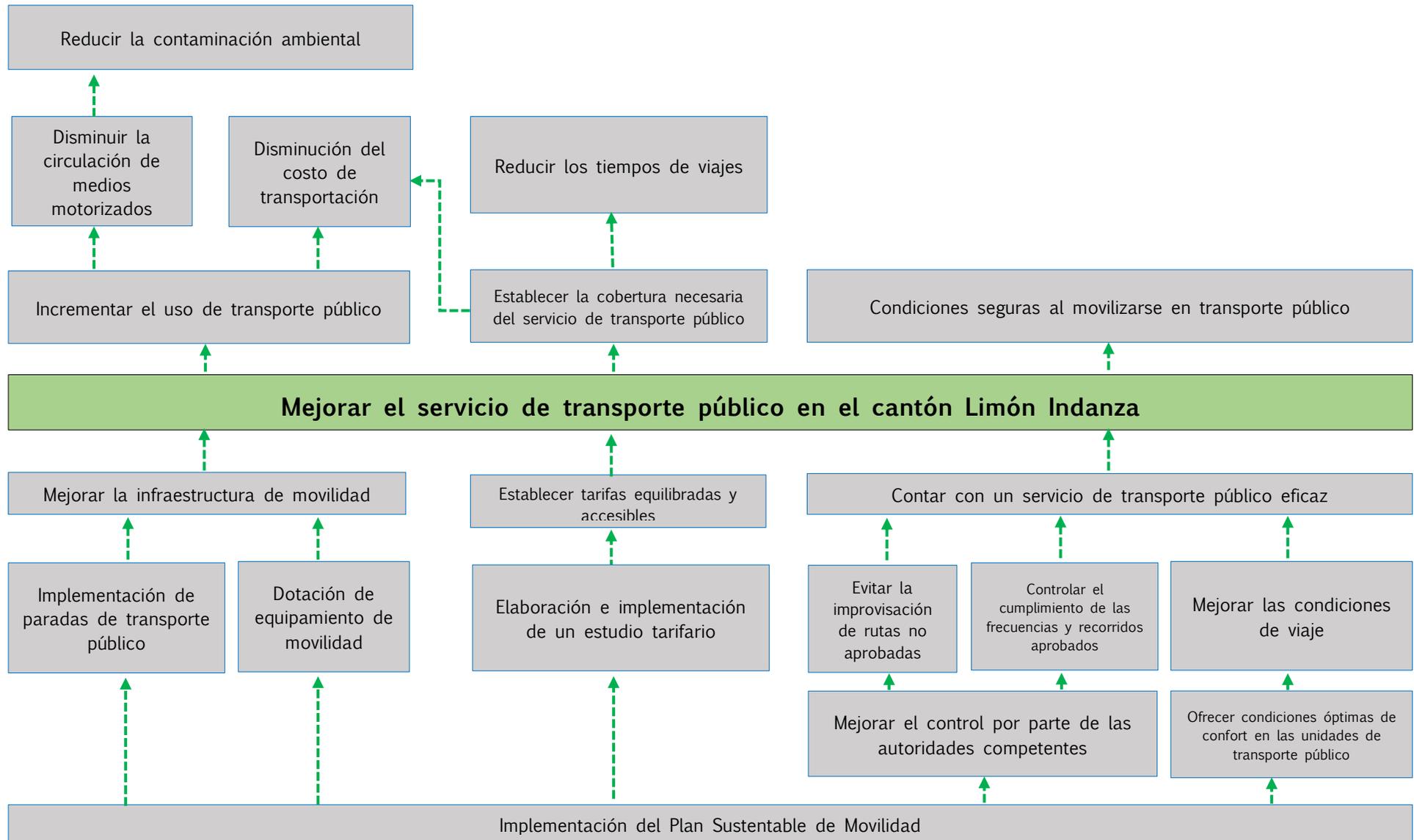


## 2.5 Análisis urbanístico territorial

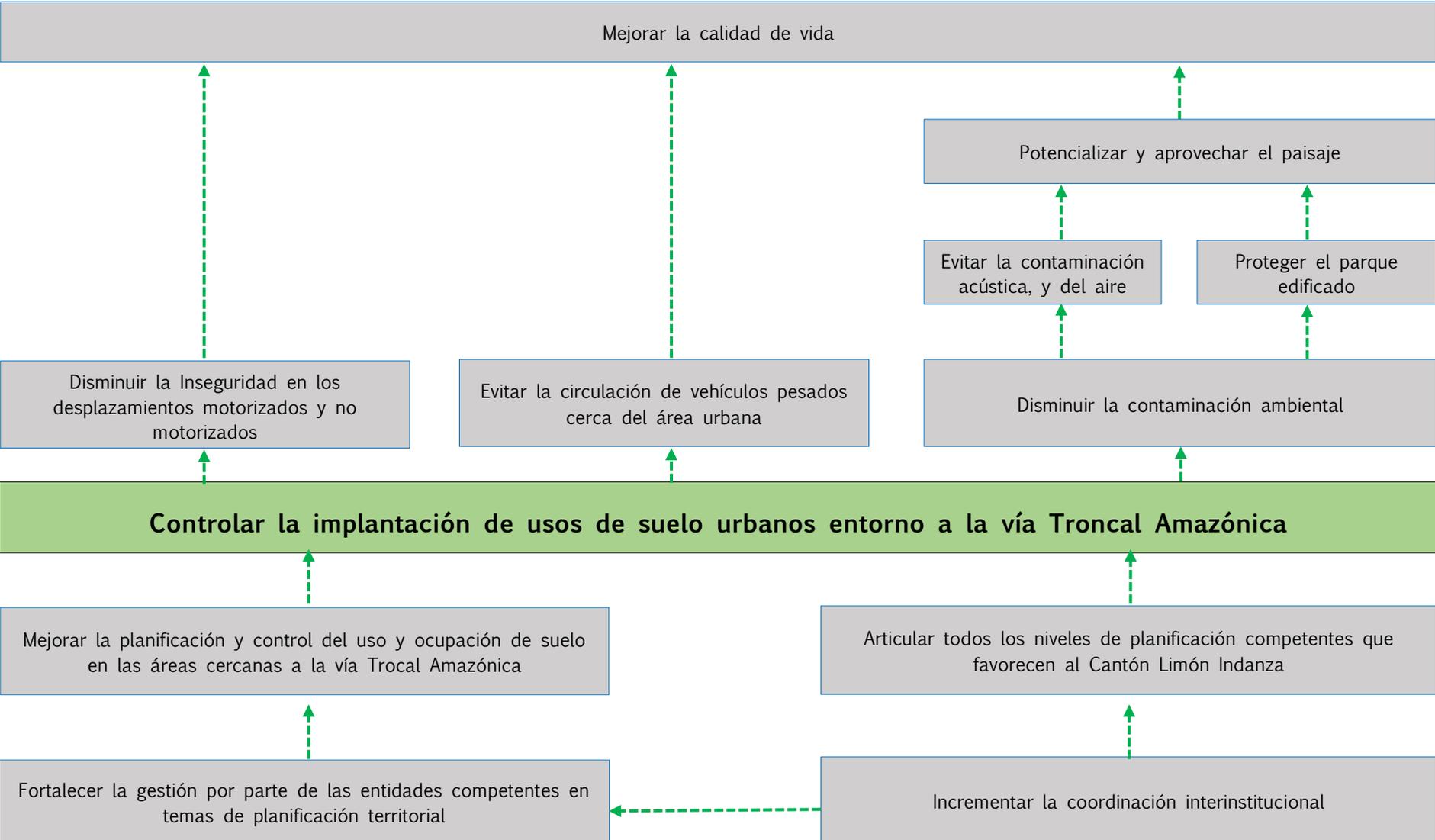




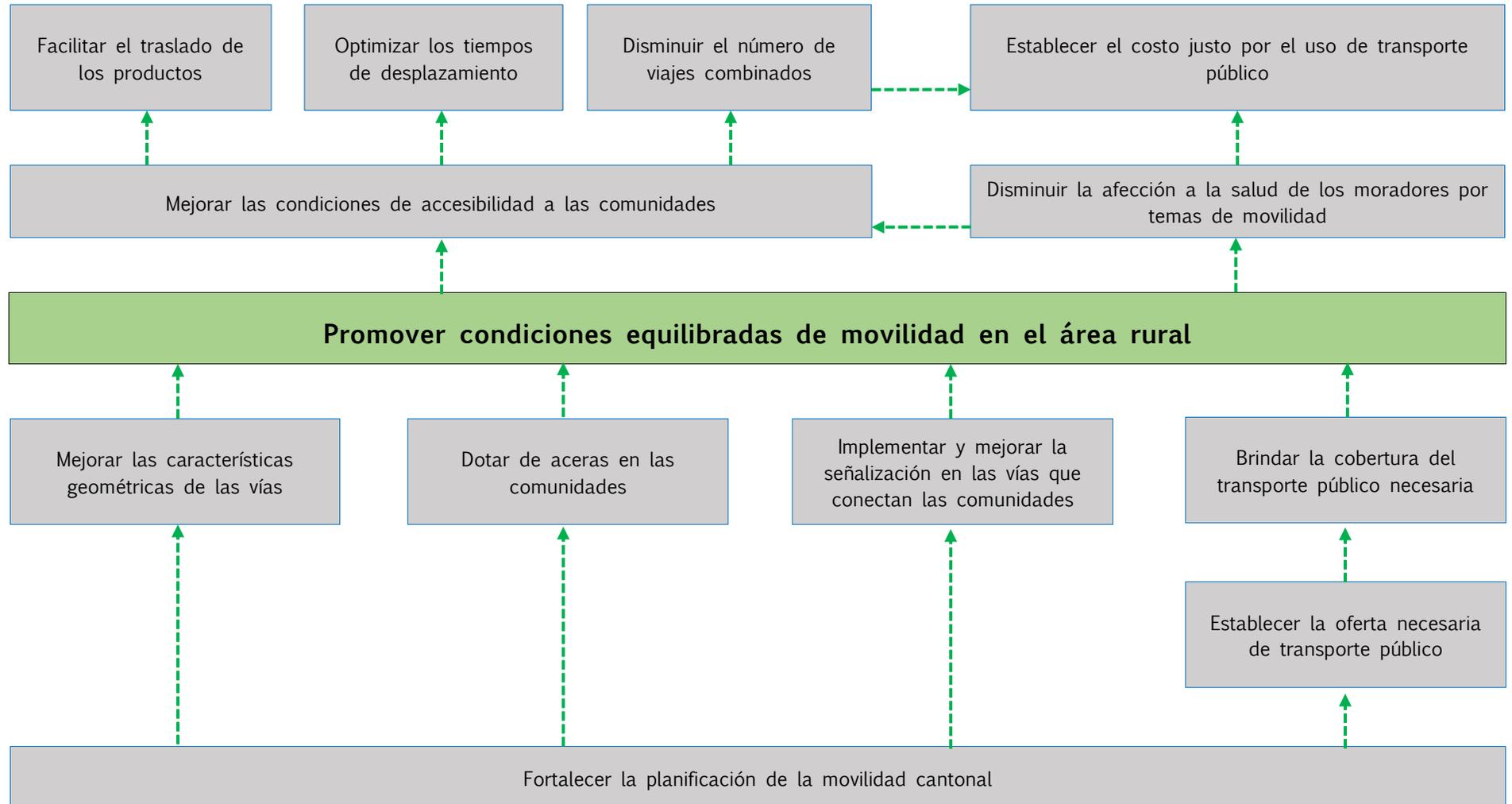
## 2.5 Transporte

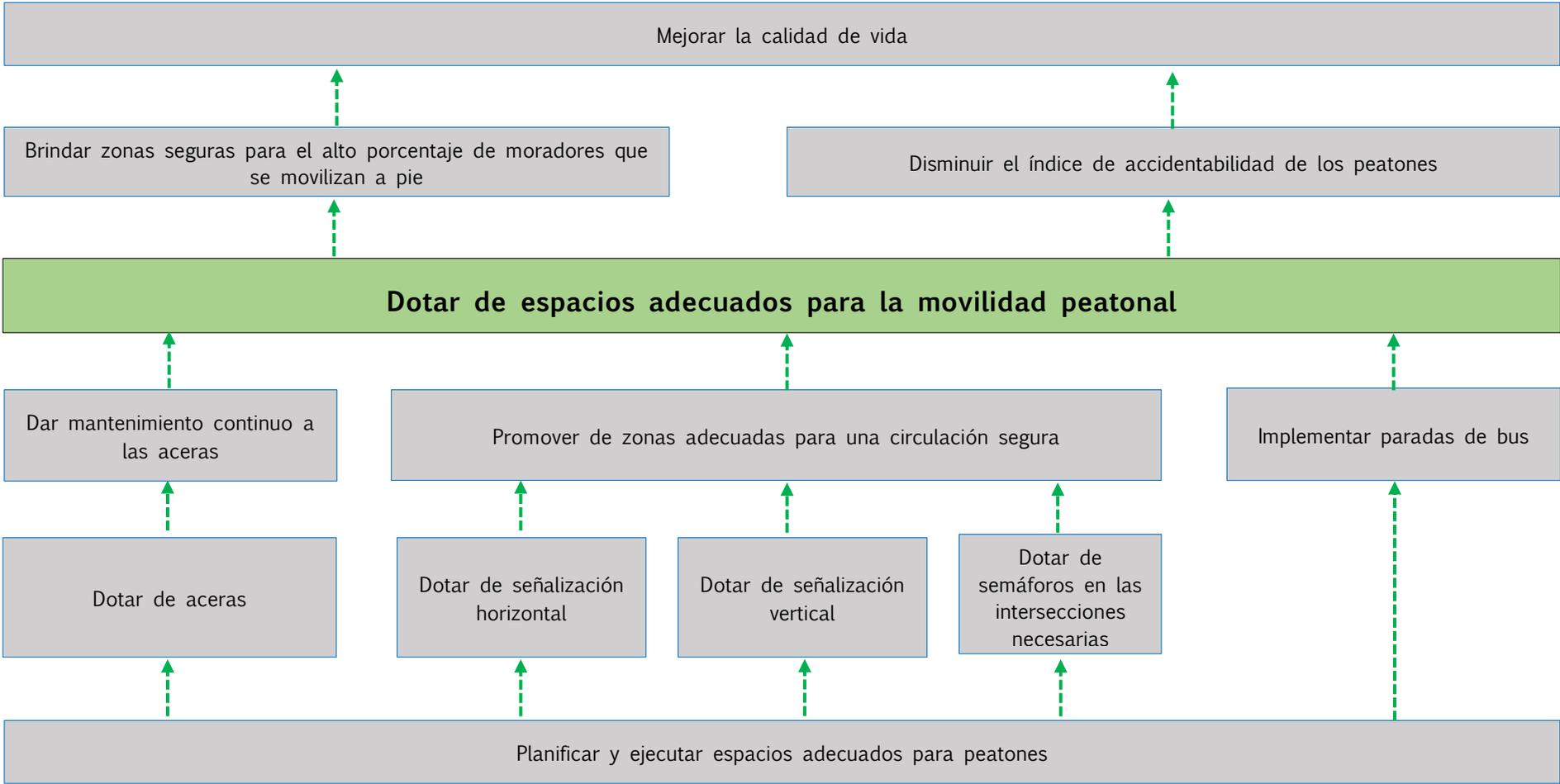


### 2.6 Tráfico vehicular

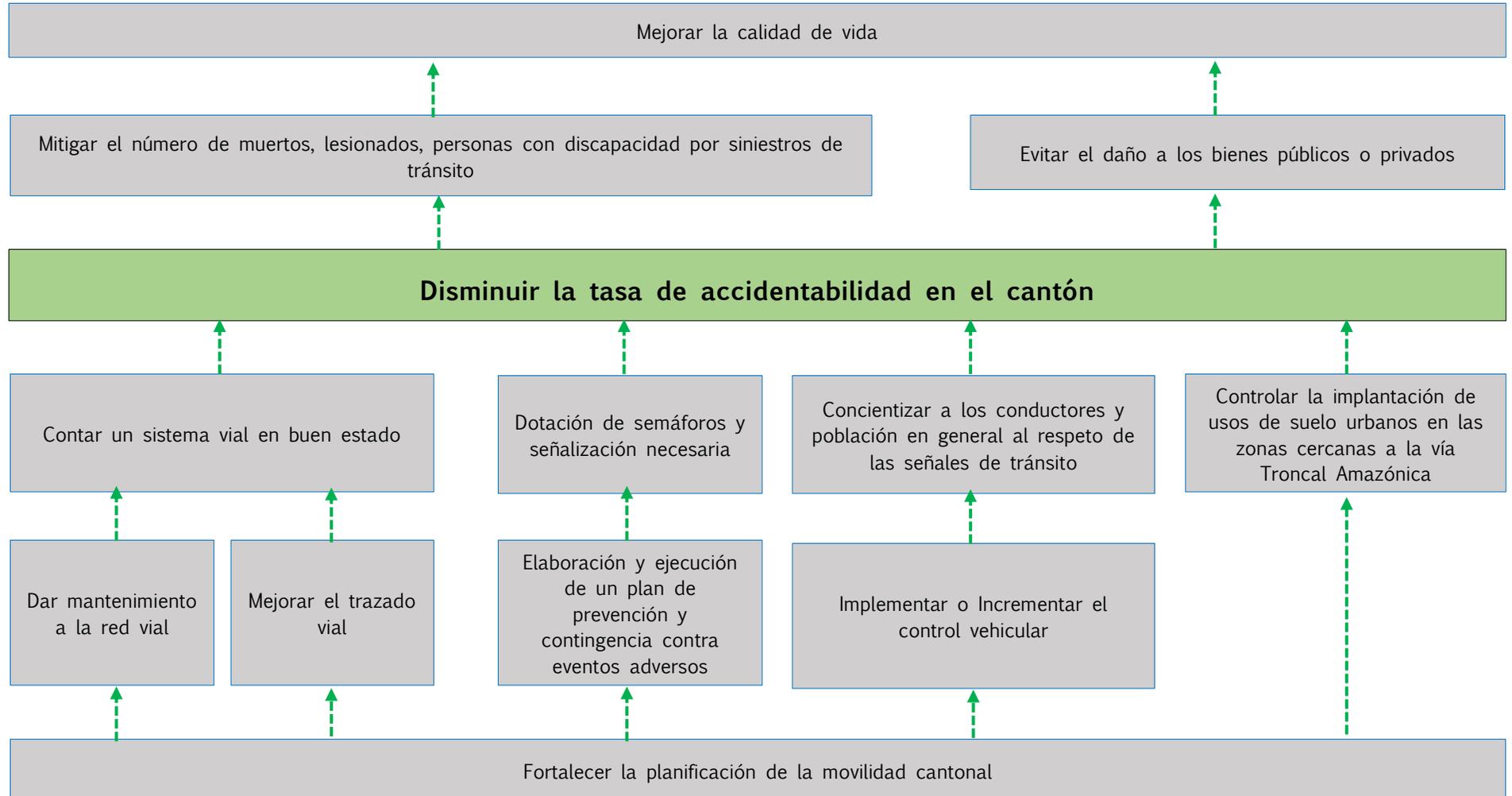


## 2.7 Movilidad

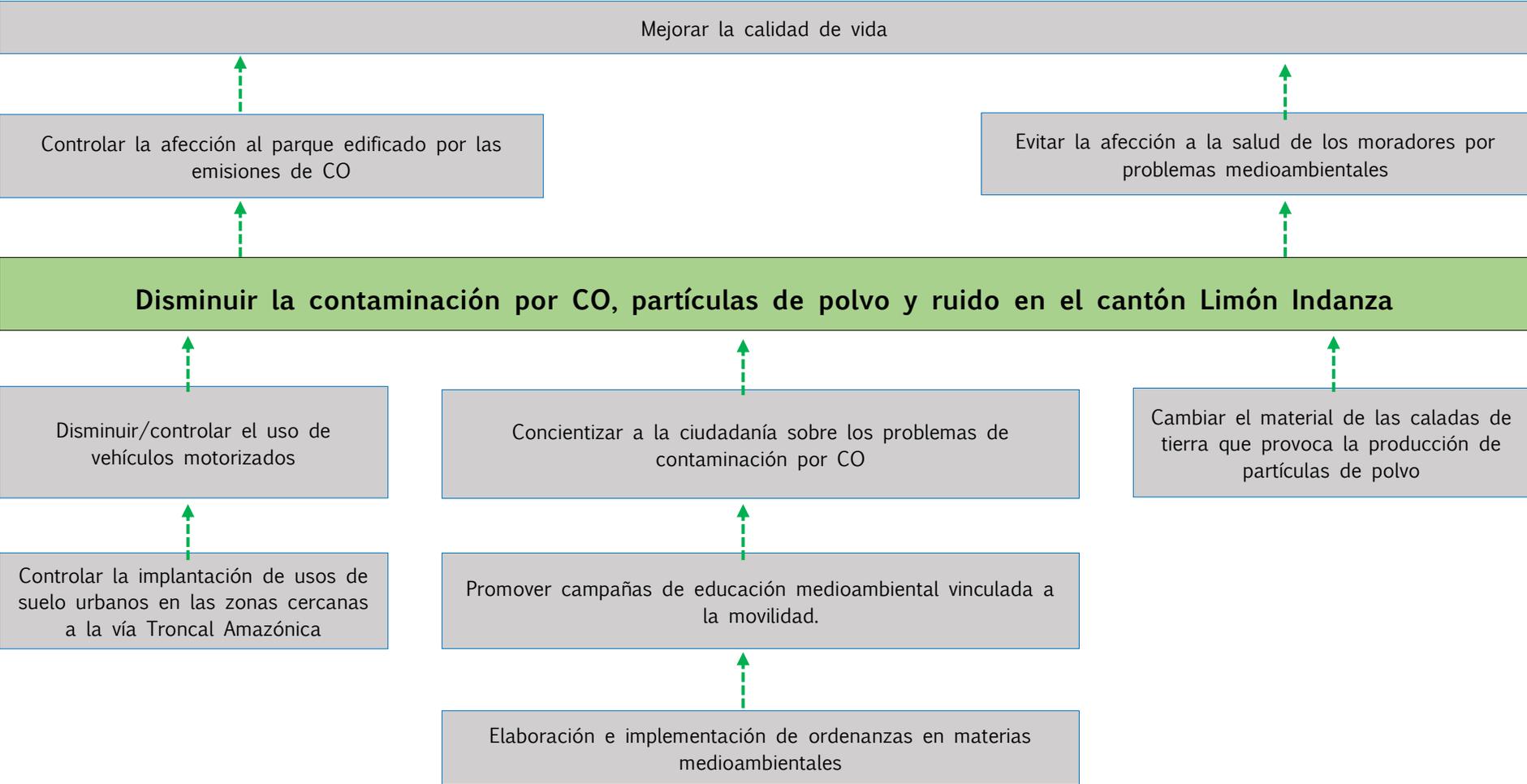




## 2.8 Seguridad vial



### 2.10 Aspectos Medio Ambientales



### 3. Planificación Superior

Para establecer los lineamientos para mejorar la movilidad de las personas en el cantón Limón Indanza, se ha realizado una revisión previa de las determinantes establecidas en:

- Plan Nacional del Buen Vivir –PNBV-
- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Morona Santiago
- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Limón Indanza
- Plan Regulador de Desarrollo Urbano de la ciudad General Leónidas Plaza Gutiérrez.

### 4. Lineamientos Estratégicos

El Plan Sustentable de Movilidad propone las siguientes líneas estratégicas para contribuir a la conformación de un modelo de movilidad que logre la planificación del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

#### 4.1 Accesibilidad

Hacer accesible todas las comunidades para que la población rural pueda acceder a los bienes y servicios que se concentran en el área urbana.

#### 4.2 Ordenamiento Territorial

Dar respuesta a lo propuesto por el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2016 del cantón Limón Indanza.

### 4.3 Transporte Sustentable

Promover un transporte sustentable en el ámbito social, económico y ambiental; y accesible para toda la población cantonal. Priorizando su uso y dándole ventajas comparativas entre otros modos de transporte, mejorando su calidad y eficiencia.

#### 4.4 Tránsito Vehicular

Facilitar la circulación del tránsito vehicular en las vías principales del cantón Limón Indanza. Evitar congestión que provoque contaminación atmosférica y emisión de ruidos.

### 5. Modelo Propuesto

Entendiendo al modelo objetivo como la representación gráfica del sistema de movilidad futuro que se considera ideal para la planificación en el área de estudio, cuyo objetivo principal es definir cuál debería ser la organización del territorio en función de las características intrínsecas que el medio presenta en cuanto a la movilidad motorizada, no motorizada y al traslado de mercaderías, enfocados en el máximo aprovechamiento de las características propias del cantón Limón Indanza.

Para del modelo propuesto se consideran los siguientes aspectos: árboles de objetivos, matriz FODA, (Establecidos en función a los resultados obtenidos en la etapa de diagnóstico) participación ciudadana mediante la realización de socializaciones y considerando los planes de ordenamiento establecidos por los diferentes niveles de planificación. A continuación se describe el modelo de movilidad objetivo, que fue

dividido en: componentes del modelo propuesto cantonal y componentes del modelo propuesto urbano.

### 5.1 Componentes del Modelo Propuesto Cantonal

Con la finalidad de mitigar los problemas existentes en la cabecera cantonal se ha pensado en la consolidación de los siguientes nodos de desarrollo: Nodo del Cantón y Nodos parroquiales.

El nodo del cantón corresponde a la Cabecera cantonal General Leónidas Plaza, y como nodos parroquiales a las cinco cabeceras parroquiales existentes en el cantón.

Basados en los nodos establecidos anteriormente, se propone una nueva jerarquía vial, que responda a las necesidades básicas de transporte y movilidad de la población que habita en las zonas rurales y de la población que se dirige a la cabecera cantonal. Es de mencionar, que se tomó como referencia la metodología utilizada por el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca, adaptándola a la realidad del cantón Limón Indanza, de tal manera que se estableció la siguiente jerarquización:

- **Primer orden.-** Vía Troncal amazónica.
- **Segundo orden.-** Vías que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- **Tercer orden.-** Vías que comunican el área urbana con las comunidades.

- **Cuarto orden.-** Caminos peatonales y vías urbanas.

Una vez que se determinó los nodos de desarrollo y la nueva jerarquización vial; y, teniendo en cuenta los datos obtenidos en la etapa de diagnóstico se determinó que un alto porcentaje de los tramos viales se encuentran en mal estado, por tal motivo es necesario dotar de la infraestructura vial adecuada para el traslado seguro de pasajeros, generando la accesibilidad apropiada a las diferentes comunidades.

Un factor determinante es que el servicio de transporte público existente renueve las unidades con las que presta el servicio para el traslado seguro de pasajeros, ampliando la cobertura a la mayor cantidad de comunidades posibles, siempre y cuando la demanda de este servicio sea la adecuada.

Controlar de manera continua el uso y la ocupación del suelo de las zonas cercanas a la vía Troncal Amazónica, con la finalidad de disminuir la inseguridad y contaminación ambiental a causa del ruido y emisiones de CO, en las áreas urbanas circundantes.

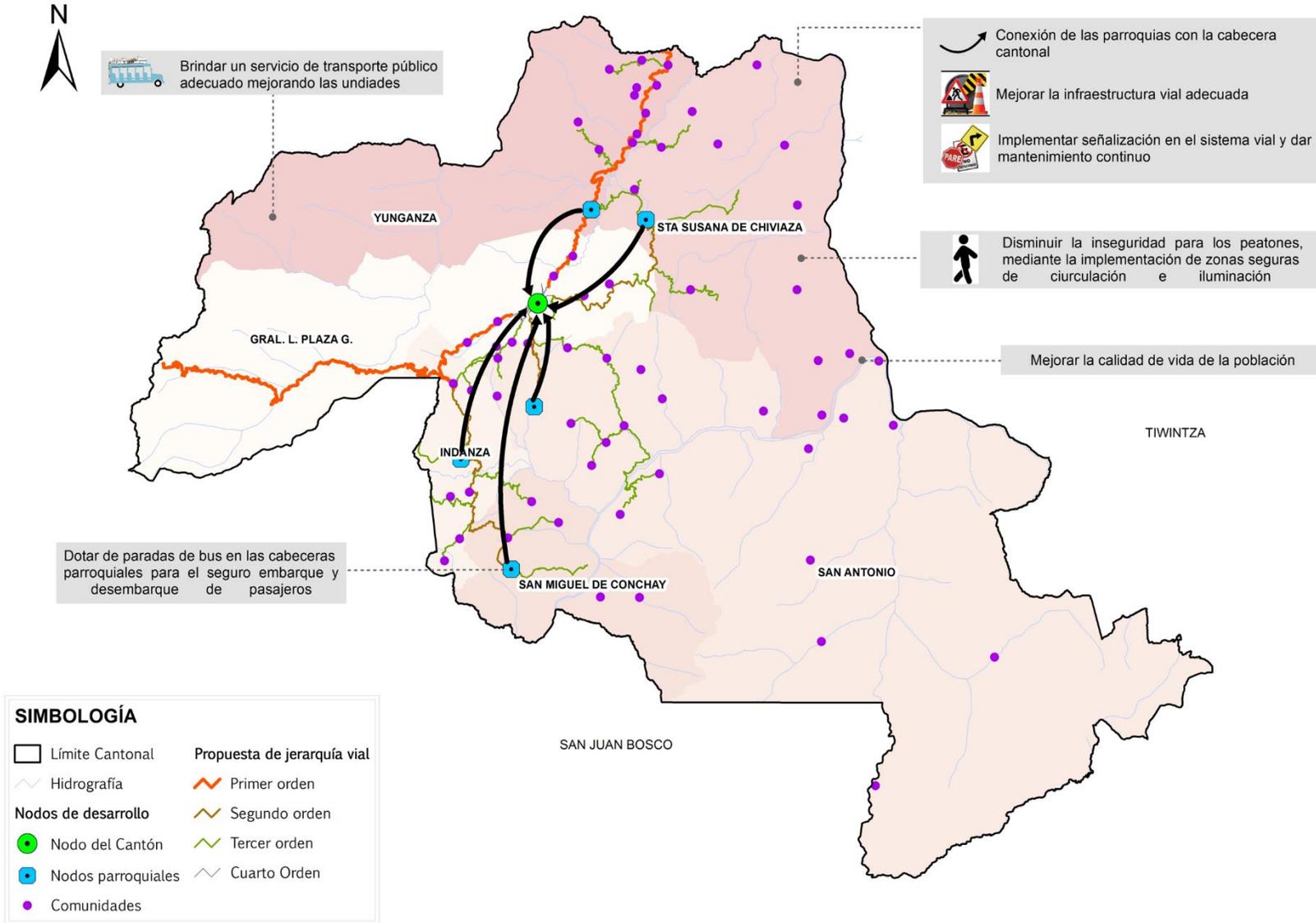
Mejorar las características geométricas de la red vial rural para la circulación motorizada. Es necesaria la implementación, mantenimiento de aceras y señalización en el sistema vial rural para generar viajes seguros además de la realización de un plan de contingencia contra eventos adversos siendo importante la educación de la

población para que sepan cómo reaccionar ante estos sucesos naturales y que la movilidad no se vea mayormente afectada. Es necesario mejorar la visibilidad de las señales de tránsito existente que son obstaculizadas por la vegetación.

Disminuir la inseguridad para los peatones como para el tráfico vehicular mediante la implementación de iluminación.

Evitar el mal uso de la vía de primer orden (Troncal amazónica) por la localización de usos incompatibles con la misma y por el ascenso y descenso de pasajeros, mediante la realización del proyecto existente para la construcción del Terminal Terrestre, que servirá al área urbana, rural y a la movilización de pasajeros de otras ciudades y provincias, siendo un componente importante para la disminución de la congestión vehicular que a su vez generara mayor seguridad para el alto porcentaje de peatones existentes en el área de estudio.

Gráfico 1. Modelo Propuesto Cantonal



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 5.2 Componentes del Modelo Propuesto Urbano

De acuerdo con la información procesada en la etapa del diagnóstico se jerarquizó a las vías urbanas como vías de primer orden y de segundo orden, esto en función a lo preestablecido por el PDOT, sin embargo se ha considerado pertinente proponer una nueva jerarquización de las vías existentes al interior del límite urbano. Esta nueva clasificación vial se determinó en función a los conceptos establecidos en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Quedando establecida la siguiente jerarquía vial:

**Vías expresas.-** Vía Trocal Amazónica

**Vías arteriales.-** *“Son las que sirven para conectar las vías expresas y tienen viajes de mediana distancia”* (GAD Cuenca, 2015) En el caso específico de la cabecera cantonal de Limón Indanza, las vías arteriales conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales, es decir las vías Limón-Indanza, Limón-San Antonio, Limón-Chiviaza, La vía 28 de mayo y Rafael Cordero.

**Vías Colectoras.-** *“Son vías que ingresan a los barrios locales y que distribuyen el tránsito hacia las vías arteriales”* (GAD Cuenca, 2015). Forma parte de esta categoría la Av. Jorge Enríquez y las calles Rafael Cordero y Quito.

**Vías locales.-** *“Son las vías que dan un servicio directo a los predios y sirve para enlazar las vías colectoras. Estas vías se caracterizan por tener viajes de corta duración”* (GAD Cuenca, 2015).

Además de la nueva jerarquización vial; se delimitaron los siguientes objetivos para el área urbana:

Impulsar las actividades económicas primarias mediante óptimas condiciones de movilidad, asegurando las condiciones adecuadas para el alto porcentaje de población que se moviliza hacia el área urbana.

Generar condiciones seguras de movilidad para la población que se traslada a pie; además de dotar de las características adecuadas para los usuarios de transporte motorizado.

Establecer la tarifa accesible para los usuarios y adecuada para las diferentes compañías que prestan servicios de transporte, previo a un profundo estudio de las condiciones de oferta y demanda con las que cuenta el área de estudio. Es necesario la implementación de la infraestructura adecuada para el ascenso y descenso de pasajeros, en los puntos previamente establecidos.

Facilitar los viajes cotidianos de los moradores, optimizando el tiempo y los recursos económicos de la población, mediante el planteamiento de una oferta de transporte público eficiente.

Generar e implementar las políticas necesarias para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana con el objetivo de disminuir el rápido deterioro de la calzada por el paso de los mismos, la inseguridad para los peatones y la congestión vehicular que generan.

Incrementar el porcentaje de vías y aceras en buen estado de la zona urbana, además de dotar

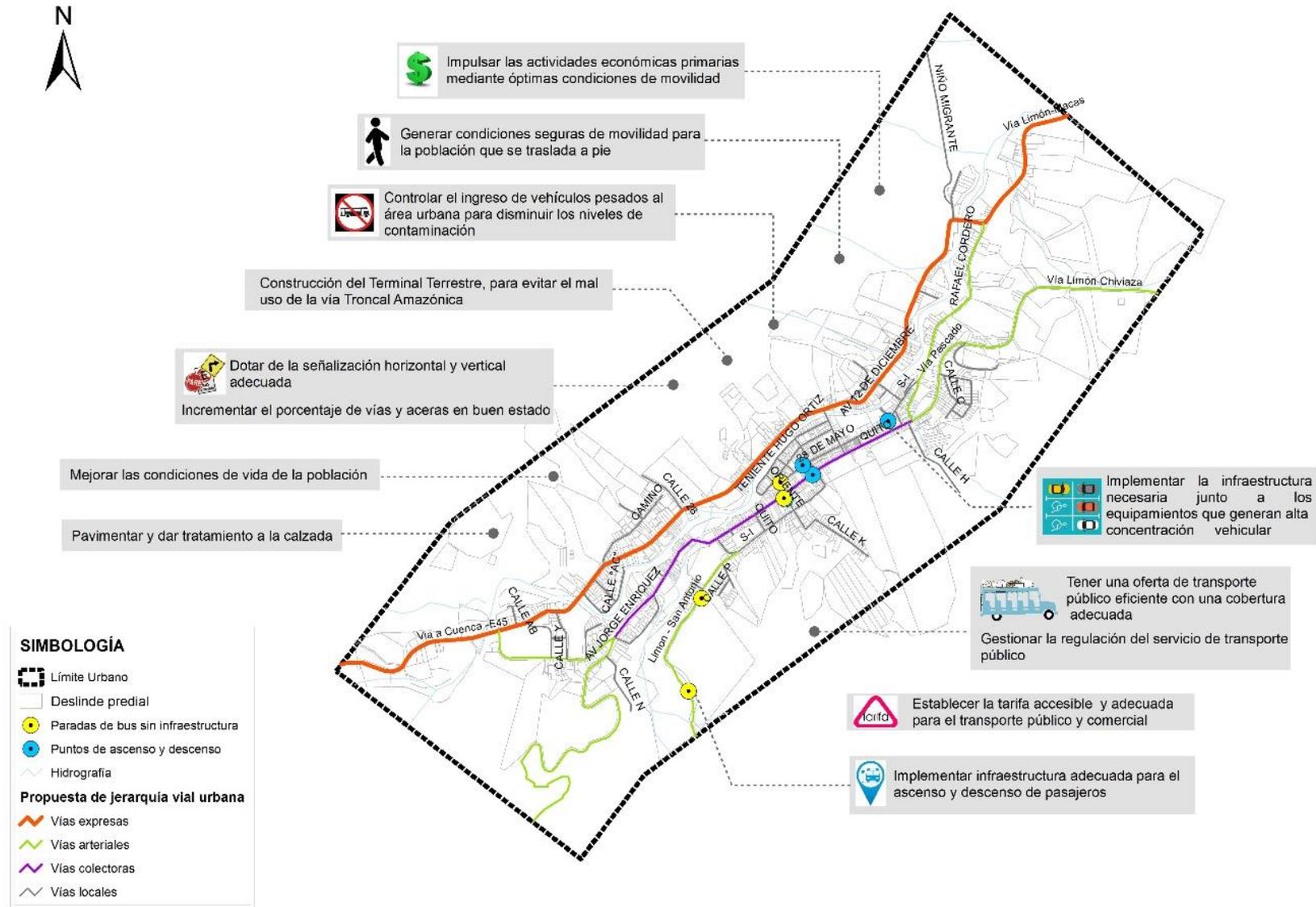
de la señalización horizontal y vertical eficiente que garantice el desplazamiento seguro de los usuarios. Controlar el movimiento de vehículos en las zonas cercanas a los equipamientos que atraen grandes cantidades de flujos vehiculares y peatonales para evitar el mal uso de las veredas y la congestión vial dotándolos con el número necesario de aparcamientos y áreas de descarga.

Aprovechar al máximo la competencia asumida por el GAD municipal en torno al Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial; al haber sido facultado para el desarrollo de todos los productos y servicios susceptibles de descentralización a excepción del control operativo en la vía pública. Es de vital importancia que la unidad cuente con los espacios e implementos adecuados que le permita brindar un servicio eficiente.

Es preciso que la UMTTTSV gestione la regulación del servicio ofrecido por la empresa intraprovincial de Transporte público San José, puesto que en la actualidad la entidad reguladora es la Agencia Nacional de Tránsito.

En función a lo anteriormente expuesto, se busca mejorar las condiciones de transporte de pasajeros, mercadería y movilidad, siendo necesaria la pronta implementación del Plan Sustentable de Movilidad una vez que sea aprobado. Fundamentados en lo expuesto anteriormente, el objetivo primordial es mejorar las condiciones de vida de la población mediante el correcto funcionamiento de la movilidad a través de mecanismos eficientes y controlados periódicamente.

Gráfico 2. Modelo Propuesto Urbano



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 6. Plan

El objetivo de esta sección es el de establecer las medidas que permitan mejorar las condiciones del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial actuales.

A partir de la problemática establecida en la fase de diagnóstico se proponen actuaciones según diferentes grupos temáticos, determinado programas y proyectos que llevan al cumplimiento de los objetivos planteados.

Como punto de partida se establecen los horizontes temporales para el Plan Sustentable de Movilidad para el cantón Limón Indanza; corto, mediano y largo plazo. A través de estos se desarrollan los escenarios tendenciales.

Los horizontes temporales permitirán presentar actuaciones necesarias para alcanzar el escenario deseado; es decir los proyectos agrupados en programas.

Los proyectos serán desarrollados a nivel de perfil, siguiendo el formato establecido por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES).

### 6.1 Horizontes temporales

Los objetivos que persigue el Plan Sustentable de Movilidad del Cantón Limón Indanza se planten para ser alcanzados a corto, mediano y largo

plazo. El escenario de partida se ha construido a partir del diagnóstico de los diferentes temas analizados.

Se ha señalado un horizonte temporal de 20 años, con la siguiente evolución:

Cuadro 1. Horizontes Temporales.

TEMPORAL	DURACIÓN	AÑO DE FINALIZACIÓN
Corto Plazo	5 años	2022
Mediano Plazo	10 años	2027
Largo Plazo	20 años	2037

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

La determinación de los horizontes temporales para el cumplimiento de los objetivos planteados, permite señalar un límite para la toma de decisiones y políticas de actuación.

### 6.2 Escenarios

Al establecer nodos de desarrollo y al proponer una jerarquía vial adecuada tanto para el área urbana como para las zonas que se encuentran fuera del límite urbano se busca equilibrar el desarrollo de los asentamientos existentes en el área de estudio, mediante óptimas condiciones de movilidad, al contar con un sistema vial con características geométricas adecuadas que además cuenten con mantenimiento continuo por parte de las autoridades competentes.

Controlar la implantación de usos incompatibles en la vía Troncal amazónica por la inexistencia de un Terminal terrestre, además del deterioro

del material de la calzada en las zonas urbanas por el ingreso de vehículos pesado que incrementan los flujos vehiculares y contaminan el área de estudio.

Afecta directamente a la seguridad vial el mal estado de las unidades que brindan el transporte público, además de la deficiente señalización vial y la inexistencia de un plan de contingencia contra eventos adversos.

Es de vital importancia que las UMTTTSV cuenten con las condiciones adecuadas para brindar un excelente servicio aprovechando al máximo la descentralización de competencias adjudicadas a la misma. En función a los datos expuesto anteriormente y los obtenidos en la etapa de diagnóstico; se establecen tres posibles escenarios futuros para el cantón Limón Indanza en torno al tema de movilidad.

### 6.2.1 Escenario Tendencial

De no aplicarse las propuestas establecidas por El Plan Sustentable de Movilidad las tendencias positivas o negativas determinadas en la etapa de diagnóstico se acrecentaran, teniendo como posibles resultados los siguientes:

Que se incremente el porcentaje de tramos viales en estado regular y malo por la falta de mantenimiento continuo, lo que concluiría en el aumento de la tasa de accidentalidad vehicular, este problema se verá acrecentado si las características geométricas de las vías continúan en deterioro.

Otro factor que dificultaría la movilidad es el mal estado de las unidades que brindan el servicio de transporte público, ya que pueden provocar daños a los usuarios siendo los causantes de lesiones o afecciones a la salud. Además de proveer una deficiente cobertura territorial de este servicio.

Que se incrementen los usos incompatibles en las zonas cercanas a la vía Troncal Amazónica por el deficiente control de las entidades competentes. Que el poco mantenimiento de las aceras y la señalización generen su deterioro total, que se verá aún más afectado por el poco cuidado de las áreas verdes que obstaculizan la visibilidad de las señales de tránsito.

Otra posible consecuencia es que la población que se traslada a pie lo haga de forma insegura por no contar con las condiciones adecuadas para sus traslados.

Que las tarifas establecidas no cubran los gastos mínimos de los proveedores de los servicios de transporte o que los usuarios se vean en la obligación de usar otros medios de transporte a precios superiores.

La falta de control del tránsito de transporte pesado en las zonas urbanas provoque el deterioro total del material de la calzada. Los problemas de congestión vehicular se incrementarán en las áreas cercanas a ciertos equipamientos, al no proveerles de espacios seguros para embarque y desembarque de productos y aparcamientos.

De no proveer las condiciones mínimas adecuadas a la UMTTTSV se desaprovechará las competencias asumidas, y no se brindará un servicio adecuado a los usuarios.

Finalmente, las condiciones de vida de la población se verán afectadas por deficientes condiciones de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, limitando el desarrollo económico del área de estudio.

### 6.2.3 Escenario Óptimo

Al llevarse a cabo cada una de las propuestas establecidas en el PSM, el cantón Limón Indanza contará con un sistema adecuado de movilidad que posea las características geométricas viales óptimas a nivel urbano y rural, que facilitará el traslado de pasajeros puesto que se implementará zonas seguras de embarque y desembarque de pasajeros.

El alto porcentaje de población que se moviliza a pie contará con las condiciones adecuadas para sus traslados ya que parte fundamental de la propuesta de mejorar las aceras y zonas de sombra para este grupo de usuarios.

Contará con una oferta de transporte público adecuada, conformada por unidades en buen estado además de contar con la autorización para regular su trabajo a nivel cantonal.

El tener un Terminal Terrestre, reducirá la implantación de usos inadecuados en las zonas cercanas a la vía Troncal amazónica, el mismo contará con una zona específica para las unidades de transporte intracantonal, la implantación de este equipamiento disminuirá el riesgo de accidentes de tránsito en el actual sector donde se localiza.

Los pasajeros que usan el servicio de transporte público y comercial serán los mayores beneficiarios al establecer una tarifa accesible, lo que a su vez ayudará a la disminución del transporte informal o mayormente conocido como piratas. Existirán mayores y mejores condiciones

para el desarrollo económico mejorando las condiciones de habitabilidad de los moradores del cantón.

### 6.2.4 Escenario Deseable

Con la aplicación de las propuestas establecidas por el PSM, se busca que las condiciones de habitabilidad mejoren paulatinamente en función a la prioridad de los proyectos. Es decir, el mejoramiento y mantenimiento vial y de aceras así como de señalización se realizará de manera periódica con la finalidad de evitar su total deterioro.

La dotación de paradas de bus se realizara en función a la prioridad de los asentamientos y dependiendo del porcentaje de usuarios que se localicen en la zona, además de tener en cuenta el presupuesto con el que cuenta la municipalidad.

La mejora en los buses tipo costa debe ser constante en función a la regulación del ente rector competente, con el propósito de mejorar las condiciones de viaje, en lo relacionado a la cobertura de transporte se establecerá de acuerdo a las necesidades de los asentamientos.

A medida de lo posible, es conveniente que la UMTTTSV pueda regular a la empresa de transporte público San José, para lo que es necesario gestionar el paso de competencia con la Agencia Nacional de Tránsito.

La construcción del terminal terrestre será un proyecto que beneficiará a las zonas urbanas y

rurales, es de tomar en cuenta que este proyecto necesita tiempo para su ejecución por lo que es pertinente el incremento del control en el sector donde actualmente se lleva a cabo el ascenso y descenso de pasajeros, para evitar daños a la propiedad pública y privada así como a la población.

El art. 14 de La Ordenanza sustitutiva para el cobro de derechos de ocupación de la vía pública en el cantón Limón Indanza, ha prohibido el ingreso de vehículos pesado a las zonas urbanas de adoquín, es necesario su cumplimiento, para evitar el rápido deterioro de la calzada y disminuir los niveles de contaminación.

Las condiciones económicas mejoraran de acuerdo a como se ejecuten los proyectos propuestos lo mismo que sucederá con la calidad de vida de la población y la conexión con las parroquias.

### 6.3 Propuesta

La propuesta del Plan Sustentable de Movilidad inicia con el planteamiento del objetivo general y los específicos. Para la consecución de estos objetivos se presentan programas de acción que a su vez contienen las actuaciones que se deben llevar a cabo.

Dichas acciones o proyectos además se desarrollan a nivel de perfil.

### 6.4 Objetivo General

El objetivo primordial del Plan Sustentable de Movilidad para el cantón Limón Indanza es disponer de un instrumento técnico-jurídico que permita al cantón Limón Indanza, poner en operación un plan encaminado a comprender y solventar la problemática de movilidad en todo su territorio y que estando articulado al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Urbano de General Plaza, tenga un sólido fundamento en la planificación y directrices dadas por la Agencia Nacional de Tránsito y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

### 6.5 Objetivo Específicos

Los objetivos específicos que se quieren alcanzar con el presente estudio se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Objetivos Específicos.

<b>Objetivo 1</b>	Fortalecer la gestión del GAD Cantonal en temas de Tránsito Transporte y Seguridad Vial
<b>Objetivo 2</b>	Mejorar la infraestructura que facilite la conectividad en el cantón Limón Indanza
<b>Objetivo 3</b>	Ordenar los flujos vehiculares en las áreas cercanas de los mercados existentes
<b>Objetivo 4</b>	Mejorar el servicio de transporte público en el cantón Limón Indanza
<b>Objetivo 5</b>	Promover condiciones equilibradas de movilidad en el área rural
<b>Objetivo 6</b>	Dotar de espacios adecuados para la movilidad peatonal
<b>Objetivo 7</b>	Disminuir la tasa de accidentabilidad en el cantón
<b>Objetivo 8</b>	Disminuir la contaminación por CO, partículas de polvo y ruido producidos por el parque automotor en el cantón Limón Indanza

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 6.6 Programas

Los programas se consideran como grandes grupos de propuesta o acciones, convirtiéndose en zonas de acción sobre las que va actuar el Plan Sustentable de Movilidad.

Los programas propuestos son:

- Administrativo
- Aspectos Urbanísticos
- Transporte Terrestre
- Tránsito e Infraestructura Vial
- Seguridad Vial

## 6.7 Proyectos

Los proyectos son las acciones que deben realizarse con la finalidad de alcanzar los objetivos planteados en el presente Plan Sustentable de Movilidad del Cantón Limón Indanza.

Los proyectos responden a programas que llevan a cumplir el Modelo de Movilidad Propuesto.

Los proyectos son desarrollados a nivel de idea, estos deben ser analizados a detalle previo a ser puestos en marcha; para saber con exactitud las actuaciones a desarrollarse, presupuesto requerido y los medios necesarios para su ejecución.

Como resultado del análisis de la problemática del cantón Limón Indanza se plantean 30 proyectos agrupados de acuerdo a la temática que relacionan. (Ver Cuadro 3)

Los proyectos planteados se han desarrollado 27 a nivel de perfil y 3 a nivel definitivo.

Cuadro 3. Programas y Proyectos.

PROGRAMAS	No.	PROYECTOS	NIVEL
Administrativo	1	Formulación de la Ordenanza para la Sanción del Plan Sustentable de Movilidad	IDEA_1
	2	Formulación de 3 Propuestas de Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Limón Indanza	IDEA_2
	3	Formulación de la Ordenanza para el Control y Sanción de la Promoción y Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, con o sin Título Habilitante Otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Limón Indanza	IDEA_3
	4	Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV	IDEA_4
	5	Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV	IDEA_5
	6	Plan de Gestión de la UMTTTSV del cantón Limón Indanza	DEFINITIVO_1
Aspectos Urbanísticos	7	Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Frutas	IDEA_6
	8	Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado	IDEA_7
	9	Implementación de estacionamiento para el Recinto Ferial de Indanza	IDEA_8
Transporte Terrestre	10	Estudio de tarifas para el servicio de transporte público de pasajeros en buses o ranchera	DEFINITIVO_2
	11	Cálculo de cupos para el transporte comercial	IDEA_9
	12	Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público intracantonal	IDEA_10
	13	Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza	DEFINITIVO_3
	14	Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana de General Plaza	IDEA_11
Tránsito – Infraestructura Vial	15	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabecera parroquiales	IDEA_12
	16	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza	IDEA_13
	17	Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas	IDEA_14
	18	Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales	IDEA_15
	19	Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal	IDEA_16
	20	Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón	IDEA_17
	21	Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza	IDEA_18
	22	Mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	IDEA_19
	23	Formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 Junio	IDEA_20
	24	Implementación de paradas de transporte público en el área urbana	IDEA_21
	25	Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades	IDEA_22
Seguridad Vial	26	Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos	IDEA_23
	27	Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón Limón Indanza	IDEA_24
	28	Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza	IDEA_25
	29	Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza	IDEA_26
	30	Estudio para la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del Cantón Limón Indanza	IDEA_27

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.





MODELO  
GESTIÓN

MODELO  
GESTIÓN

MODELO

GESTIÓN

**MODELO DE GESTIÓN**

MODELO



## 1. Introducción

El Plan Sustentable de Movilidad del Cantón Limón Indanza ha definido una serie de problemas y potencialidades en la Fase de Diagnóstico y en su Fase de Propuesta ha determinado un conjunto de acciones o proyectos que van encaminados para mejorar las condiciones de la movilidad cantonal.

Para el seguimiento y evaluación del cumplimiento de las acciones planteadas, se establecen indicadores con los que se buscan medir y materializar la gestión y ejecución de propuestas para resolver los problemas o impulsar las potencialidades.

Las intervenciones recomendadas por el presente Plan Sustentable de Movilidad son de dos tipos:

1. Programas y proyectos, con requerimientos presupuestarios, temporalidad, componentes y resultados esperados (indicadores de gestión), según corresponda. Así como su alineación a la fase de propuesta (objetivos).
2. Agenda regulatoria, definición de orientaciones normativas, para la implementación de objeto y alcance.

### 1.1 Seguimiento y Evaluación

La evaluación y seguimiento del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, podrá ser continua y permanente, a fin de que la ciudadanía y las instituciones públicas puedan conocer los avances del Plan.

Para el efecto anualmente la Dirección de Planificación procesará las observaciones institucionales y/o ciudadanas relacionadas con la aplicación y ejecución del Plan, las mismas que serán recopiladas, sistematizadas y puestas en conocimiento del Alcalde o Alcaldesa, y el Concejo Cantonal, para la toma de decisiones correspondientes.

El seguimiento comprende la recopilación y análisis de información que permita verificar y cuantificar los resultados de las acciones realizadas y el progreso en el cumplimiento de los indicadores. Con este proceso se busca proporcionar alertas tempranas que retroalimenten la planificación de la movilidad.

Con el propósito de monitorear el avance en el cumplimiento de los programas y proyectos se deberán elaborar un informe anual de seguimiento al cumplimiento del Plan Sustentable de Movilidad. Dicho informe deberá contener un análisis, alertas y recomendaciones obtenidas de los procesos de seguimiento al cumplimiento de lo propuesto.

El informe de seguimiento deberá contener al menos:

- a. Seguimiento al Cumplimiento de Metas (indicadores):
  - Análisis de la tendencia de los indicadores y el porcentaje de cumplimiento de la meta (indicador) en el año.
  - Análisis de causas de las variaciones en el indicador.

- b. Seguimiento a las implementaciones de las intervenciones.
  - Análisis del avance físico o de la cobertura de los programas y proyectos complementarios.
  - Análisis del avance presupuestario de los programas y proyectos implementados.
- c. Conclusiones y recomendaciones.

**1.1.1 Seguimiento al Cumplimiento de Metas**

En esta sección el informe debe dar cuenta de los indicadores y el cumplimiento de las metas, con la finalidad de definir acciones preventivas y correctivas de las estrategias implementadas, para la consecución de los objetivos propuestos.

**1.1.1.1 Análisis de la tendencia de los indicadores y el porcentaje de cumplimiento de las metas en el año.**

Según lo establecido por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES); se deberá realizar una evolución del indicador comparando los datos obtenidos en el año de análisis, con el valor de la línea base.

Además se realizará el análisis entre el valor señalado como meta (indicador) anual para el año de análisis y el valor efectivamente alcanzado a ese mismo año. En este sentido, se conforman las categorías que se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Categorías de cumplimiento de metas.

CONDICIÓN DEL INDICADOR	CATEGORÍA DEL INDICADOR	
Si el dato real del indicador para el año de análisis es igual o superior a la meta anualizada (considerar la tendencia del indicador).	Indicador Cumplido	
Si el dato real del indicador para el año de análisis es inferior a la meta anualizada pero conserva la tendencia esperada para el indicador.	Indicador con avance menor de lo esperado	
Si el dato real del indicador para el año de análisis registra una tendencia opuesta al comportamiento esperado.	Indicador con problemas	

Fuente: SENPLADES.  
Elaboración: Equipo Consultor PSM, 2017.

Se establecerá una categoría adicional, denominada *Sin Información*, se deberá clasificar aquellos indicadores de los cuales no se dispone de información debido a que las fuentes para su cálculo, se actualizan en un periodo mayor a un año.

Una vez identificada la meta propuesta para cada año, se deberá analizar el porcentaje de cumplimiento de ésta, para ello se debe identificar la dirección del indicador, es decir, si el indicador crece o decrece.

Identifica la dirección del indicador, se debe calcular el porcentaje de cumplimiento de la meta con las fórmulas que se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Fórmula de cálculo de porcentaje de cumplimiento de metas.

DIRECCIÓN DEL INDICADOR	FÓRMULA DEL CÁLCULO PARA PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE LA META PARA EL AÑO DE ANÁLISIS (i)
Creciente	$1 - \frac{\text{meta al año } i - \text{valor indicador al año } i}{\text{meta al año } i} \times 100\%$
Decreciente	$1 - \frac{\text{valor indicado al año } i - \text{meta al año } i}{\text{meta al año } i} \times 100\%$

Fuente: SENPLADES.  
Elaboración: Equipo Consultor PSM, 2017.

Donde i es el año de análisis; por ejemplo si se analiza el año 2017, i = 2017.

**1.1.1.2 Análisis de las causas de las variaciones en el indicador**

En este apartado se identificará las causas que provocan las variaciones del indicador, mediante el análisis de las principales intervenciones que se han realizado en el territorio, los problemas que se han presentado en el periodo de análisis, comportamiento de las variables que podrían influir en la variación del indicador de análisis.

**1.1.2 Seguimiento a las implementaciones de las intervenciones**

Este proceso permitirá evidenciar el estado de avance en la implementación de las acciones planteadas.

### 1.1.2.1 Análisis del avance físico o de cobertura de los programas y proyectos implementados

Este apartado comprende el análisis del porcentaje físico o de cobertura de los programas y proyectos ejecutados en el año de análisis, a través de la comparación entre el avance del programa o proyecto presentado y la meta para esta intervención planteada para el mismo periodo.

Para dicho análisis se establece las categorías que se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro 3. Rangos de porcentaje de avance físico de programas y proyectos.

RANGOS DEL PORCENTAJE DE AVANCE FÍSICO Y/O DE COBERTURA	CATEGORÍA	
De 70% a 100%	Avance Óptimo	
De 50% a 69,9%	Avance Medio	
De 0% a 49,9%	Avance con problemas	

Fuente: SENPLADES.  
Elaboración: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 1.1.2.2 Análisis del avance presupuestario de los programas y proyectos implementados

El avance presupuestario corresponde al análisis entre el valor codificado para el año, monto de la asignación presupuestaria para el programa o

proyecto, y los valores devengados para el mismo periodo.

Al igual que en el análisis del avance físico o de cobertura de los programas y proyectos implementados, se establecen categorías en base al porcentaje de ejecución presupuestaria, que permita evidenciar, gráficamente, el avance en la ejecución del presupuesto del programa o proyecto. (Ver Cuadro 4)

Cuadro 4. Rangos de porcentaje de avance presupuestario de programas y proyectos.

RANGOS DEL PORCENTAJE DE AVANCE PRESUPUESTARIO Y/O COBERTURA	CATEGORÍA	
De 70% a 100%	Ejecución Óptimo	
De 50% a 69,9%	Ejecución Media	
De 0% a 49,9%	Ejecución Con Problemas	

Fuente: SENPLADES.  
Elaboración: Equipo Consultor PSM, 2017.

Se recomienda analizar conjuntamente el avance de la intervención tanto física como presupuestaria, a fin de evidenciar la concordancia en la ejecución del programa o proyecto.

Para que el proceso de seguimiento permita generar alertas, se sugiere que los análisis de ejecución presupuestaria y de avance físico o de cobertura de los programas o proyectos, se realicen con una periodicidad menor a un año,

se sugiere trimestral; de esta manera se podrían tomar medidas correctivas de manera oportuna.

### 1.1.3 Seguimiento de las implementaciones de las intervenciones.

El informe de seguimiento deberá incluir conclusiones respecto a los resultados encontrados y recomendaciones sobre los problemas y nudos críticos identificados de los análisis anteriores.

Las metas a las que se quiere llegar con la implementación de los proyectos propuestos se indican en el siguiente cuadro.

Cuadro 5. Metas

PROGRAMAS	No.	PROYECTOS	METAS
Administrativo	1	Formulación de la Ordenanza para la Sanción del Plan Sustentable de Movilidad	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Ordenanza)
	2	Formulación de 3 Propuestas de Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Ordenanza)
	3	Formulación de la Ordenanza para el Control y Sanción de la Promoción y Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, con o sin Título Habilitante Otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Ordenanza)
	4	Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV	Que la UMTTTSV cuente con las instalaciones adecuadas para su funcionamiento. 100%
	5	Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV	Que la UMTTTSV cuente con los equipos necesarios para su funcionamiento. 100%
	6	Plan de Gestión de la UMTTTSV del cantón Limón Indanza	Impulsar el funcionamiento de la UMTTTSV. (1 estudio)
Aspectos Urbanísticos	7	Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Frutas	Contar con zonas de comercio seguras y con espacios para el estacionamiento de compradores y para el embarque y desembarque de productos. (1 equipamiento con estacionamiento)
	8	Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado	Contar con zonas de comercio seguras y con espacios para el estacionamiento de compradores y para el embarque y desembarque de productos. (1 equipamiento con estacionamiento)
	9	Implementación de estacionamiento para el Recinto Ferial de Indanza	Contar con zonas de comercio seguras y con espacios para el estacionamiento de compradores y para el embarque y desembarque de productos. (1 equipamiento con estacionamiento)
Transporte Terrestre	10	Estudio de tarifas para el servicio de transporte público de pasajeros en buses o ranchera	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	11	Cálculo de cupos para el transporte comercial	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	12	Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público intracantonal	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	13	Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	14	Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana de General Plaza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Ordenanza)

Tránsito - Infraestructura vial	15	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabecera parroquiales	Incrementar el porcentaje de vías pavimentadas que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales en el cantón Limón Indanza (en 78,15%)
	16	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza	Incrementar el porcentaje de vías urbanas pavimentadas en el cantón Limón Indanza (en 33,29%)
	17	Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas	Incrementar el porcentaje de vías urbanas en buen estado en el cantón Limón Indanza (en 57,24%)
	18	Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales	Incrementar el porcentaje de vías rurales en buen estado en el cantón Limón Indanza (en 100,00%)
	19	Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	20	Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón	Incrementar la accesibilidad a los asentamientos del cantón Limón Indanza (al 100,00%)
	21	Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza	Incrementar el porcentaje de vías urbanas con aceras en el cantón Limón Indanza (en 35,00%)
	22	Mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	Incrementar el porcentaje de vías urbanas con aceras en buen estado en el cantón Limón Indanza (en 70,00%)
	23	Formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 Junio	Mejorar la infraestructura vial del cantón Limón Indanza. (1 Estudio)
	24	Implementación de paradas de transporte público en el área urbana	Contar con infraestructura adecuada para el ascenso y descenso de pasajeros en el área urbana (4 paradas)
	25	Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades	Contar con infraestructura adecuada para el ascenso y descenso en las comunidades (29 paradas - comunidades)
Seguridad Vial	26	Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	27	Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón Limón Indanza	Contar con infraestructura vial urbana correctamente señalizada. (en 100%)
	28	Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)
	29	Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (Talleres de Seguridad Vial para 4 grupos focales)
	30	Estudio para la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del Cantón Limón Indanza	Impulsar el cumplimiento de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, contando herramientas de planificación. (1 Estudio)

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 2. Cronograma Valorado

El cronograma valorado es una propuesta programada de las inversiones requeridas para la ejecución de los proyectos por parte del GAD Municipal del Cantón Limón Indanza.

Esta propuesta se ha desarrollado en función de los proyectos; los mismo que van a permitir el cumplimiento de los objetivos planteados en el Plan Sustentable de Movilidad.

El cronograma valorado se ha dividido para 4 quinquenios puesto que el horizonte del plan es de 20 años.

PROGRAMAS	No.	PROYECTOS	PRESUPUESTO	Quinquenio 1					Quinquenio 2					Quinquenio 3					Quinquenio 4				
				Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	Año 18	Año 19	Año 20
Administrativo	1	Formulación de la Ordenanza para la Sanción del Plan Sustentable de Movilidad	-																				
	2	Formulación de 3 Propuestas de Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Limón Indanza	-																				
	3	Formulación de la Ordenanza para el Control y Sanción de la Promoción y Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, con o sin Título Habilitante Otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Limón Indanza	-																				
	4	Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV	165.325,00					165.325															
	5	Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV	34.125,00					34.125															
	6	Plan de Gestión de la UMTTTSV del cantón Limón Indanza	-																				
Aspectos Urbanísticos	7	Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Frutas	3.000,00				3.000																
	8	Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado	10.000,00					10.000															
	9	Implementación de estacionamiento para el Recinto Ferial de Indanza	7.000,00					7.000															
Transporte Terrestre	10	Estudio de tarifas para el servicio de transporte público de pasajeros en buses o ranchera	-																				
	11	Cálculo de cupos para el transporte comercial	20.000,00	20.000																			
	12	Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público intracantonal	20.000,00					20.000															
	13	Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza	-																				
	14	Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana de General Plaza	-																				
Tránsito - Infraestructura vial	15	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales	67.802.000,00	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	3.390.100	
	16	Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza	6.527.945,00						435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	435.196	
	17	Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas	91.000,00			91.000																	
	18	Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales	1.280.000,00		128.000	128.000	128.000	128.000	128.000	128.000	128.000	128.000	128.000	128.000									
	19	Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal	32.000,00	32.000																			
	20	Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón	32.000,00	32.000																			
	21	Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza	1.263.560,00	315.890	315.890	315.890	315.890																
	22	Mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	80.500,00		80.500																		
	23	Formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 Junio	19.000,00	19.000																			
	24	Implementación de paradas de transporte público en el área urbana	12.000,00						12.000														
	25	Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades	33.000,00				33.000																
Seguridad Vial	26	Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos	39.000,00	39.000																			
	27	Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón Limón Indanza	72.900,00				72.900																
	28	Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza	54.000,00	54.000																			
	29	Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza	12.500,00						12.500														
	30	Estudio para la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del Cantón Limón Indanza	32.000,00						32.000														
<b>TOTAL</b>			<b>77.642.855</b>	<b>3.881.990</b>	<b>3.934.490</b>	<b>3.924.990</b>	<b>3.942.890</b>	<b>3.811.050</b>	<b>3.953.296</b>	<b>3.953.296</b>	<b>3.953.296</b>	<b>3.953.296</b>	<b>3.953.296</b>	<b>3.825.296</b>									





PROYECTOS

IDEA

PROYECTOS

IDEA

PROYECTOS

IDEA

**PROYECTOS A NIVEL DE IDEA**

PROYECTOS



## EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA



### CONSIDERANDO:

**Que**, el artículo 241 de la Constitución de la República dispone que “la planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados”;

**Que**, el artículo 264 numeral 1, de la Carta Magna, determina como competencia exclusiva de los GAD municipales “planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural”;

**Que**, la Constitución de la República del Ecuador, en el numeral 6 del artículo 264 establece entre las competencias exclusivas para los GAD municipales, sin perjuicio de otras que determine la ley, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

**Que**, el artículo 339 de la Constitución del Ecuador, determina que la inversión extranjera directa se orientará según las necesidades y prioridades definidas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como en los diversos planes de desarrollo de los GAD municipales; que la inversión pública se dirigirá a cumplir los objetivos del régimen de desarrollo que la Constitución consagra y se enmarcará en los planes de desarrollo nacional y locales y en los correspondientes planes de inversión;

**Que**, el artículo 278 de la Constitución del Ecuador, señala que para la consecución del buen vivir, a las personas y a las colectividades y sus diversas formas organizativas, les corresponde participar en todas las fases y espacios de la gestión pública y de la planificación del desarrollo nacional y local y en la ejecución y control del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles;

**Que**, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en el artículo 55, contempla entre las competencias exclusivas de los GAD municipales, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción;

**Que**, el artículo 130 del COOTAD, determina que el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma;

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

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

Los GAD regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular o controlar el tránsito o transporte terrestre regional y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios;

**Que**, el artículo 296 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, determina que el ordenamiento territorial comprende un conjunto de políticas democráticas y participativas que permiten su apropiado desarrollo territorial. La formulación e implementación de los planes deber propender el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes;

**Que**, el artículo 299 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, establece la coordinación entre los GAD municipales para la formulación de las directrices que orienten la formulación de los planes de desarrollo, y planes de ordenamiento territorial. A su vez, los artículos 300 y 301 del mismo cuerpo legal regulan la participación en la

formulación, seguimiento y evaluación de sus planes y, la convocatoria a sesiones de los consejos de planificación;

**Que**, el artículo 12 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, señala que “la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los GAD municipales en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa”;

**Que**, es necesario prever una periódica y progresiva actualización del Plan Sustentable de Movilidad y su articulación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Limón Indanza y el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad General Leónidas Plaza Gutiérrez, en el marco de la definición de propuestas, así como la articulación y retroalimentación de la planificación local de desarrollo endógeno con la planificación nacional y sectorial, en el nivel intermedio de la planificación para definir las prioridades, objetivos, políticas públicas locales, metas, resultados e indicadores de impacto, que definan una estrategia nacional de desarrollo y agendas territoriales de inversión plurianual que contribuyan al Plan Nacional de Desarrollo y a su efectiva implementación con modelos de gestión intergubernamental;

En ejercicio de las atribuciones que determina el literal a) del Art. 57 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización; (COOTAD)

### EXPIDE:

La siguiente: **ORDENANZA DEL PLAN SUSTENTABLE DE MOVILIDAD DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA**

## TÍTULO I

### NORMAS GENERALES, CONTENIDO Y PRINCIPIOS POR LOS QUE SE RIGE EL PLAN SUSTENTABLE DE MOVILIDAD DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA

#### CAPÍTULO I

##### Del Objeto, Ámbito, Aplicación y Plazo

**Art. 1.- Objeto.-** La presente Ordenanza, tiene por objeto aprobar el Plan Sustentable de Movilidad de Limón Indanza y articularlo al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón y al Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad General Leónidas Plaza Gutiérrez, que busca dinamizar el desarrollo socioeconómico de la localidad orientándola hacia la construcción de un proceso de movilidad sustentable que redunde en una mejor calidad de vida y por ende en un buen vivir; así como, la gestión responsable del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, amigable con el ambiente y la utilización racional de la vía pública.

**Art. 2.- Ámbito.-** La presente Ordenanza, constituye norma legal de aplicación obligatoria y general en todo el territorio urbano, para todos los efectos jurídicos y administrativos vinculados con el cumplimiento de las competencias exclusivas concurrentes, adicionales y residuales, el desarrollo local, la gestión territorial y la articulación entre los diferentes niveles de gobierno.

**Art. 3.- Movilidad Sustentable.-** Se entiende como la manera de reordenar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial para que todos los ciudadanos puedan movilizarse de manera oportuna, segura y ordenada procurando satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Busca proteger a los colectivos más vulnerables como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida garantizando la accesibilidad universal de los ciudadanos a los lugares y equipamientos públicos, procurando el uso de medios de transporte mucho más eficientes y amigables con el ambiente.

**Art. 4.- Plazo.-** Se considera como horizonte temporal, un mediano plazo de cuatro años y un largo plazo de once años, una vez que entre en vigencia la presente Ordenanza, en concordancia con el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas sobre los planes de inversión

cuatrienales, anuales y los planes plurianuales, contenidos en las agencias territoriales acordadas en el nivel intermedio de planificación correspondiente.

**Art. 5.- Aplicación.-** La aplicación y ejecución del Plan Sustentable de Movilidad de Limón Indanza, es responsabilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Limón Indanza, a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de las instancias asesoras, operativas y unidades administrativas municipales, previstas en la estructura institucional en coordinación con la Dirección de Planificación, las instancias respectivas de participación ciudadana establecidos dentro del modelo de gestión participativo e intercultural, la Agencia Nacional de Tránsito, sector público y privado así como otros organismos e instancias relacionadas.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Limón Indanza, realizará las gestiones pertinentes ante las instituciones del gobierno central a través de la Agencia Nacional de Tránsito, del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial, entre gobiernos municipales, con gobiernos autónomos descentralizados parroquiales, con las organizaciones públicas y privadas, organizaciones no gubernamentales debidamente acreditadas nacionales o extranjeras, organismos de cooperación y otros que conforman el Sistema Nacional de Planificación Participativa de acuerdo al Código de Planificación y Finanzas Públicas, a fin de impulsar, apoyar, financiar y ejecutar los programas y proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Limón Indanza, según las disposiciones legales.

## CAPÍTULO II

### Del Plan Sustentable de Movilidad, Contenidos y Actualización

**Art. 6.- Contenido.-** En concordancia con el Código de Planificación y Finanzas Públicas y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el Plan Sustentable de Movilidad contiene las directrices y lineamientos para la gestión de la movilidad cantonal, en función de las cualidades territoriales, visión de largo plazo y los siguientes elementos:

- a. Prediagnóstico.-Caracterizada por la realización de una primera aproximación a la problemática en temas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
- b. Diagnóstico.- Describe las inequidades y desequilibrios socio territoriales, potencialidades y oportunidades del territorio, la situación deficitaria de los proyectos existentes en el territorio, la posibilidad y los requerimientos del territorio articulados -al modelo territorial actual.
- c. Síntesis del Diagnóstico.- Es un breve resumen de la realidad, de los aspectos más importantes de cada uno de los temas abordados, mediante la formulación de indicadores que relaciona dos o más variables, es decir se trata de información técnica que colabora con el entendimiento del territorio.
- d. Propuesta.- En ella se presenta los árboles de objetivos, con los cuales se construye el modelo deseado para el cantón Limón Indanza, es importante manifestar que se construyen tres escenarios para desarrollar el Plan, los programas y los proyectos; se elabora además el listado de proyectos en función de las estrategias planteadas, para el desarrollo de los proyectos a nivel de perfil.

**Art. 7.- Vigencia.-** El Plan Sustentable de Movilidad podrá ser actualizado periódicamente, articulándolo al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Limón Indanza y al Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad General Leónidas Plaza Gutiérrez, siendo obligatoria su actualización al inicio de cada gestión conforme lo establece el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

El Concejo Municipal, aprobará la actualización y conocerá las propuestas, previo el correspondiente proceso de concertación y/o consulta pública, a través de las instancias determinadas en ésta Ordenanza.

Las modificaciones sugeridas se respaldarán en estudios técnicos que evidencien variaciones en el crecimiento de los índices de motorización urbana, la estructura urbana, la administración y gestión del territorio, el uso y ocupación del suelo, variaciones del modelo territorial o las circunstancias de carácter demográfico, social, económico, ambiental o natural que incidan sustancialmente sobre las previsiones del Plan Sustentable de Movilidad actualmente concebido.

## CAPÍTULO III

### Principios Generales para la Planificación y Desarrollo

**Art. 8.- Principios.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, para la planificación de la movilidad del cantón Limón Indaza, se regirá por los siguientes principios establecidos en el COOTAD:

- a. Unidad jurídica territorial, económica, igualdad de trato;
- b. Solidaridad;
- c. Coordinación y corresponsabilidad;
- d. Subsidiariedad;
- e. Complementariedad;
- f. Equidad interterritorial;
- g. Participación ciudadana;
- h. Sustentabilidad del desarrollo y;
- i. Ajuste a los principios que constan en el Código de Planificación y Finanzas Públicas.

**Art. 9.- Presupuesto.-** La articulación del Plan Sustentable de Movilidad con el presupuesto municipal, de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, los otros niveles de gobierno, observará lo siguiente:

Los objetivos, metas, programas y proyectos establecidos en el Plan Sustentable de Movilidad, deberán guardar coherencia con el presupuesto del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, conforme lo determina el COOTAD y con el presupuesto de la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las inversiones presupuestarias del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, se ajustarán a los planes de desarrollo de los niveles de gobierno conforme lo señala el COOTAD.

**Art. 10.- Priorización del gasto social.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, a fin de impulsar el buen vivir en la jurisdicción cantonal, priorizará el gasto social estableciendo un orden de ejecución de obras, adquisición de bienes y provisión de servicios, observando lo previsto en el Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indaza, con base en las evaluaciones periódicas que se realicen.

## TÍTULO II

### DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

#### CAPÍTULO I

##### De las Instancias de Representación Ciudadana

**Art. 11.- Garantía de participación.-** En observancia con lo dispuesto en la Constitución de la República, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, reconoce la participación en democracia de sus habitantes y garantiza que las ciudadanas y ciudadanos en forma individual y colectiva, participen de manera organizada en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, derecho que se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria.

**Art. 12.- Mecanismos de participación.-** El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indaza, de conformidad con lo prescrito en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, reconoce los espacios y los mecanismos de participación ciudadana, en la gestión del territorio cantonal y en aquellas organizaciones propias de los pueblos y nacionalidades en el marco de la Constitución y la ley.

Para la aplicación de ésta Ordenanza, también se acatará lo preceptuado en la Ley de Participación Ciudadana.

## TÍTULO III

### DOCUMENTOS INTEGRANTES DEL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

#### CAPÍTULO I

## Documentos Técnicos

**Art. 13.- Documentos técnicos.-** El conjunto de, normativas y especificaciones técnicas que forman parte de la documentación del Plan Sustentable de Movilidad, constituyen los documentos técnicos que complementan la parte operativa y de gestión del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza.

El Plan Sustentable de Movilidad contiene :a) Prediagnóstico, b) Diagnóstico, c) Síntesis del Diagnóstico, d) Propuesta que incluye los datos específicos de los programas y proyectos, cronogramas y presupuestos estimados que se constituyen en el instrumento para la gestión de la movilidad sustentable del cantón Limón Indanza.

Todos los documentos técnicos y anexos señalados son parte integrante de ésta Ordenanza.

## TÍTULO IV

### SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y CONTROL

#### CAPÍTULO I

##### Unidad Técnica de Seguimiento, Evaluación y Control

**Art. 14.- Responsables.-** El seguimiento, evaluación y control de la ejecución del Plan Sustentable de Movilidad, estará a cargo de la Unidad de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en coordinación con la Dirección de Planificación Municipal.

#### DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

Deróguese toda norma, resolución o disposición de igual o menor jerarquía, que se le oponga a la presente Ordenanza.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro

**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**



**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la “**ORDENANZA DEL PLAN SUSTENTABLE DE MOVILIDAD DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ..... , fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-** De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la “**ORDENANZA DEL PLAN SUSTENTABLE DE MOVILIDAD DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, para que entre en vigencia sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

## PROPUESTA 1

### EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA



#### CONSIDERANDO:

**Que**, la Constitución Política de la República, en el Art. 234, dispone que el Concejo Municipal puede planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

**Que**, es de competencia municipal, regular el uso de las vías públicas sometidas a su administración.

**Que**, los problemas del tránsito y la transportación son fundamentalmente urbanos y, en consecuencia, su conocimiento y solución corresponden a las atribuciones propias de la planificación municipal.

**Que**, la organización de la transportación en el cantón Limón Indanza debe regularse atendiendo el interés colectivo.

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

#### EXPIDE:

La siguiente **“ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA”**

**Art. 1.-** El I. Concejo Cantonal de Limón Indanza, a través de Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, planificará, organizará y regulará el tránsito y el transporte terrestres en el cantón, sin perjuicio de que, algunas de sus actividades puedan concesionarse, o autorizarse otras formas de contratación administrativa, previa resolución de la Corporación Edilicia.

**Art. 2.-** El transporte público y privado en el cantón Limón Indanza se planificará, organizará y regulará en términos técnicos, económicos, sociales y medio ambientales. Su servicio público y privado deberá tener condiciones de seguridad, regularidad, calidad y protección ambiental, de acuerdo a las disposiciones y reglamentaciones impartidas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y aprobadas por el Concejo Cantonal, de ser necesario.

**Art. 3.-** El control del tránsito y transporte terrestres lo ejercerá la Policía Nacional. Se respetarán las atribuciones que la Ley de Tránsito y su reglamento establecen para la Policía Nacional.

**Art. 4.-** Todos los vehículos que circulen en el cantón Limón Indanza estarán provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que, la contaminación atmosférica y sonora, no sobrepasen los límites máximos tolerables. Su regulación y registro permanente, será atribución municipal, conforme las ordenanzas y reglamentos dictados para el efecto.

**Art. 5.-** Los vehículos de transporte colectivo intracantonal que se movilen dentro del cantón Limón Indanza deben disponer de la tecnología necesaria para el respectivo control operacional y de seguridad para los pasajeros, de conformidad con la reglamentación dictada para el efecto.

**Art. 6.-** Corresponde a la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Limón Indanza, lo siguiente:

- a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la presente Ordenanza, los reglamentos que se dictaren a su amparo y las normas que son relativas al servicio de transporte público y privado, de carga o de pasajeros;
- b) Ejecutar las políticas y directivas dadas por el Concejo Cantonal de Limón Indanza;

- c) Planificar, organizar y regular las actividades de gestión, ejecución, operación, fiscalización y servicios relacionados de tránsito y transporte terrestres en el cantón Limón Indanza;
- d) Planificar la red vial del cantón en coordinación con la Dirección de Planificación Municipal;
- e) Planificar, ejecutar, aprobar y fiscalizar las líneas, paradas y terminales así como los sitios de estacionamiento de las unidades de transporte público de pasajeros y de carga;
- f) Conceder autorizaciones para el estacionamiento de vehículos en la vías públicas y en áreas administradas por la Municipalidad;
- g) Determinar, regular y fiscalizar el parque automotor en las diferentes modalidades del servicio de transporte público y privado en el cantón;
- h) Planificar, determinar y autorizar la señalización de las vías en el cantón, de acuerdo a las normas internacionales aplicables;
- i) Conceder, modificar, revocar y suspender los permisos de operación de las empresas de transporte terrestre de servicio público;
- j) Realizar los estudios de costos, operación, administración y reposición de las flotas operativas; y el consecuente manejo tarifario tanto en lo referente a su cálculo técnico y de mercado, para los servicios de transporte privado y público en sus diferentes tipologías, cuanto a su aprobación, ejecución y administración.
- k) Determinar la vida útil de los vehículos de servicio público y privado de acuerdo a su uso;
- l) Organizar y mantener el catastro de vehículos que circulan en el cantón, de acuerdo con la Ley;
- m) Preparar y ejecutar, en coordinación con la Policía Nacional y otros organismos, los programas de prevención de accidentes de tránsito y de educación vial en general;
- n) Preparar los términos de referencia y motivar los concursos para la concesión de los servicios de tránsito y transporte público en el cantón;
- o) Elaborar instructivos y requisitos que deben cumplir los sujetos activos del servicio de transporte público para recibir las autorizaciones correspondientes, cuando falten reglamentos para ello; y,
- p) Conocer y resolver todos los asuntos sometidos a su consideración, dentro de la esfera de su competencia.

**Art. 7.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene como fuentes de su financiamiento:

- a) Las que se destinen en el presupuesto municipal;
- b) Las que se transfieran de manera obligatoria por parte del Gobierno Central por este servicio a la colectividad;
- c) Los ingresos por concepto de otorgamiento de permisos, autorizaciones y concesiones relacionados con el tránsito y transporte terrestres en el cantón, en referencia a pasajeros transportados, kilómetros rodados, vehículos en operación, operadores activos y otros que se deriven de la aplicación de esta Ordenanza; y,
- d) Las aportaciones públicas y privadas que estén de acuerdo a Ley.

**Art. 8.-** La Comisión Permanente de Tránsito y Transporte Terrestres, funcionará de acuerdo al reglamento que dictará para el efecto. Actuará como Secretario de esta Comisión el Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado, con voz informativa.

**Art. 9.-** En el ámbito administrativo las Resoluciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrán ser impugnadas ante el Concejo Cantonal, en el plazo de tres días luego de que las mismas hayan sido notificadas. Las apelaciones no interpuestas oportunamente, se considerarán actos firmes no susceptibles de otro recurso. Las resoluciones del Concejo causarán ejecutoria.

**Art. 10.-** El ejercicio de las competencias y atribuciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se establecen mediante esta Ordenanza, no precisan de reglamentación secundaria, sin perjuicio de la que dictare el Concejo Cantonal.

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

Deróguese toda norma, resolución o disposición de igual o menor jerarquía, que se le oponga a la presente Ordenanza.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán  
**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán  
**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la “**ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ....., fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Abg. Catherin Oleas Guzmán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-** De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la “**ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, para que entre en vigencia sin



perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza,  
.....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

## PROPUESTA 2

### EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA



#### CONSIDERANDO:

**Que**, los artículos 238, 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador, establecen que, los Municipios gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; que tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales; y que, en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

**Que**, entre las funciones primordiales de la Municipalidad, están las de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, conforme lo determina el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, en concordancia con lo que se establece en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador.

**Que**, el artículo 269 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que los gobiernos autónomos descentralizados deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva; y aquellos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumirlas inmediatamente.

**Que**, el Concejo Cantonal creó la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (UMTTTSV), con el objeto de que a través de esta dependencia Municipal, se ejerza la planificación, organización y regulación del tránsito y del transporte terrestre en todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón.

**Que**, la Municipalidad de Limón Indanza, constituyó previamente todas las instancias legales y administrativas, bajo el marco regulatorio de las normas y leyes vigentes, a fin de encontrarse en plena capacidad operativa para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en el territorio de su jurisdicción.

**Que**, es menester contar con un instrumento normativo que permita a la Municipalidad, a través de la UMTTTSV, ejercer cabalmente las competencias asumidas.

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

#### EXPIDE:

La siguiente **“ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA”**

#### TÍTULO PRIMERO

#### ENUNCIADOS GENERALES

#### CAPITULO I

#### OBJETO, ALCANCE, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y VIGENCIA

**Art. 1.- Objeto.-** La presente Ordenanza establece las normas, regulaciones y disposiciones generales para la planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre, en el cantón Limón Indanza.

**Art. 2.- Alcance.-** En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de tránsito y transporte terrestre le han sido transferidas, a la Municipalidad de Limón Indanza le corresponde: planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre intracantonal, a través de la UMTTTSV, en lo referente a:

#### **Tránsito y Seguridad Vial:**

Señalización, semaforización, prestaciones de la vialidad, estacionamientos y accesibilidad.

### Transporte:

Transporte intracantonal: buses, taxis, escolar, institucional, turismo y carga.

Buses: Buses de transporte colectivo y/o masivo, intracantonal.

Carga: Transporte de carga liviana y de carga pesada, de conformidad con la ley y reglamentos.

Entendiéndose por intracantonal a todo el andamiaje conceptual del tránsito y el transporte terrestre dentro del cantón, para cuyo efecto expedirá las regulaciones que fuesen necesarias, en base a su autonomía y de acuerdo con el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás normas y disposiciones pertinentes y aplicables.

**Art. 3.- Ámbito de aplicación.-** Las normas, disposiciones y regulaciones contenidas en la presente Ordenanza, son de vigencia permanente y de aplicación obligatoria en todo el territorio que comprende la jurisdicción cantonal.

## CAPITULO II

### DE LOS OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS MUNICIPALES.

**Art. 4.- Objetivos.-** La Municipalidad de Limón Indanza, en materia de tránsito y transporte terrestre, persigue los siguientes objetivos específicos:

- a) Priorizar dentro de la estructura general de la ciudad y el cantón, los requerimientos de movilidad y accesibilidad actuales y futuros de sus habitantes;
- b) Prever el potencial crecimiento de los niveles de productividad de la ciudad y el cantón; y,
- c) Mejorar la calidad de vida, y del medio ambiente como elementos vitales para un desarrollo sustentable.

**Art. 5.- Principios de Actuación.-** La Municipalidad de Limón Indanza, actuará bajo los siguientes principios:

- a) Tratar los sistemas de transporte público y privado, como servicios vitales para el desarrollo de la ciudad y el cantón;
- b) Considerar el transporte público y privado, como actividades económicas y urbanas direccionadoras del desarrollo de la ciudad y el cantón;
- c) Considerar el tránsito de vehículos, con seguridad para peatones, conductores, usuarios y disminuir los conflictos y fricciones urbanas generados por su circulación y falta de accesos, garantizando un parque automotor moderno; y,
- d) Actuar siempre con fundamento técnico, económico-financiero, social y medio ambiental.

**Art. 6.- Políticas Municipales sobre Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Sin perjuicio de las políticas sobre la materia, dictadas por el Ministerio del sector, y de aquellas políticas nacionales determinadas conforme sus atribuciones, por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo con la ley; el accionar de la Municipalidad de Limón Indanza se enmarcará en las siguientes políticas:

#### Políticas Generales:

- Estimular la desconcentración de la ciudad mediante la generación de nuevos polos de desarrollo, implantando proyectos y equipamientos adecuados para la gestión y dotación de servicios de tránsito y transporte.
- Preservar el medio ambiente, mediante la concienciación permanente de toda la sociedad civil.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad urbana, buscando sistemas de transporte público y privado que posean la tecnología adecuada, para obtener los menores índices de contaminación y congestión vehicular.
- Requerir de las autoridades correspondientes un control permanente de la calidad de los combustibles.
- Garantizar el acceso a todas las comunidades del cantón.
- Diseñar los sistemas de circulación peatonal y de transporte alternativo, articulando los espacios públicos.

- Garantizar el acceso adecuado al transporte y a los espacios públicos a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

#### Políticas Específicas:

- Dar prioridad al tratamiento del sistema de transporte público y comercial, considerando que un mayoritario porcentaje de la población utiliza y requiere de este servicio.
- Implementar acciones tendientes a optimizar el servicio de transporte público colectivo para Limón Indanza.
- Incentivar la renovación de los servicios, tanto en su administración, como en su prestación operativa.
- Procurar el mejor equilibrio en la relación oferta – demanda de los servicios de transporte, con respecto a su nivel de prestación, sus costos y sus tarifas.
- Estructurar y dinamizar los mecanismos económicos – financieros del sector, por ser aspectos vitales de la racionalización y reestructuración de los servicios de transporte.
- Intervenir siempre de forma consensuada y multicriterial, en las relaciones de usuarios y operadores, por ser un medio de realización efectiva de los objetivos planteados.
- Propiciar y estimular la capacitación, tecnificación y actualización permanente de los involucrados en la prestación del servicio de transporte.
- Otorgar fluidez a la circulación vehicular y peatonal.
- Mejorar la seguridad vial con la instalación de dispositivos para el control del tránsito óptimos y adecuados.
- Priorizar la circulación del transporte público colectivo y/o masivo y del transporte comercial de pasajeros en la red vial.
- Garantizar en la red vial, determinando los espacios públicos a favor del peatón.
- Garantizar la libre movilidad y accesibilidad de las personas y bienes, en las vías del cantón, de acuerdo con las disposiciones de las leyes correspondientes, de esta ordenanza, y las condiciones de la seguridad vial y acceso.

**Art. 7.- Sujeción al Plan de Desarrollo Cantonal.-** Las políticas, líneas estratégicas, programas y proyectos que sobre esta materia se han determinado en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantonal (PDOT), que servirán de base e insumo para la ejecución de actividades de planificación, organización y regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón.

### CAPÍTULO III

#### DE LOS ORGANISMOS MUNICIPALES REGENTES DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE

**Art. 8.- Del Concejo Cantonal y del Alcalde.-** El Concejo Cantonal de Limón Indanza, ejercerá su facultad legislativa cantonal, de conformidad con la el COOTAD y las competencias asumidas, mediante la expedición de resoluciones, acuerdos, ordenanzas y reglamentos, para la regulación del tránsito y transporte terrestre en el cantón; determinará las políticas a seguirse y fijará las metas de la municipalidad en esta materia. Su autoridad será ejecutada a través del Director de la UMTTTSV.

El Concejo Cantonal, ejercerá además la supervisión y fiscalización de las actividades de tránsito y transporte y establecerá la coordinación con los actores locales.

**Art. 9.- De la Comisión de Tránsito y Transporte Terrestre.-** La Comisión de Tránsito y Transporte Terrestre que designe el Concejo Cantonal, apoyará la función legislativa y fiscalizadora del Concejo, y asistirá a la UMTTTSV en el cumplimiento de sus actividades. La Comisión, en la que el Director de la UMTTTSV actuará como Secretario, con voz informativa, de ser necesario podrá contar adicionalmente con el asesoramiento del Jefe Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial, y mantendrá el diálogo permanente con la ciudadanía y los sujetos activos de los servicios de transportación pública en el cantón.

A más de lo señalado en el COOTAD y el Reglamento Orgánico Funcional de la UMTTTSV, corresponde de manera obligatoria a esta Comisión, lo siguiente:

- a) Convocar y realizar con la periodicidad que el caso lo requiera, reuniones con los usuarios y prestadores del servicio de transportación pública en el cantón;
- b) Mantener la coordinación con la Agencia Municipal de Tránsito; y,



- c) Presentar propuestas de ordenanzas y reglamentos al Concejo Cantonal relativas a la materia que regula la presente Ordenanza.

**Art. 10.- Del Consejo Consultivo.-** El Consejo Consultivo estará integrado por:

- El Alcalde o su delegado, quien lo presidirá.
- Dos Concejales: un Concejal Urbano y un Concejal Rural.
- Dos Delegados de la Corporación de Transporte Público.
- El Director Provincial del Ministerio del Sector.
- El Jefe Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial.
- Un representante de la Federación de Barrios.
- El Presidente de la Federación de Estudiantes Secundarios.
- Un representante del CONADIS y/o grupos de atención prioritaria.
- El Director de la Unidad de Tránsito, quien actuará como Secretario.

Cada miembro, contará con su respectivo suplente.

La conformación, período de funcionamiento de los miembros, funciones y convocatoria a reuniones, se establecerá en el respectivo Reglamento del Consejo Consultivo.

**Art. 11.- De la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Limón Indanza (UMTTTSV).-** La Planificación, Organización y Regulación del tránsito y transporte terrestre en todo el territorio que comprende la jurisdicción del cantón Limón Indanza, lo ejercerá la Municipalidad de Limón Indanza en base a su autonomía, a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; mediante Resoluciones Administrativas motivadas, expedidas por su Director.

**Art. 12.- Conformación, atribuciones, competencias e integración de la UMTTTSV.-** La UMTTTSV, es una dirección municipal desconcentrada, del nivel operativo, con autonomía administrativa y funcional, bajo supervisión del Alcalde y fiscalización del Concejo Cantonal; constituida mediante la ordenanza.

A más de lo señalado en la ordenanza y reglamentos mencionados en el acápite anterior, la UMTTTSV tendrá las funciones, atribuciones y responsabilidades que se determinan en esta Ordenanza y en aquellas normas, regulaciones y disposiciones que a futuro se expidieren.

**Art. 13.- Coordinación Interinstitucional.-** La Municipalidad, para el cumplimiento de sus fines, mantendrá coordinación directa con la Agencia Nacional de Tránsito de Morona Santiago y en lo que corresponda, con los organismos pertinentes.

El control de las actividades de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, permanecerá a cargo de la Policía Nacional, de conformidad con la ley.

## TÍTULO SEGUNDO

### NORMAS Y REGULACIONES GENERALES

#### CAPÍTULO I

#### DE LA REGULACIÓN GENERAL DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

**Art. 14.- De las funciones, atribuciones y responsabilidades.-** La Municipalidad de Limón Indanza, al haber asumido las competencias mencionadas en el Título Primero de esta Ordenanza, ejercerá a través de la UMTTTSV, las atribuciones y deberes que se señalan en la presente Ordenanza, en la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en otras ordenanzas municipales relacionadas, con la Transferencia Definitiva de Funciones, con sujeción al COOTAD, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás normas y disposiciones pertinentes y aplicables.

A más de lo señalado en la Ordenanza con la que fue creada, la UMTTTSV, tiene las siguientes atribuciones generales:

- a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la presente Ordenanza, los reglamentos que se dictaren a su amparo y las normas que son relativas al tránsito y al servicio de transporte

- público, comercial y privado, de carga o de pasajeros; y, la normativa CONADIS-INEN de accesibilidad al transporte;
- b) Ejecutar las políticas y directrices dadas por el Concejo Cantonal;
  - c) Coordinar con la ANT, el control y cumplimiento de las regulaciones y normas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
  - d) Controlar la emisión de gases contaminantes de los vehículos motorizados, en forma conjunta y coordinada con la dependencia correspondiente de la Policía Nacional, con sujeción a las normas establecidas por los organismos competentes en esta materia;
  - e) Planificar las prestaciones que debe tener la red vial y el equipamiento urbano de transporte del cantón, en coordinación con la Dirección de Planificación Municipal;
  - f) Establecer la regulación para la contratación, permisión, concesión y otras formas de delegación de la prestación de servicios de transporte y tránsito;
  - g) Planificar, determinar y autorizar la señalización de las vías en el cantón, de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables;
  - h) Establecer las normas y mecanismos para la ubicación y funcionamiento de los sistemas de control de tránsito dentro del cantón, para lo cual se expedirá la respectiva reglamentación;
  - i) Conocer y resolver de todos los asuntos sometidos a su consideración y dentro de la esfera de su competencia;
  - j) Autorizar la realización de pruebas y competencias deportivas que ocupen las vías públicas del cantón, en todo su recorrido o parte del mismo; y,
  - k) Las demás que le corresponden conforme a la Ley y sus reglamentos.

## CAPÍTULO II

### DEL TRÁNSITO EN LAS CALLES, CAMINOS Y PASEOS PÚBLICOS.

**Art. 15.- Reglamentación del uso y la circulación en la vía pública.-** Con fundamento en las estipulaciones del COOTAD, así como en las leyes y reglamentos correlativos, a la Municipalidad de Limón Indanza le corresponde:

- a) Reglamentar el uso de caminos, calles, parques, plazas y demás espacios públicos;
- b) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas y suburbanas de la cabecera cantonal y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;
- c) Reglamentar la circulación en calles, caminos y paseos dentro de los límites de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas para el tránsito de vehículos;
- d) Cuidar de que las vías públicas se encuentren libres de obras u obstáculos que las deterioren o estorben su libre uso, acceso y tránsito peatonal y vehicular;
- e) Prohibir por causas justificadas el uso de las vías públicas a cualquier vehículo o a determinado tipo de éstos, con la respectiva señalización;
- f) Cerrar en una dirección o totalmente el tránsito en las calles o carreteras que presenten peligro para la circulación, ocasionalmente y por conveniencia del mejor servicio; y,
- g) Modificar temporal o permanentemente el sentido de tránsito en las vías, previo estudio técnico fundamentado, y con la debida notificación anticipada a la ciudadanía.

**Art. 16.- De la formulación de reglamentos.-** Para la aplicación de lo señalado en los artículos precedentes, la UMTTTSV formulará la reglamentación correspondiente, previo estudio técnico fundamentado, la misma que deberá ser aprobada por el Concejo Cantonal.

Son aplicables también las disposiciones pertinentes que en materia de tránsito, ocupación con paradas y espacios de estacionamiento, preservación, conservación y mantenimiento de la vía pública se hallan contempladas en ordenanzas.

Se deberá tomar en cuenta la normativa CONADIS-INEN sobre accesibilidad al transporte y al medio físico.

**Art. 17.- De las prestaciones de la vialidad y el equipamiento urbano.-** Con el objeto de que las vías públicas reúnan adecuadas condiciones para facilitar el tránsito vehicular y peatonal, la UMTTTSV, determinará las prestaciones que debe tener el sistema vial urbano, en lo referente a:

- a) Las dimensiones mínimas de diseño y construcción de las nuevas vías;

- b) La definición del tipo de facilidades de tránsito vehicular o peatonal y de reformas geométricas de las vías, a diseñarse y construirse en sitios de conflicto;
- c) Los dispositivos de control de tránsito y la señalización vial horizontal o vertical, diseñada conforme a normas nacionales e internacionales, que deban instalarse e implementarse;
- d) Las características técnicas del equipamiento urbano complementario; y,
- e) La aplicación de la normativa CONADIS-INEN como guía paralelo al crecimiento urbano en especial lo concerniente a la accesibilidad al medio físico y desplazamiento de personas con movilidad reducida.
- f) Para lo relacionado a la señalización vial y dispositivos de control de tránsito, se coordinará con la ANT; para lo relacionado a las características de diseño vial, de facilidades de tránsito, y de reformas geométricas de las vías, se coordinará con la Dirección de Planificación y la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad; para la accesibilidad física y de transporte se contará con la asesoría del Consejo Nacional de Discapacidades.

**Art. 18.- De las obras de vialidad.-** Para el diseño y construcción de nuevas vías y de áreas de circulación peatonal, se considerará obligatoriamente la disposición de elementos que faciliten la accesibilidad al medio físico de las personas con discapacidad y movilidad reducida, y el retiro de los elementos que la obstaculicen.

Para la ejecución de obras de construcción, rehabilitación o mantenimiento de vías en el cantón, la entidad encargada de las mismas a nivel rural, y la dirección municipal de Obras Públicas, en el ámbito urbano, deberán contar en sus proyectos y previamente al inicio de los trabajos, con un estudio técnico de seguridad y señalización vial; en caso de contratación o ejecución de dichas obras por administración directa, deberá incluir obligatoriamente los trabajos de señalización horizontal y vertical.

**Art. 19.- Requisitos para los trabajos en las vías.-** La ejecución de excavaciones en las vías públicas, o la realización de cualquier tipo de obras en las mismas, por parte de personas naturales o jurídicas, de contratistas, o de las empresas de servicios públicos, incluidas las empresas municipales, requerirá autorización previa de la dirección municipal de Obras Públicas, quienes observarán la celeridad necesaria de tal modo que no perjudique la actividad del sector.

Las personas naturales o jurídicas, los contratistas, las empresas de servicios públicos, incluidas las empresas municipales, y en general todos quienes realicen excavaciones y cualquier tipo de obras en la vía pública que impliquen interrupción total, restricción parcial o desvío de tráfico peatonal y/o vehicular, deberán además cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Notificar y advertir a la ciudadanía a través de los medios de comunicación escritos, con tres días de anticipación por lo menos, sobre la realización de tales trabajos, indicando las posibles interrupciones o restricciones al tránsito, y las vías alternativas que puedan usarse; se exceptúan los casos de emergencia;
- b) Colocar señales preventivas adecuadas de acuerdo con las normas nacionales e internacionales, que indiquen la naturaleza de los trabajos y las vías cerradas, y señales de guía que informen a los conductores y peatones de los desvíos y las vías alternas que pueden utilizar; también deberán colocarse en los sitios de los trabajos, vallas reflectivas, y por las noches luces amarillas intermitentes; al colocar dichas señales se deberá prever la seguridad y las formas de desplazamiento de peatones con discapacidad visual y física;
- c) Coordinar con la ANT, las acciones correspondientes de control de tránsito y vigilancia en la zona de intervención, para evitar el congestionamiento y precautelar la seguridad de peatones y vehículos.
- d) Al utilizar vías alternas, éstas deberán encontrarse en perfectas condiciones, correspondiéndole al departamento municipal de Obras Públicas, el mantenimiento, antes, durante y después de concluidas las obras.
- e) Las personas naturales o jurídicas que realicen trabajos en las vías en general, luego de concluidos éstos, deberán entregar la superficie de la calzada totalmente expedita para el tránsito vehicular; y,
- f) El departamento municipal de Obras Públicas deberán atender en forma oportuna y obligatoria las sugerencias ciudadanas sobre desperfectos en las vías.

La documentación que se elabore para los procesos de contratación de obras de vialidad, deberá hacer constar en forma expresa estas obligaciones de los contratistas.

**Art. 20.- Del cumplimiento de las ordenanzas y reglamentos.-** La Dirección Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuidará del cumplimiento de las ordenanzas y reglamentos municipales relativos al tránsito en las calles, caminos y paseos públicos.

**Art. 21.- Restricciones generales al uso de la vía pública para circulación vehicular.-** De manera general, se restringe el uso de la vía pública para la circulación vehicular, en los siguientes casos:

- a) En casos de fuerza mayor como terremotos, inundaciones, incendios, deslaves u otras catástrofes similares, se restringe la circulación vehicular en las áreas de conflicto y sitios de desastre, para permitir el paso preferente de peatones que puedan ser requeridos por las autoridades respectivas, o de los vehículos que vayan a prestar auxilio.
- b) No se permitirá la circulación por la vía pública a ningún vehículo, si no reúne las condiciones técnico-mecánicas que se determinan en las normativas correspondientes.
- c) Se prohíbe la circulación de vehículos que transporten materiales sin el uso de lonas o carpas de protección, de modo que los mismos escapen y dañen, manchen o tornen peligrosa la calzada.
- d) Se prohíbe la circulación de vehículos cuyo tubo de escape y silenciador no se encuentren en perfectas condiciones.
- e) Se prohíbe la circulación de vehículos que utilicen como medio de propaganda altoparlantes o cualquier instrumento capaz de producir ruidos molestos, que usen cornetas neumáticas, así como escapes libres o sin silenciador.
- f) Se prohíbe la circulación de vehículos que no presten las debidas seguridades a usuarios y peatones.
- g) Todo vehículo de transporte de carga que sobrepase las 35 toneladas sobre cuatro ejes, está prohibido de circular por las carreteras del cantón, si no cuenta con autorización expresa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; y,
- h) La realización de carreras y competencias deportivas de vehículos en general, se autorizará siempre y cuando por parte de los organizadores se hayan establecido y garantizado todas las condiciones de seguridad para los participantes, transeúntes, espectadores y moradores del sector donde se realicen tales eventos, y en la medida de lo posible no se origine interrupción del tránsito vehicular cotidiano.

La UMTTTSV podrá establecer en caso necesario, en base a un estudio técnico y previo aprobación del Concejo Cantonal, programas de restricción a la circulación de los vehículos, en función de su número de placa de identificación, en horarios específicos del día, o en jornadas diarias alternadas, exceptuándose de esta programación a los vehículos de transporte masivo y comercial de pasajeros.

La UMTTTSV establecerá horarios, rutas y corredores viales para la circulación del transporte de carga pesada en aquellas zonas de la ciudad que lo ameriten, a fin de no entorpecer la fluidez del tráfico.

Se considerarán las excepciones a la restricción del uso de la vía pública en épocas electorales y de fiestas, mediante la reglamentación correspondiente.

### CAPITULO III

#### DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

**Art. 22.- De la prevención y control de la contaminación ambiental.-** Considerando el derecho que tienen los ciudadanos a vivir en un ambiente sano, libre de contaminación, reconocido y garantizado por la Constitución de la República; que la prevención de la contaminación ambiental ha sido declarada de interés público y se regulará conforme a la ley, la Municipalidad de Limón Indanza, tiene como una de sus funciones primordiales, el prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente en coordinación con las entidades afines.

**Art. 23.- Del cumplimiento de normas legales sobre saneamiento ambiental.-** A la Municipalidad le corresponde velar por el fiel cumplimiento de las normas legales sobre

saneamiento ambiental y especialmente de las que tienen que ver con ruidos, olores desagradables, humo, gases tóxicos, polvo atmosférico, emanaciones y demás factores que puedan afectar la salud y bienestar de la población.

En consecuencia, la Municipalidad por medio de sus dependencias competentes, deberá precautelar el medio ambiente, controlando la contaminación ambiental, atmosférica y de ruidos, producida por agentes fijos o móviles, incluidos los automotores, conforme a las normas establecidas.

### Sección Primera

## DE LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL PRODUCIDA POR VEHÍCULOS

**Art. 24.- Condiciones para la circulación de vehículos.-** De conformidad con la ley, todos los vehículos que circulen dentro del territorio que comprende la jurisdicción del cantón Limón Indanza, deberán estar provistos con equipos, partes y componentes que permitan asegurar que no se rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes; y no podrán circular si no reúnen las condiciones técnico mecánicas adecuadas, o si el tubo de escape y silenciador no se encuentren en perfecto estado de mantenimiento, evitando ruido excesivo o fuga de gases contaminantes.

**Art. 25.- De los índices máximos de emisión.-** Los índices máximos permisibles de emisión de gases contaminantes y de ruido, serán establecidos por la UMTTTSV, con base en la legislación pertinente sobre la materia. En todo caso, ningún vehículo podrá arrojar gases de combustión que excedan del 60% en la escala de opacidad establecida en el Anillo Ringelmann o su equivalente electrónico.

Las Normas Técnicas Ecuatorianas INEN, referentes a los límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de gasolina y de diesel, servirán de fundamento.

**Art. 26.- Mecanismos para la prevención y control de la contaminación ambiental producida por vehículos.-** Como mecanismos para prevenir y controlar la contaminación ambiental, atmosférica y de ruidos, ocasionada por los vehículos que circulan en el territorio del cantón, la Municipalidad establece la revisión vehicular obligatoria y la realización de campañas de control periódicas, conforme a las normas establecidas por los organismos competentes en esa materia.

### Sección Segunda

## DE LA REVISIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA

**Art. 27.- De la revisión vehicular obligatoria.-** La revisión vehicular es obligatoria para todos los vehículos de transporte público y comercial de pasajeros y de carga que operan y prestan servicio en el cantón o desde éste, así como para los vehículos de transporte privado y los del sector público.

Los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos a revisiones técnico mecánicas en los centros de revisión y control vehicular autorizados, para cuyo efecto la Municipalidad de Limón Indanza emitirá el reglamento respectivo.

**Art. 28.- Objetivos de la revisión.-** Esta revisión vehicular persigue dos objetivos:

- a) Verificar y controlar que todos los vehículos que circulen en el territorio del cantón se encuentren en adecuadas condiciones mecánicas y de funcionamiento, que garanticen su circulación con seguridad para los usuarios y terceras personas, y con calidad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga.
- b) Verificar y controlar que todos los vehículos que circulen en el territorio del cantón no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes, a fin de preservar la calidad ambiental. Para la medición se podrán utilizar opacímetros u otros mecanismos técnicos calificados.

La revisión permitirá comprobar y certificar el estado de funcionamiento del motor y comprenderá las partes, elementos y componentes del sistema de dirección; del sistema de frenos, embrague y caja de cambios; del sistema de suspensión; del sistema eléctrico y de luces interiores y exteriores; el chasis, el estado interior y exterior de la carrocería, la tapicería, el tablero de control,

asientos y vidrios; el estado de las llantas; el tubo de escape; el equipo de emergencia; los elementos auxiliares de la conducción como bocinas, limpiaparabrisas y espejos retrovisores interiores y exteriores; y, los elementos de seguridad.

La UMTTTSV, determinará el calendario de la revisión vehicular para los vehículos de transporte público y comercial de pasajeros y de carga.

### Sección Tercera

#### DE LOS CENTROS DE REVISIÓN VEHICULAR

**Art. 29.- De los centros de revisión vehicular.-** Para cumplir con el propósito señalado en la sección precedente, la Municipalidad, instalará Centros Municipales de Revisión Vehicular; o, en coordinación con la ANT, podrá promover y autorizar el establecimiento de estos Centros de Revisión, por parte de la iniciativa privada, que podrán ser administrados por personas naturales o jurídicas, así como supervisará y regulará obligatoriamente su funcionamiento y operación.

**Art. 30.- De la operación de los centros de revisión vehicular.-** Estos Centros de Revisión vehicular, cumplirán sus funciones de acuerdo a los requisitos determinados por la UMTTTSV, y la ANT, y podrán operar bajo la modalidad de contrato de prestación de servicios, concesión, delegación, o mediante la suscripción de convenios interinstitucionales de cooperación y asistencia al servicio.

**Art. 31.- Del certificado de revisión vehicular.-** Los establecimientos señalados en los artículos precedentes, serán los únicos legalmente autorizados para la revisión técnico mecánica y el control de la emisión de contaminantes de vehículos automotores, debiendo conferir bajo su responsabilidad el “Certificado de Revisión Vehicular” que será uno de los requisitos previos al otorgamiento de la matrícula respectiva.

**Art. 32.- Del incumplimiento de los índices máximos permisibles.-** Aquellos vehículos que habiendo efectuado la revisión vehicular obligatoria, rebasen los índices máximos permisibles de emisión de gases contaminantes, a los que se refiere el artículo 25 de esta ordenanza, serán retirados de circulación y no podrán hacerlo en todo el territorio del cantón, hasta que hayan cumplido con las modificaciones pertinentes determinadas en la revisión.

## CAPITULO IV

### DEL ESTACIONAMIENTO VEHICULAR

**Art. 33.- Del estacionamiento vehicular.-** Le compete a la Municipalidad el proporcionar lugares apropiados para el estacionamiento de vehículos. Para ello, establecerá las normas correspondientes a fin de regular el estacionamiento público y privado, tanto en la vía pública como fuera de ella.

#### Sección Primera

#### DE LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA CON ESTACIONAMIENTOS

**Art. 34.- Bienes municipales de uso público.-** Las calles, avenidas, puentes, pasajes y demás vías de comunicación que pertenecen a la jurisdicción administrativa del cantón Limón Indanza, entre otros, constituyen bienes municipales de uso público, cuyo uso es reglamentado por el Concejo Cantonal, de conformidad con al COOTAD.

**Art. 35.- Autorización para la ocupación de la vía pública con estacionamientos.-** Por el dominio que ejerce sobre los bienes de uso público de acuerdo con la ley, únicamente a la Municipalidad le corresponderá autorizar la ocupación de las vías públicas con estacionamientos.

**Art. 36.- Clasificación de estacionamientos de vehículos en vías públicas.-** Los estacionamientos de vehículos en vías públicas se clasifican en:

- a) Zona de bus,
- b) Zona de carga,
- c) Zona de taxis,
- d) Estacionamiento de buses,
- e) Estacionamiento de taxis,

- f) Estacionamiento de carga liviana,
- g) Estacionamientos especiales: vehículos de emergencia, policía, Cruz Roja, entidades de Servicio Público, diplomáticos, discapacitados y zonas de construcción,
- h) Estacionamientos generales con o sin límite de tiempo; y,
- i) Otros contemplados en la legislación vigente.

**Art. 37.- Determinación de lugares de estacionamiento de vehículos en la vía pública.-** La Municipalidad de Limón Indanza, a través de la UMTTTSV, determinará en las zonas urbanas y rurales del cantón, los lugares de estacionamiento de vehículos en la vía pública, la supervisión y el control de la adecuada ocupación de dichos lugares.

**Art. 38.- Sitios de estacionamiento de transporte masivo de pasajeros y de carga en la vía pública.-** La Municipalidad de Limón Indanza, a través de la UMTTTSV, determinará los sitios de estacionamiento de transporte masivo y comercial de pasajeros y de carga, en la vía pública.

**Art. 39.- De la ubicación de paradas o zonas de bus.-** La ubicación de paradas o zonas de bus, para ascenso y descenso de pasajeros en las rutas de buses de transporte público, será determinado por la UMTTTSV; las unidades de transporte solamente tomarán o dejarán pasajeros en las paradas o zonas de bus señalizadas para el efecto, y permanecerán en las mismas únicamente el tiempo necesario para el ascenso y descenso de pasajeros.

La ocupación del espacio de la calzada de la vía pública junto a estas paradas, para la detención transitoria de la unidad de transporte urbano, para tomar o dejar pasajeros, será libre, gratuita y con tiempo limitado.

El transporte público interprovincial, e intercantonal, no dispondrá de paradas en sus rutas, debiendo tomar o dejar pasajeros únicamente en las terminales o sitios de despacho.

**Art. 40.- Espacios de estacionamiento en la vía pública para taxis y vehículos de carga liviana.-** La UMTTTSV reglamentará, con aprobación del Concejo Cantonal, el uso de los espacios de las calzadas de las vías públicas que podrán destinarse para estacionamiento de vehículos de las operadoras de transporte comercial de pasajeros en taxis y transporte de carga liviana, así como determinará los valores que han de cancelarse a la municipalidad por este concepto, y establecerá los mecanismos de supervisión y control, a fin de que no se ocupen más espacios de los que hayan sido autorizados. En cualquier caso, el espacio de estacionamiento que se destine para empresas de taxis y carga liviana, no superará el requerido para cuatro vehículos por organización; esto es, una longitud de vía máxima de 20 metros lineales.

Este espacio que la Municipalidad otorga a las operadoras de transporte, si se comprobara su mal uso o no utilización, esta concesión podrá revertirse.

**Art. 41.- De los estacionamientos generales en la vía pública.-** En todas aquellas vías donde no esté prohibido por las señales respectivas o por las restricciones establecidas en esta Ordenanza, los conductores podrán estacionar sus vehículos automotores sin límite de tiempo, siempre y cuando se respete las paradas de transporte público autorizadas y los sitios de estacionamiento autorizados a las operadoras de transporte comercial.

**Art. 42.- Restricciones generales a la ocupación de la vía pública para estacionamientos.-** De manera general, se restringe el uso de la vía pública para estacionamientos, en los siguientes casos:

- a) Por el efecto que ocasiona en la movilidad, en las condiciones de las vías y en la transportación, no se permitirá el uso y ocupación de calles para el estacionamiento permanente de vehículos de transporte de carga pesada, salvo que se encuentren realizando labores de abastecimiento, carga y descarga en los horarios establecidos por la UMTTTSV; en consecuencia, queda prohibido que este tipo de vehículos permanezcan estacionados en las vías públicas.
- b) Los vehículos de transporte de carga pesada, que deban realizar labores de abastecimiento, carga y descarga, no podrán permanecer estacionados junto a las zonas de seguridad peatonal que correspondan a ingresos a establecimientos de educación, centros de salud o asistenciales, cuarteles, cuerpos de bomberos, campos deportivos, cines y teatros, o accesos para personas con discapacidad.

- c) Los vehículos que transportan combustible que requieran estacionamiento, deberán permanecer estacionados en las gasolineras o estaciones de servicio, y en ningún caso podrán hacerlo en la vía pública.

**Art. 43.- Prohibiciones al estacionamiento.-** Ningún vehículo podrá estacionarse en los sitios que se consideran estacionamientos prohibidos y que se detallan a continuación:

- a) En paradas de buses de transporte público de pasajeros, en toda su extensión; sobre las aceras, caminos determinados para peatones, zonas de seguridad peatonal o cruces peatonales demarcados (pasos cebra); sobre o junto a rampas para personas con discapacidad; sobre o junto a parterres centrales de las vías, e islas de tráfico; en áreas verdes y demás espacios públicos de uso peatonal. Se exceptúan de esta disposición, los vehículos especiales de bomberos, ambulancias, de policía, de las empresas de servicios públicos y de la UMTTTSV, únicamente cuando estén atendiendo casos de emergencia.
- b) En redondeles, distribuidores o intercambiadores de tráfico;
- c) En carriles de circulación de las vías, en curvas, puentes, túneles, ingresos y salidas de puentes y túneles, zonas estrechas de vía, cruces de caminos e intersecciones viales, pasos a nivel y desnivel, cambios de rasante, cruces de ferrocarril a nivel; y demás sitios que entrañen peligro;
- d) En lugares que tengan señalización reglamentaria de prohibido estacionar;
- e) En doble columna respecto de otros vehículos ya estacionados en vías urbanas o en carreteras;
- f) En una vía unidireccional, al costado opuesto del área de estacionamiento autorizada; o al costado opuesto de obstrucciones de tránsito, excavaciones o trabajos en la calzada;
- g) Frente a entradas a garajes y rampas para salida de vehículos; junto a hidrantes o contenedores de basura;
- h) Frente a recintos policiales o militares;
- i) A menos de seis metros de una bocacalle;
- j) En las entradas a hospitales, a centros de asistencia médica, cuarteles de bomberos, establecimientos educativos, teatros, iglesias, salas de espectáculos, escenarios deportivos y demás sitios de concentración masiva de personas; y,
- k) En aquellos lugares de estacionamiento que tienen límite de tiempo, por más tiempo del autorizado; o fuera de los horarios establecidos en aquellas zonas de estacionamiento con restricción de horarios.

**Art. 44.- Señalización de sitios de estacionamiento prohibido.-** Sin perjuicio de la instalación de señales verticales reglamentarias de prohibido estacionar, los tramos de vía con estacionamiento prohibido, se identificarán mediante pintura de tráfico de color amarillo, aplicada en la calzada, junto al bordillo de la acera o parterre.

## CAPÍTULO V

### DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

**Art. 45.- Del transporte terrestre.-** Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se considera como transporte terrestre, a la movilización de personas y/o bienes que se realiza por medio de vehículos terrestres, motorizados o no motorizados. En forma general se clasifica en transporte terrestre privado y transporte terrestre de servicio público.

#### Sección Primera

#### DEL TRANSPORTE TERRESTRE PRIVADO

**Art. 46.- Del transporte terrestre privado.-** Se considera transporte terrestre privado de personas y/o bienes, al que se realiza por cuenta propia, sin contraprestación económica al usuario.

El transporte terrestre privado comprende:

- a) El transporte particular, personal o familiar, que se da a través del uso de vehículos propios, cumpliendo las normas y leyes pertinentes; y,
- b) El servicio de transporte que, en forma exclusiva apoya y complementa la realización de las actividades productivas, comerciales o de servicio, de las personas naturales o jurídicas, a través de vehículos propios o flotas vehiculares privadas. Este servicio requiere de autorización

para operar y no se permite su prestación pública. En esta categoría se encuentran los vehículos o flotas vehiculares de propiedad de empresas, instituciones o entidades, públicas o privadas, para su uso exclusivo. La Municipalidad, a través de la UMTTTSV, llevará el registro de estos vehículos, previo a autorizar su circulación.

## Sección Segunda

### DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE SERVICIO PÚBLICO

**Art. 47.- Del transporte terrestre de servicio público.-** El transporte terrestre de servicio público de personas y/o bienes, es aquél que se realiza a favor de terceros a cambio de un pago. Se considera como un servicio público estratégico que puede ser prestado en el cantón, tanto por el sector público, como por el sector privado, a través de organizaciones de transporte debidamente constituidas y previamente autorizadas por la UMTTTSV, mediante los correspondientes permisos o contratos de operación; y, la concesión del uso de la vía pública, en rutas y frecuencias determinadas, de ser el caso.

Según el ámbito de operación, el transporte terrestre de servicio público, es: urbano, interparroquial-intracantonal, intercantonal-intraprovincial, interprovincial, e internacional.

La Municipalidad a través de la UMTTTSV, planificará, organizará y regulará el transporte terrestre de servicio público urbano e interparroquial-intracantonal que opera en el ámbito de la jurisdicción cantonal.

El transporte intercantonal-intraprovincial, el interprovincial y el internacional, que contempla operación regular extracantonal, y es regulado por las entidades competentes; deberá cumplir con las normativas municipales, mientras circule por el territorio del cantón Limón Indanza.

**Art. 48.- De los tipos de transporte terrestre de servicio público.-** Para efectos de aplicación de esta ordenanza, el transporte terrestre de servicio público se clasifica en transporte de servicio público y comercial de personas, de bienes, mixto o alternativo.

**Art. 49.- De las modalidades de transporte terrestre de servicio público y comercial de personas.-** El transporte terrestre público y comercial de personas opera en las siguientes modalidades:

- a) Transporte público, colectivo o masivo de pasajeros en buses, trolebuses, tranvías metros, teleféricos, funiculares y otros similares.
- b) Transporte comercial en taxis, escolar, de turismo, e institucional.

**Art. 50.- De las modalidades del transporte terrestre de servicio público y comercial de bienes.-** El transporte de servicio público y comercial de bienes opera en las siguientes modalidades: transporte de carga liviana y transporte de carga pesada.

Para efectos de aplicación de esta ordenanza, se considerará también el transporte de materiales peligrosos, bajo régimen de excepción.

**Art. 51.- Del transporte terrestre de servicio público mixto de carga y pasajeros.-** Únicamente por conveniencia del servicio, en aquellos sitios fuera de las áreas urbanas donde la demanda lo determine, y previo a un estudio técnico debidamente fundamentado, se autorizará la prestación del servicio público de transporte mixto de carga y pasajeros, mediante automotores que reúnan las condiciones determinadas en los reglamentos correspondientes.

**Art. 52.- De la regulación municipal del transporte terrestre de servicio público.-** La Municipalidad evitará toda forma de monopolio u oligopolio en la prestación del servicio de transporte de uso público en el cantón.

En concordancia con el artículo 326, numeral 15 de la Constitución de la República del Ecuador, por tratarse de un servicio público esencial, y para garantizar la movilidad y accesibilidad de todas las personas y sus bienes, se prohíbe la paralización del transporte de servicio público en el cantón a cualquier título.

La Municipalidad establecerá los correctivos necesarios para suplir la interrupción del servicio o la deficiencia en la prestación del mismo por parte de las operadoras de transporte, e impondrá

las sanciones administrativas pertinentes, sin perjuicio de iniciar las acciones legales correspondientes.

La Municipalidad en coordinación con las instancias correspondientes y con la participación de los usuarios y prestadores del servicio de transportación pública, establecerá acciones tendientes a la protección ambiental, a brindar protección y seguridad adecuadas a los usuarios, a reducir los costos de operación del servicio, a mejorar los tiempos de transporte, y a procurar la eficiencia en la prestación del servicio, sobre la base de que el interés general y comunitario debe primar sobre el interés individual o de grupo.

**Art. 53.- De las atribuciones en materia de transporte terrestre.-** En virtud de las competencias asumidas por la Municipalidad de Limón Indanza, en lo relacionado al transporte terrestre en sus diferentes tipos y modalidades, a la UMTTTSV le corresponde ejercer las siguientes atribuciones:

- a) Planificar, organizar y regular las actividades de gestión, ejecución, operación, fiscalización y servicios relacionados de tránsito y transporte terrestre en el cantón Limón Indanza;
- b) Organizar los servicios de transporte en fases o etapas de implementación, mediante la generación de políticas específicas para el funcionamiento de las actividades de transporte público y privado, y su implementación como servicios para los usuarios;
- c) Determinar, otorgar, modificar, revocar o suspender las rutas y frecuencias del transporte terrestre público en el cantón Limón Indanza, sea éste urbano o interurbano; así como establecer los sitios de estacionamiento de vehículos de transporte público de pasajeros y de carga;
- d) Conferir informe favorable previo, para la constitución de Compañías y Cooperativas de Transporte Terrestre, domiciliadas en el cantón Limón Indanza;
- e) Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los títulos habilitantes, para la utilización de las vías públicas en el cantón Limón Indanza, por parte de las organizaciones de transporte terrestre de servicio público y comercial; y para el transporte por cuenta propia, de conformidad con las regulaciones establecidas por la ley, ordenanzas y reglamentos municipales, mediante las resoluciones que para el efecto expedirá la UMTTTSV;
- f) Conferir incrementos de cupo, cambios de unidad y cambios de socio, para las organizaciones de transporte terrestre de servicio público y comercial, mediante las resoluciones que para el efecto expedirá la UMTTTSV, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos;
- g) Fijar las tarifas de los pasajes y fletes de transporte terrestre de servicio público y comercial en el cantón Limón Indanza, en base de análisis técnicos de costos de operación y las políticas nacionales emitidas por la ANT, con la aprobación del concejo Cantonal;
- h) Establecer el registro municipal de los títulos habilitantes y concesiones otorgados a las organizaciones de transporte terrestre de servicio público y comercial; y por cuenta propia en el cantón, y mantener actualizado el registro de empresas, flotas y servicios, en la parte de propiedad, participaciones, características técnicas, representaciones legales y administrativas;
- i) Normar y calificar las condiciones de seguridad, información y comodidad de los usuarios, para la operación de las unidades de servicio público y comercial en el cantón;
- j) Determinar los colores de los vehículos, las placas, letreros, y demás elementos, que lleven a identificar y diferenciar los diversos tipos y modalidades de transporte terrestre público;
- k) Regular y fiscalizar el parque automotor en las diferentes modalidades del servicio de transporte público y privado en el Cantón;
- l) Normar la publicidad y propaganda que se instale en vehículos de transporte de servicio público y comercial.
- m) Determinar la vida útil de los vehículos de servicio público y comercial; y los de uso privado contemplados en el literal b) del artículo 46 de esta ordenanza;
- n) A falta de reglamentación, establecer instructivos y requisitos que deben cumplir los sujetos activos del servicio de transporte público y comercial para recibir las autorizaciones correspondientes, sin perjuicio de su posterior expedición;
- o) Emitir salvoconductos para la utilización de automotores que prestan el servicio de transporte público masivo o colectivo intracantonal y comercial en el cantón y tengan que salir eventualmente de la jurisdicción;

- p) Imponer las sanciones administrativas correspondientes, a las operadoras de transporte y a los propietarios de las unidades de transporte, en los casos en los que hayan incurrido en contravenciones a esta ordenanza, relacionadas con la prestación del servicio;
- q) Sancionar administrativamente la prestación no autorizada del servicio de transporte público y comercial de pasajeros y de carga en el cantón;
- r) Otras que fueren necesarias para procurar la calidad en la prestación de los servicios y satisfacer la demanda de los usuarios; y,
- s) Vigilar el cumplimiento del cobro de tarifas preferenciales o especiales establecidas por las leyes y reglamentos vigentes.

Para el cumplimiento de estas atribuciones, la UMTTTSV expedirá las Resoluciones Administrativas correspondientes, por medio de su director.

### Sección Tercera

## DE LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

**Art. 54.- De los procesos y procedimientos administrativos.-** El ejercicio de las atribuciones en materia de transporte terrestre, y los procesos de autorización para la operación del transporte público en el cantón, se realizará de acuerdo a los procedimientos administrativos que se determinen en la Reglamentación correspondiente, la cual deberá precisar con claridad, los requisitos documentales, administrativos y técnicos que deberán cumplir los petitionarios, para la obtención de la autorización o permisión respectiva, y los plazos para su atención, por parte de la UMTTTSV.

Los procesos administrativos que lleva a cabo la UMTTTSV, para la expedición de los documentos operacionales, son los siguientes: Emisión de informes favorables previos a la constitución de cooperativas o compañías de transporte terrestre público, domiciliadas en el cantón. Emisión de títulos habilitantes a las organizaciones de transporte legalmente constituidas, para la prestación del servicio de transporte terrestre público, comercial y al transporte privado por cuenta propia. Renovación, suspensión, revocatoria, modificación, terminación de los títulos habilitantes; Incremento y disminución de cupos en el título habilitante, previo justificación y estudio fundamentado.

Calificación vehicular o constatación física. Emisión de habilitaciones operacionales, a los vehículos para la prestación del servicio. Renovación, modificación, suspensión, revocatoria, terminación de las habilitaciones operacionales. Registro de cambio de socios o accionistas en las organizaciones de transporte, con autorización para que puedan prestar el servicio. Registro y autorización de cambio de unidades en las organizaciones de transporte. Registro de cambio de socio o accionista con autorización simultánea de cambio de unidad, en las organizaciones de transporte (cambio de socio-accionista y unidad). Emisión de salvoconductos, para que las unidades de transporte masivo o colectivo, urbano, interparroquial-intracantonal, y transporte comercial puedan salir eventualmente de la jurisdicción. Emisión de certificaciones sobre documentos expedidos o custodiados. Emisión de informes técnicos y legales. Registro vehicular de servicio público, comercial y privado.

**Art. 55.- De los informes para la constitución de cooperativas o compañías.-** Para la emisión de informes favorables previos, deberá considerarse la real demanda del servicio de transporte de servicio público en sus diferentes modalidades, mediante estudios técnicos, informes técnicos y de factibilidad, de mercadeo y socio-económico, de oferta y demanda, debidamente fundamentados, de modo que se evite la sobreoferta de los servicios con la creación de nuevas organizaciones de transporte.

**Art. 56.- De los títulos habilitantes.-** Los Títulos Habilitantes otorgados a las organizaciones de transporte de servicio público, comercial y al transporte privado por cuenta propia, está supeditado a la vida útil de cada una de las unidades que conforman la flota vehicular, que estará determinada en la reglamentación correspondiente para cada modalidad del servicio; y, siempre y cuando dichas unidades cumplan con las características técnicas y condiciones de seguridad y comodidad para el usuario, y de protección ambiental.

**Art. 57.- Vigencia de los títulos habilitantes.-** Los títulos habilitantes conferidos tendrán vigencia de cinco años, pudiendo renovarse previa petición de parte. La suspensión, modificación, revocatoria o terminación de los títulos habilitantes, obrará en los casos y circunstancias que se detallaren en la reglamentación correspondiente, sin perjuicio de la imposición de sanciones administrativas a las operadoras de transporte cuando amerite, de acuerdo con la ley y esta ordenanza.

**Art. 58.- Condiciones de los vehículos para la prestación del servicio.-** Todo vehículo que vaya a prestar el servicio de transporte público o comercial de personas o de bienes, deberá cumplir con las regulaciones, normas técnicas y estándares establecidos por los organismos competentes.

Particularmente, se tomarán como obligatorios, las Normas Técnicas Ecuatorianas, y los Reglamentos Técnicos, que con dicho carácter, han sido expedidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, y que guardan relación con los requisitos técnicos, y las condiciones de seguridad, de comodidad, y de protección ambiental, que han de reunir los vehículos destinados al transporte terrestre de servicio público de personas y de bienes, para las diferentes modalidades. De ser el caso, la Municipalidad convendrá y coordinará con entes técnicos y académicos calificados, la fiscalización y revisión del parque automotor que presta el servicio público, para verificar el cumplimiento de tales normas y reglamentos.

**Art. 59.- De los cambios de unidad.-** Para que un vehículo pueda ingresar a prestar el servicio de transporte público en cualquier modalidad, en reemplazo de otro, deberá ser de año de fabricación superior al del vehículo que sale; y su vida útil, contada desde el año de fabricación, no deberá superar a aquella determinada en la Reglamentación correspondiente para la modalidad a la que ingresa. Se exceptúan los casos de cambio de socio o accionista, en los cuales se mantiene el mismo vehículo en servicio, por traspaso de dominio y propiedad a favor del socio o accionista entrante; siempre y cuando dicho vehículo no haya superado la vida útil establecida en esa modalidad.

La UMTTTSV autorizará el cambio de unidad, requisito sin el cual un vehículo no podrá ingresar a prestar el servicio, y registrará dicho cambio.

**Art. 60.- De las habilitaciones operacionales.-** Si los vehículos que ingresan a prestar el servicio de transporte público y comercial cumplen con las condiciones señaladas en los artículos precedentes, se le extenderá la habilitación operacional que certifica dicho cumplimiento y le identifica como vehículo autorizado a prestar al servicio. La habilitación operacional es renovable. La modificación, suspensión, revocatoria y terminación de la habilitación operacional, obrará en los casos y circunstancias que se determinen en la reglamentación correspondiente, sin perjuicio de la aplicación de la sanción administrativa cuando amerite.

**Art. 61.- De los cambios de socio o accionista.-** La UMTTTSV registrará los cambios de socio o accionista que se produzcan en las cooperativas o compañías que prestan el servicio de transporte público y comercial en el cantón, previo el cumplimiento de los requisitos y normas establecidos y notificará de tal cambio a los entes correspondientes.

**Art. 62.- Del registro vehicular de servicio público y comercial.-** La colocación de adhesivos en forma obligatoria y con una periodicidad anual, en las unidades de transporte público y comercial de cada una de las modalidades, certificará la realización del Registro Vehicular, por parte de la UMTTTSV; y, permitirá a los usuarios, identificar a los vehículos legalmente autorizados a prestar el servicio.

## TÍTULO TERCERO

### DEL RÉGIMEN DISCIPLINARIO

#### CAPÍTULO I

#### DEL CONTROL Y CUMPLIMIENTO

**Art. 63.- Del control del tránsito y seguridad vial.-** Corresponde a la Agencia Nacional de Tránsito, la ejecución del control y vigilancia del tránsito y seguridad vial en la jurisdicción, de acuerdo con la ley.

**Art. 64.- Del cumplimiento de las normas y disposiciones municipales.-** De conformidad con la transferencia de competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, son obligaciones de la Agencia Nacional de Tránsito:

- a) Cumplir y hacer cumplir las regulaciones, ordenanzas y disposiciones municipales en materia de tránsito y transporte terrestre en la jurisdicción cantonal, lo que incluye a las Resoluciones adoptadas por el Concejo Cantonal y las Resoluciones Administrativas expedidas por la UMTTTSV;
- b) Cooperar con el Municipio y la UMTTTSV, proveyéndole la información técnica y administrativa necesaria, para una correcta toma de decisiones en la materia. De conformidad con la ley, la ejecución de las regulaciones que sobre transporte adopte el Concejo Cantonal, será controlado por la Policía Nacional a través de sus organismos especializados.

La UMTTTSV coordinará con la Policía Nacional, el control y cumplimiento de las resoluciones, regulaciones, normas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; y, esta ordenanza.

## CAPÍTULO II

### DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y SUS SANCIONES

**Art. 65.- De las infracciones de tránsito.-** Constituyen infracciones de tránsito, aquellas acciones u omisiones, que se encuentran tipificadas como tales en la ley respectiva.

**Art. 66.- De la sanción a las infracciones de tránsito.-** Los delitos y contravenciones de tránsito cometidos en la jurisdicción cantonal, se sancionarán conforme lo determina la ley.

## CAPÍTULO III

### DE LAS CONTRAVENCIONES A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS SANCIONES

**Art. 67.- De las contravenciones.-** Constituyen contravenciones a la prestación del servicio de transporte público, en cualquiera de los tipos y modalidades, las siguientes:

**Art. 68.- Contravenciones leves:**

- a) El incumplimiento o alteración de las rutas y frecuencias asignadas a una organización de transporte público, exceptuando casos de fuerza mayor, tales como: emergencias, desastres naturales, conmoción ciudadana, daños en las vías, accidentes de tránsito;
- b) La inclusión en los vehículos de transporte público y comercial, de publicidad no autorizada, o cuyas dimensiones superen lo reglamentado por la Municipalidad;
- c) La deficiente y lesiva prestación del servicio a los usuarios, por las unidades de transporte, comprobada mediante denuncia fundamentada;
- d) El negarse a prestar el servicio a un usuario que lo requiera, comprobado mediante denuncia fundamentada;
- e) El retirarse del servicio de transporte masivo o colectivo de pasajeros en buses, antes de que culmine la jornada diaria establecida; y,
- f) La ocupación de los sitios de estacionamiento para taxis y carga liviana con un mayor número de unidades que las autorizadas

**Art. 69.- Contravenciones graves:**

- a) La reincidencia en cometer contravenciones leves, en el período de un año;
- b) Cobrar tarifas por la prestación del servicio, que no hayan sido debidamente autorizadas por la Municipalidad;
- c) La utilización de vehículos que no reúnan las características y condiciones técnicas de calidad, seguridad, comodidad y accesibilidad, establecidas en las normas técnicas, leyes y reglamentos correspondientes, para la prestación del servicio;
- d) La utilización de vehículos que han sobrepasado la vida útil determinada para cada una de las modalidades, en la reglamentación correspondiente que expida la Municipalidad;
- e) Impedir la revisión y evaluación de la flota vehicular correspondiente a una organización de transporte; y,

- f) Impedir u obstaculizar la supervisión y evaluación de la gestión operativa y técnica de las organizaciones de transporte, por parte de la Municipalidad.

**Art. 70.- Contravenciones muy graves:**

- a) La reincidencia en cometer contravenciones graves en el período de un año;
- b) Interrumpir o suspender a cualquier título, la prestación del servicio por parte de las operadoras de transporte, o por decisión de las organizaciones gremiales que las agrupan;
- c) Cerrar las vías públicas a la circulación vehicular, a cualquier título, por parte de las operadoras y organizaciones de transporte;
- d) La prestación del servicio, por parte de personas naturales o jurídicas, u organizaciones que no cuenten con la autorización de la UMTTTSV, en los casos que compete a dicho organismo;
- e) La utilización de vehículos no autorizados por la UMTTTSV, para prestar el servicio de transporte público y comercial, en todas las modalidades;
- f) No acatar las ordenanzas, reglamentos, resoluciones administrativas y demás disposiciones municipales relacionadas; y,
- g) Presentar información falsa o adulterada, o alterar documentos públicos, para inducir a error y procurarse el otorgamiento de permisos, autorizaciones o informes favorables de la UMTTTSV

**Art. 71.- De las sanciones.-** Las personas naturales o jurídicas, y las organizaciones de transporte que incurrieren en cualquiera de las contravenciones leves señaladas en el artículo correspondiente, serán sancionados con multa de USD \$ 30 dólares.

Por la reincidencia en cometer contravenciones leves dentro del período de un año, o por cometer contravenciones graves, se sancionará con el doble de la multa antes señalada, y de ser el caso, se suspenderá el título habilitante a la organización de transporte, o la suspensión de la habilitación operacional al vehículo contraventor, por un lapso de 30 días.

Por la reincidencia en cometer contravenciones graves dentro del período de un año, o por cometer contravenciones muy graves, se sancionará con una multa de USD \$ 100,00 y de ser el caso, se suspenderá el permiso de operación a la organización de transporte, y se suspenderá la habilitación operacional al vehículo contraventor, por un lapso de noventa días.

Por la reincidencia en cometer infracciones muy graves dentro del período de un año, se revocará definitivamente el permiso de operación a la organización de transporte, y la habilitación operacional al vehículo contraventor.

Las sanciones serán impuestas por el Director de la UMTTTSV, siguiendo el procedimiento correspondiente, para lo cual observará los principios del debido proceso y el derecho a la defensa.

## CAPÍTULO IV

### DE LA INTERPOSICIÓN DE RECURSOS

**Art. 72.- Apelaciones.-** Las Resoluciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, podrán ser apeladas en sede administrativa ante el Concejo Cantonal, dentro del término de diez días de que las mismas hayan sido notificadas. El Concejo Cantonal lo resolverá en el plazo máximo de quince días.

De la Resolución del Concejo Cantonal, se podrá interponer recurso ante el Consejo Provincial de Morona Santiago, el que resolverá de acuerdo a la ley. Las Resoluciones de la UMTTTSV a las que no se haya interpuesto el recurso de apelación oportunamente, se consideran actos firmes no susceptibles de otro recurso.

**Art. 73.- Reglamentación.-** El ejercicio de las competencias y atribuciones determinadas en esta Ordenanza en beneficio del servicio público y comercial para la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no precisan reglamentación secundaria, sin perjuicio de la que se dictare por el concejo Cantonal.

### DISPOSICIONES GENERALES

**Primera.-** Los recursos económicos que de acuerdo con la ley se destinen al Municipio de Limón Indanza por parte del Gobierno Central, por concepto del ejercicio de las competencias transferidas,



irán destinados única y exclusivamente al cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades en materia de tránsito transporte terrestre y seguridad vial; por lo tanto, no podrán destinarse a otros fines.

La Administración Municipal gestionará ante los organismos competentes del gobierno central, la asignación y entrega de los recursos económicos correspondientes para el ejercicio de las competencias asumidas.

**Segunda.-** El Concejo Cantonal, sobre la base de lo dispuesto en el COOTAD, establecerá las tasas que correspondan a los servicios administrativos que presta la UMTTTSV, las mismas que constarán en la ordenanza respectiva.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

La Administración Municipal encaminará en el menor tiempo posible las acciones tendientes a instalar Centros de Revisión Vehicular Obligatoria en el cantón.

## **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, derogándose cualquier norma, regulación o disposición, de igual o menor jerarquía, que se le oponga.

Para la aplicación de las normas de la presente Ordenanza, el Concejo Cantonal delegará al señor Alcalde, la expedición de los reglamentos necesarios, para lo cual se seguirá el mismo proceso participativo con los miembros del Consejo Consultivo.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro

**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la **“ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA”**, aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ....., fecha última en que fue aprobada

su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....



Abg. Catherin Oleas Guamán

**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-**

De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la “**ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, para que entre en vigencia sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro

**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán

**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

### PROPUESTA 3

## EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA

### CONSIDERANDO:

**Que,** El artículo 238 de la Constitución de la República reconoce que los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera;

**Que,** El artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador explica que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

**Que,** El artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, numeral 6 contempla, y en concordancia el literal m) del artículo 55 del COOTAD prevén entre las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del nivel Municipal, la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

**Que,** El artículo 57, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización se establece la atribución que tiene el Concejo Municipal en relación al ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, mediante expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

**Que,** En el artículo 125 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determina el Consejo Nacional de Competencias;

**Que,** El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, en el artículo 130, incisos segundo y cuarto respectivamente, concordantes con el artículo 55, literal f), establecen que a los Gobiernos Municipales les corresponde de manera exclusiva planificar, regular y controlar el Transporte, el Tránsito y la Seguridad Vial, dentro de su territorio cantonal; así como, definir en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley;

**Que,** El Consejo Nacional de Competencias mediante resolución No. 006-CNC-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo de 2012, regula el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales del país;

**Que,** El Consejo Nacional de Competencias a través de la Resolución 0003-CNC-2015, publicada en el suplemento del Registro Oficial 475 del 8 de abril de 2015, revisó los modelos de gestión determinados en los artículos 4, 5 y 6 de la Resolución 006-CNC- 2012

**Que,** Para el ejercicio de esta competencia, existen dos modelos de gestión definidos por el Consejo Nacional de Competencias (CNC): Al Modelo de gestión "B" le corresponde la planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial en los términos establecidos en Resolución 006 del CNC, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública.

**Que,** el Artículo 27 de la Resolución 006 de CNC, en lo que respecta a Financiamiento del ejercicio de la Competencia, dice: Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, contarán con los siguientes recursos:

- 1) Los que correspondan por la recaudación de valores por el otorgamiento de permisos, autorizaciones, suscripción de contratos de operación, multas y sanciones, en el marco de las facultades y atribuciones establecidas en la presente resolución y la ley;
- 2) El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización; Los que correspondan a la

distribución por la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución;

- 3) Los que correspondan por la recaudación de la tasa de revisión técnica vehicular y sus multas asociadas, por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución;
- 4) Un monto para egresos no permanentes adicional como mecanismo de compensación estimado en el informe de la comisión sectorial de costeo.

**Que,** La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 30.4 dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados: “...en el ámbito de sus competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.” Agrega como su responsabilidad “...planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.”;

**Que,** El Art. 73 del “Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” establece que: “La presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre público y comercial en las zonas solicitadas, estará condicionada al estudio de la necesidad de servicio, que lo realizará la ANT, las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales, o los GAD que hayan asumido las competencias, según corresponda”;

**Que,** El Artículo 82 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los GAD regularán mediante ordenanza el procedimiento para el otorgamiento de los títulos habilitantes que en el ámbito de sus competencias les corresponda otorgar;

**Que,** Es necesario expedir el presente cuerpo normativo con la finalidad de garantizar la estricta observancia del artículo 17 de la Resolución No. 006-CNC-2012 del Concejo Nacional de Competencias; y, artículo 7, 57 literal a), y artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 57 literales a) y b) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización-COOTAD:

## EXPIDE:

La siguiente **“ORDENANZA PARA LA PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA”**

### TÍTULO I

#### OBJETO, ÁMBITO Y EJERCICIO DE LA COMPETENCIA

**Art. 1. Objeto.-** La presente ordenanza regula el ejercicio de la competencia de planificación, regulación, control y gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial en el Cantón Limón Indanza.

**Art. 2. Ámbito.-** Las normas, disposiciones y regulaciones contenidas en la presente ordenanza, son de aplicación obligatoria dentro del cantón Limón Indanza.

**Art. 3. Principios.-** La competencia otorgada al Gobierno Municipal se fundamentará en los principios de coordinación, participación ciudadana, solidaridad, corresponsabilidad, complementariedad, subsidiariedad y sustentabilidad del desarrollo.

## TÍTULO II

### POLÍTICA LOCAL EN TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

**Art. 4. Política local en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** El Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza para el ejercicio de esta competencia adopta las siguientes políticas:

- a) Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad, dentro de su jurisdicción;
- b) Incentivar el uso del transporte público, seguro, digno y sustentable;
- c) Promocionar y propiciar condiciones y espacios bajo normas técnicas que incentiven el uso de transporte no motorizados como alternativa de movilidad sustentable, saludable e incluyente;
- d) Promover campañas culturales y educativas de Seguridad Vial, con énfasis en el respeto al peatón, a los ciclistas y a la movilidad sostenible;
- e) Proteger los derechos de grupos vulnerables como tercera edad, niños y personas con discapacidad a través de programas y proyectos que garanticen el servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- f) Desarrollar planes, programas, y proyectos para mejorar las condiciones de movilidad dentro del Cantón Limón Indanza;
- g) Conceder autorizaciones para el estacionamiento particular de vehículos en las vías públicas y en áreas administradas por el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza;
- h) Establecer y ejecutar en coordinación con las autoridades de control; los programas de control operativo del tránsito dentro de la jurisdicción cantonal del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza;
- i) Fortalecer mecanismos de control para la prevención, protección y regulación de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de disminuir los accidentes de tránsito;
- j) Ejercer las competencias de títulos habilitantes, matriculación y revisión técnica vehicular del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, de conformidad con la ley;
- k) Conceder, modificar, revocar y suspender cuando corresponda los contratos, permisos de operación y las autorizaciones de las operadoras de transporte terrestre público y comercial;
- l) Regular y controlar el parque automotor en las diferentes modalidades del servicio de transporte público y comercial.

## TÍTULO III

### MODELO Y MODALIDADES DE GESTIÓN

**Art. 5. Modelo de gestión.-** Para el ejercicio de esta competencia el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza adopta el Modelo de gestión “B” y le corresponde la planificación, regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, en los términos establecidos en Resolución 006 -CNC-2012, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública.

**Art. 6. Modalidad de Gestión.-** El Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza adoptará la modalidad de Gestión institucional directa.

## TÍTULO IV

### DE LA RECTORÍA, PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

#### CAPÍTULO I

##### RECTORÍA

**Art. 7. Rectoría en la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza le corresponde proponer y viabilizar políticas públicas específicas para la organización y funcionamiento del transporte público y particular, para el funcionamiento del Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial en su territorio.

#### CAPÍTULO II

##### PLANIFICACIÓN

**Art. 8. Planificación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza en materia de Planificación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cantón, le corresponde:

- a) Elaborar un Plan de Movilidad;
- b) Elaborar estudios, diseños para obras y servicios del sistema de transporte;
- c) Elaborar la ingeniería de detalle de los proyectos de transporte;
- d) Elaborar planes operacionales del transporte público y comercial;
- e) Elaborar nuevos proyectos de transporte y mejorar los existentes, definidos en los planes operativos anuales;
- f) Elaborar los estudios de oferta, demanda y tarifa de transporte en las modalidades de competencia del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza cada 8 años;
- g) Planificar la red de servicios de transporte público intracantonal;
- h) Planificar la circulación para transporte de carga pesada;
- i) Preparar el Plan Operativo Anual del área de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.
- j) Desarrollar programas de capacitación, instrucción y adiestramiento de los usuarios, empresarios de transporte, conductores y ayudantes, ya sea directamente o a través de los organismos de capacitación y educación;
- k) Elaborar planes y campañas regulares, para la prevención de accidentes de tránsito;
- l) Diseñar programas de capacitación y formación ciudadana en temas de Seguridad Vial.

### CAPÍTULO III REGULACIÓN

**Art. 9. Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza le corresponde:

- a) Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre;
- b) Elaborar estudios para establecer los costos y tarifas de uso de la infraestructura de transporte, tales como: terminales, parqueaderos.
- c) Realizar en el ámbito de su competencia los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades;
- d) Establecer estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia para la operación y prestación del servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial;
- e) Elaborar regulaciones y normas técnicas de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial.
- f) Homologar la señalización vial horizontal y vertical, de acuerdo con los estándares nacionales y la reglamentación INEN;
- g) Normar y regular el uso del espacio público y vías;
- h) Regular la semaforización, señalización y permisos de cierre de vías públicas en eventos deportivos y otros;
- i) Regular los lugares de estacionamiento vehicular en vía pública y fuera de vía pública.

### CAPÍTULO IV CONTROL

**Art. 10. Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza le corresponde:

- a) Controlar las actividades, los servicios de transporte público, de pasajeros, carga, y toda forma de transporte público y comercial; en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora;
- b) Fiscalizar y controlar el sistema de transporte, el uso de las vías, el equipamiento urbano relativo al transporte y a la publicidad, en coordinación con otras instituciones y dependencias del sector público vinculadas o relacionadas con el transporte;
- c) Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias;
- d) Coordinar con las entidades del Gobierno Central el control operativo del tránsito en la vía pública.

## CAPÍTULO V GESTIÓN

**Art. 11. Gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza le corresponde:

- a) Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte;
- b) Ejecutar y administrar los planes Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial;
- c) Elaborar los estudios de costos de operación y determinación de tarifas de transporte público y comercial en las modalidades de su competencia, que serán aprobados mediante Ordenanza;
- d) Elaborar los proyectos de ordenanzas, reglamentos y resoluciones, relacionados con la gestión del transporte;
- e) Elaborar los estudios de costos de los derechos, que deberán cancelar las operadoras por la emisión de títulos habilitantes y por trámites administrativos;
- f) Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial;
- g) Implementación Ciclo vías;
- h) Autorizar en el ámbito de sus atribuciones, competencias deportivas, que se realicen utilizando en su recorrido o parte de él, las vías públicas del cantón, en coordinación con el organismo deportivo correspondiente;
- i) Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y parqueaderos.
- j) Elaborar proyectos de semaforización centralizada;
- k) Implementar proyectos de estacionamiento o parqueo público y privado, edificado o no edificado, en la vía y fuera de la vía, libres y tarifados;
- l) Proponer medidas de Gerencia de Tránsito respecto del estacionamiento, vialidad, circulación y tránsito vehicular, peatonal y medios no motorizados;
- m) Emitir los informes técnicos legales previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas de transporte en el ámbito de sus competencias;
- n) Emitir, suscribir, renovar, revocar, anular o suspender los contratos de operación de transporte público, intracantonal; permisos de operación comercial, autorizaciones especiales y demás títulos habilitantes, en el ámbito de su circunscripción territorial;
- o) Suscribir los documentos habilitantes de tránsito; matrículas, permisos, salvoconductos para el servicio de transporte público, comercial; y, certificaciones relacionadas con dichos documentos;
- p) Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias las matrículas, previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes.
- q) Aplicar sanciones a las personas naturales o jurídicas por el incumplimiento de los contratos y permisos de operación otorgados por el GAD Municipal;
- r) Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, títulos habilitantes, multas e infracciones en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias de acuerdo al modelo de gestión;
- s) Mantener actualizado el Registro Municipal de Títulos Habilitantes, de Vehículos motorizados y la base de datos estadísticos del sistema de transporte del cantón;
- t) Capacitar en ordenanzas relacionadas con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a los policías municipales;
- u) Realizar campañas regulares de prevención de accidentes, de concientización de hábitos riesgosos que inciden en la Seguridad Vial dirigidas hacia todos los actores como estudiantes, peatones, conductores, usuarios viales y ciudadanía.

## TÍTULO V

### DE LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA

**Art. 12. Del órgano administrativo.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial (UMTTTSV) del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza es el órgano técnico administrativo, encargado de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro del cantón Limón Indanza. Su organización está determinada en la estructura orgánica de procesos.

**Art. 13. Funciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial de acuerdo a las competencias asignadas al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, tendrá las siguientes funciones:

- a) Tramitar las solicitudes y presentar informes ante el concejo municipal sobre el otorgamiento de los títulos habilitantes de transporte terrestre público y comercial en el ámbito de su competencia;
- b) Realizar acorde a las necesidades cantonales, los estudios técnicos y legales para cubrir la demanda de transporte, dentro de la circunscripción territorial del cantón Limón Indanza y emitir el informe correspondiente para la aprobación del concejo;
- c) Realizar el proceso de revisión técnica vehicular y matriculación, en observancia de las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento, las Resoluciones emitidas por el organismo competente, las disposiciones administrativas; Ordenanzas que emita el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, y demás normas aplicables;
- d) Controlar la eficiente administración de los terminales terrestres del cantón Limón Indanza;
- e) Asumir y ejecutar las competencias que progresivamente le sean atribuidas al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza;
- f) Elaborar planes, programas y proyectos en relación al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
- g) Realizar estudios técnicos y legales que constituyen herramientas para que el Concejo Municipal, a través de la correspondiente Ordenanza, norme la fijación de tarifas de transporte terrestre en sus diferentes modalidades; en concordancia con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- h) Disponer la implementación de medios y sistemas tecnológicos de transporte, equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por el órgano competente;
- i) Cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones legales en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial;
- j) Cumplir y hacer cumplir las políticas sectoriales emanadas por el ente rector y la autoridad de regulación y control, en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial;
- k) Actuar de manera coordinada, cuando corresponda, con las instituciones de regulación y control en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, entre ellas, Agencia Nacional de Tránsito, y Policía Nacional;
- l) Imponer sanciones y multas, por el incumplimiento a las ordenanzas, normas técnicas, reglamentos, y en general a la ley, en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, y dentro del ámbito de su competencia; y,
- m) Las demás determinadas en las leyes, reglamentos, ordenanzas y normativa aplicable.

**Art. 14. Funciones del Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.-** El Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial de acuerdo a las competencias asignadas al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, tendrá las siguientes funciones:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, leyes, reglamentos, ordenanzas, resoluciones y más disposiciones en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial;
- b) Suscribir los diferentes títulos habilitantes dentro de las modalidades de transporte de acuerdo a las competencias asumidas; previa autorización del Concejo.
- c) Autorizar permisos, salvoconductos y certificaciones en el ámbito de sus competencias;
- d) Emitir resoluciones de habilitación y deshabilitación de vehículos, previo al cumplimiento de los requisitos exigidos para el efecto;
- e) Controlar a las operadoras de transporte terrestre y a las entidades prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial, acorde con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Reglamentos de Tránsito y la presente ordenanza;
- f) Administrar y controlar los recursos humanos y patrimoniales de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial para su correcto funcionamiento;

- g) Elaborar propuestas de ordenanzas y resoluciones administrativas de acuerdo a sus funciones; y,
- h) Las demás determinas en leyes, reglamentos, ordenanzas y normativa aplicable.

## TÍTULO VI

### DE LOS TÍTULOS HABILITANTES DEL TRANSPORTE

#### CAPÍTULO I

##### GENERALIDADES

**Art. 15. Ámbito y alcance.-** Las disposiciones previstas en este Título regulan el procedimiento para el otorgamiento, renovación, revocación, suspensión y actualización de títulos habilitantes para la operación de servicio de transporte terrestre a nivel intracantonal de compañías y cooperativas debidamente constituidas.

**Art. 16. Títulos Habilitantes.-** Son los instrumentos legales aprobados por el Concejo Municipal y las resoluciones administrativas emitidas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial que autoriza la prestación de los servicios de transporte terrestre público o comercial, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que sean Competencia del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

**Art. 17. Competencia.-** Corresponde a la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza, en ejercicio de sus competencias, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Renovación de los contratos de operación para la prestación de servicio de transporte público en cualquier tipo del ámbito intracantonal;
- b) Renovación de los permisos de operación para la prestación de los servicios de transporte terrestre comercial, excepto los que no se han transferido hasta la presente fecha, en el ámbito intracantonal;
- c) Resoluciones administrativas establecidas en los capítulos III, IV y V de la presente ordenanza.

Corresponde al Concejo Municipal del Cantón Limón Indanza, en ejercicio de sus competencias, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Concesión y extinción de Contratos y Permisos de operación por primera vez para la prestación de servicio de transporte público en cualquier tipo del ámbito intracantonal;
- b) Incremento de cupos
- c) Otorgación, ampliación o reducción de rutas y frecuencias.

El tiempo de vigencia de cada título habilitante será el determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General para la Aplicación, Reglamentos específicos de cada modalidad de transporte y Resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito.

**Art. 18. De la planificación.-** Para el otorgamiento de los títulos habilitantes se considerará el informe técnico, emitido a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza.

**Art. 19. Inscripción y registro.-** Se deberá disponer de un certificado de inscripción en el registro cantonal que se otorgará por cada vehículo registrado. Los certificados de inscripción serán de acceso público a través del registro cantonal o de los correspondientes registros del GAD, y contendrá al menos la siguiente información:

- a) Nombre de la operadora, persona natural o persona jurídica responsable del servicio;
- b) Clase y tipo de servicio que presta;
- c) Origen y destinos del servicio; y,
- d) Datos de los vehículos, que incluyan: número de placa, número de chasis, número de motor, capacidad de carga o número de pasajeros.

**Art. 20. Delegación del servicio-Estudio de necesidades.-** Previo a la firma de un Contrato o Permiso de Operación para la prestación del servicio de transporte público, colectivo de personas, así como transporte comercial, el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza deberá disponer de un estudio de oferta, demanda del servicio, la delegación del servicio materializado mediante un contrato o permiso de operación.

**Art. 21. Requerimientos para creación de nuevas operadoras.-** Las compañías o cooperativas que vayan a prestar servicios de transporte terrestre público o comercial, antes de constituirse, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1) Contar con el informe emitido por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.
- 2) Contar con el informe jurídico.
- 3) Contar con la resolución favorable del Concejo Municipal.

La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial realizará los estudios de factibilidad, que se sustentarán en la planificación respectiva, de manera que se garantice la óptima prestación del servicio para cubrir la demanda, y se impida la sobre oferta o saturación en la jurisdicción cantonal.

**Art. 22. Solicitud de Título Habilitante del Transporte.-** Todo interesado en obtener un título habilitante deberá presentar la correspondiente solicitud dirigida al Director de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.

**Art. 23. Requisitos para la emisión del informe previo a la constitución jurídica.-** Los requisitos para la emisión del informe previo a la constitución jurídica de la operadora, son los siguientes:

- a) Solicitud suscrito por el gerente en formato pre establecido por el departamento Jurídico del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza;
- b) Minuta de estatuto social;
- c) Reserva de nombre emitido por la entidad competente;
- d) Acta de designación, copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del gerente;
- e) Archivo electrónico con la nómina de los aspirantes a socios/ias o accionistas donde conste los nombres y apellidos completos, números de cédula y correos electrónicos;
- f) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación de los aspirantes a socios/ias o accionistas;
- g) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, de los aspirantes a socios/ias o accionistas;
- h) Historia laboral del IESS de los aspirantes a socios/ias o accionistas;
- i) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada futuro socio/ia o accionista; y,
- j) Comprobante de pago del informe de factibilidad.

**Art. 24. Requisitos para la emisión del informe previo a la reforma de estatutos.-** Los requisitos para la emisión del informe previo a la reforma de estatutos, son los siguientes:

- a) Formulario de Solicitud, suscrito por el representante legal en formato preestablecido;
- b) Minuta de estatuto social;
- c) Nombramiento del representante legal vigente debidamente registrado, copia de cédula de ciudadanía y certificado de votación;
- d) Archivo electrónico con la nómina de los socios/ias o accionistas donde conste los nombres y apellidos completos, números de cédula y correos electrónicos;
- e) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación de los socios/ias o accionistas;
- f) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, de los socios/ias o accionistas;
- g) Historia laboral del IESS de los socios/ias o accionistas;

- h) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada socio/ia o accionista; y,
- i) Comprobante de pago del informe de reforma de estatutos.

## CAPÍTULO II

### OTORGAMIENTO DE TÍTULOS HABILITANTES

#### SECCIÓN I

##### DEL CONTRATO DE OPERACIÓN

**Art. 25. Contrato de operación.-** Es el título habilitante que la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial otorga a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales de la Constitución, la ley; y de la presente ordenanza, estará acorde al estudio de necesidades elaborado por el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, para establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas y/o bienes, así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas en el ámbito urbano intracantonal.

**Art. 26. Requisitos para la obtención del Contrato de Operación.-** Los requisitos son:

- a) Formulario de Solicitud, firmado por el representante legal de la compañía o cooperativa de transporte en formato preestablecido;
- b) Copia de cédula de ciudadanía y certificado de votación del representante legal;
- c) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- d) Copia notariada del acuerdo o resolución de constitución de la compañía, cooperativa o reforma de estatutos de la operadora;
- e) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- f) Listado actualizado de los socios/as o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;
- g) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación de los aspirantes a socios/as o aspirantes a accionistas;
- h) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo.
- i) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, de los aspirantes a socios/as o accionistas;
- j) Historial laboral del IESS de los aspirantes a socios/as o accionistas;
- k) Consolidado original y actualizado de verificación de la flota vehicular, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza;
- l) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- m) Copia de la Matrícula y Revisión técnica vehicular;
- n) En el caso de transporte público colectivo, garantía de fiel cumplimiento del contrato de operación que en caso de incumplimiento de las obligaciones de parte de la operadora el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza la pueda ejecutar de forma inmediata y se garantice la prestación del servicio, emitida por una institución financiera (garantía bancaria) o una aseguradora que deberá tener una calificación de riesgo no inferior a "AA" y en el caso de aseguradoras, deberá ser una compañía de seguros debidamente autorizada para operar en el Ecuador, que cubra por lo menos un monto de 1 SBU (Salario Básico Unificado)

por cada vehículo y deberá estar vigente durante el plazo para el cual sea suscrito el contrato de operación;

- o) Póliza de responsabilidad civil frente a terceros por cada vehículo a habilitarse y ampare todos los daños o destrucción de bienes a terceros que se vea obligado a pagar la operadora como consecuencia de la prestación de este servicio público incluyendo los predios que resulten afectados, por cualquier tipo de accidente del cual sea responsable la operadora, además deberá incluir todo tipo de responsabilidad con contratistas independientes, responsabilidad civil cruzada, fuego y explosión;
- p) Especificación de la dirección del local donde funcionarán las oficinas administrativas de la operadora;
- q) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada socio/ia o accionista y la operadora;
- r) Comprobante de pago del contrato de operación; y,
- s) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

**Art. 27. Contenido del Contrato de operación.-** El contrato de operación, deberá contener lo siguiente:

- a) Nombres y apellidos de o los comparecientes, con la indicación de la calidad en la cual suscriben, domicilio, nacionalidad y número de documento de identificación;
- b) Descripción del servicio, cobertura, rutas y frecuencias asignadas;
- c) Parámetros de calidad del servicio;
- d) Listado de socios/os o accionistas y unidades vehiculares autorizados a operar;
- e) Derechos y obligaciones de las partes y sanciones por incumplimiento del contrato;
- f) Compromiso de fiel cumplimiento, criterios y procedimiento para su ajuste;
- g) Plazo de duración del contrato;
- h) Monto a pagar por los derechos de obtención del título habilitante;
- i) Potestad de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, para dar por terminado el contrato;
- j) Prohibición para la operadora contratante;
- k) Formas de terminación del contrato;
- l) Términos y condiciones para la renovación;
- m) Domicilio y dirección de las partes contratantes para recepción de notificaciones; y,
- n) Documentos habilitantes del contrato.

**Art. 28. Vigencia.-** El contrato de operación tendrá una vigencia de diez (10) años y podrá renovarse, previo cumplimiento de los requisitos constantes en la presente Ordenanza. La solicitud y documentos correspondientes, para la renovación del Contrato de Operación, deberán ser presentados en la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, con 60 días de anticipación a su caducidad.

**Art. 29. Requisitos para la renovación del Contrato de Operación.-** Los requisitos para renovación de contrato de operación son:

- a) Formulario de solicitud, firmado por el representante legal de la compañía o cooperativa de transporte;
- b) Copia certificada del último contrato de operaciones.
- c) Copias de las resoluciones de cambios de socio y vehículo, incrementos de cupos y concesión o modificación de rutas o frecuencias, entre otras, expedidas con posterioridad al contrato de operación;
- d) Copia de cédula de ciudadanía y certificado de votación del representante legal;
- e) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- f) Copia notariada del acuerdo o resolución de constitución de la compañía o cooperativa o reforma de estatutos de la operadora;

- g) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- h) Listado actualizado de los socios/as o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;
- i) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación de los aspirantes a socios/os, o accionistas;
- j) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo;
- k) Consolidado original y actualizado de verificación de la flota vehicular, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza.
- l) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- m) Copia de la Matrícula y Revisión técnica vehicular;
- n) Balance financiero correspondiente al último ejercicio fiscal, debidamente legalizado ante los organismos correspondientes;
- o) En el caso de transporte público colectivo, garantía de fiel cumplimiento del contrato de operación que en caso de incumplimiento de las obligaciones de parte de la operadora el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza la pueda ejecutar de forma inmediata y se garantice la prestación del servicio, emitida por una institución financiera (garantía bancaria) o una aseguradora que deberá tener una calificación de riesgo no inferior a "AA" y en el caso de aseguradoras, deberá ser una compañía de seguros debidamente autorizada para operar en el Ecuador, que cubra por lo menos un monto de 1 SBU (Salario Básico Unificado) por cada vehículo y deberá estar vigente durante el plazo para el cual sea suscrito el contrato de operación;
- p) Póliza de responsabilidad civil frente a terceros por cada vehículo a habilitarse y ampare todos los daños o destrucción de bienes a terceros que se vea obligado a pagar la operadora como consecuencia de la prestación de este servicio público incluyendo los predios que resulten afectados, por cualquier tipo de accidente del cual sea responsable la operadora, además deberá incluir todo tipo de responsabilidad con contratistas independientes, responsabilidad civil cruzada, fuego y explosión.
- q) Especificación de la dirección del local donde funcionarán las oficinas administrativas de la operadora;
- r) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada socio/ia o accionista y la operadora;
- s) Comprobante de pago de renovación del contrato de operación; y,
- t) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza verificará que la operadora no se encuentre sancionada con causal de imposibilidad de renovación del título habilitante.

## SECCIÓN II

### DEL PERMISO DE OPERACIÓN

**Art. 30. Permiso de Operación.-** Es un título habilitante mediante el cual, la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza concede la autorización a una cooperativa o compañía legalmente constituida de conformidad con la Constitución y la Ley, para prestar el servicio comercial de transporte terrestre de personas y/o bienes, en el ámbito intracantonal.

**Art. 31. Requisitos para concesión Permiso de Operación.-** Los requisitos son los siguientes:

- a) Formulario de solicitud firmado por el representante legal de la compañía o cooperativa de transporte;
- b) Copia de la cédula de ciudadanía, y certificado de votación del representante legal de la compañía o cooperativa de transporte;
- c) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- d) Certificado de cumplimiento de obligaciones al IESS de la Operadora;
- e) Copia notariada del acuerdo o resolución de constitución de la compañía o cooperativa o reforma de estatutos de la operadora;
- f) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- g) Listado actualizado de los socios/ias o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;
- h) Copias de cédula de ciudadanía y certificado de votación de las o los aspirantes a socias/os o accionistas;
- i) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, de los aspirantes a socios/as o accionistas;
- j) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo.
- k) Historial laboral del IESS de los aspirantes a socios/as o accionistas;
- l) Consolidado original y actualizado de verificación de la flota vehicular, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario).
- m) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra-venta con reconocimientos de firmas, proforma del vehículo; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- n) Copia de la Matrícula y Revisión técnica vehicular;
- o) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada socio/ia o accionista y la operadora;
- p) Comprobante de pago del permiso de operación; y,
- q) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

**Art. 32. Contenido del Permiso de operación.-** El permiso de operación, deberá contener lo siguiente:

- a) Número y fecha de resolución
- b) Razón social y domicilio de la operadora;
- c) Descripción del servicio;
- d) Niveles de calidad del servicio;
- e) Parámetros operacionales del servicio;
- f) Listado de las socias o socios/accionistas y parque vehicular, autorizados para operar,
- g) Obligaciones y prohibiciones a la operadora concesionaria;
- h) Monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante;
- i) Plazo de vigencia del permiso;
- j) Causales de revocatoria del permiso;
- k) Sanciones y consecuencias del incumplimiento;
- l) Términos y condiciones de renovación; y,
- m) Domicilio para recepción de notificaciones

**Art. 33. Vigencia del Permiso de Operación.-** El permiso de operación tendrá una duración de diez (10) años para las modalidades de transporte terrestre comercial, excepto para la modalidad de transporte terrestre comercial en taxi ejecutivo, que tendrá una vigencia de cinco (5) años; podrán ser renovados, previo al cumplimiento de los requisitos constantes en la ley y la presente ordenanza.

La solicitud y documentos correspondientes para la renovación del Permiso de Operación, deberán presentarse en la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, con 60 días de anticipación a la caducidad del mismo.

**Art. 34. Requisitos para la renovación del Permiso de Operación.-** Los requisitos para renovación de permiso de operación son:

- a) Formulario de solicitud, firmado por el representante legal de la compañía o cooperativa de transporte;
- b) Copia certificada del último permiso de operación;
- c) Copias de las resoluciones de cambios de socio, vehículo e incrementos de cupos, expedidas con posterioridad al permiso de operación;
- d) Copia de la cédula de ciudadanía, y certificado de votación del representante legal de la compañía o cooperativa de transporte;
- e) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- f) Certificado de cumplimiento de obligaciones al IESS de la operadora;
- g) Copia notariada del acuerdo o resolución de constitución de la compañía o cooperativa o reforma de estatutos de la operadora;
- h) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- i) Listado actualizado de los socios/ias o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;
- j) Copias de cédula de ciudadanía y certificado de votación de los socios/ias o accionistas;
- k) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo;
- l) Consolidado original y actualizado de verificación de la flota vehicular, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- m) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- n) Copia de la Matrícula y Revisión técnica vehicular;
- o) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza por cada socio/ia o accionista y la operadora;
- p) Comprobante de pago de renovación del contrato de operación; y,
- q) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

### CAPÍTULO III

#### RESOLUCIONES ADMINISTRATIVAS

##### SECCIÓN I

##### CAMBIOS DE SOCIO

**Art. 35. Cambio de socio/ia.-** Es la resolución administrativa que permite el reemplazo de un socio/ia o accionista, calificado en una operadora de transporte terrestre público o comercial, por otra persona.

Los socios o accionistas que sean adjudicatarios de cupos del Servicio de Taxi Ejecutivo podrán solicitar la transferencia en los siguientes casos:

- 1) Transferencia voluntaria de cupos después de:
  - a) Cuatro (4) años de haber recibido legalmente la adjudicación, mediante concesión de permiso de operación o incremento de cupo.
  - b) Dos (2) años en caso de cambio de socio.
- 2) Por disposición legal.
- 3) En caso de fallecimiento o invalidez permanente del socio, certificada por la autoridad pública competente que lo imposibilite de continuar laborando, el cupo podrá ser transferido inmediatamente.

El plazo máximo para la transferencia del cupo es de hasta 180 días. En caso de no presentarse ningún reclamo el cupo se revertirá al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, quien lo asignará al socio pasivo más antiguo de la operadora correspondiente.

**Art. 36. Requisitos para Cambio de Socio/ia.-** Los requisitos son:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora, conjuntamente con los socios/ias entrante y saliente;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;
- f) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del socio/ia o accionista entrante y saliente;
- g) Copia de la licencia profesional acorde a la modalidad. (Copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo);
- h) Historial laboral de IESS del socio/ia o accionista;
- i) Informe consolidado de constatación de la flota vehicular, firmado y sellado;
- j) Copia actualizada de la matrícula del vehículo;
- k) Copia del contrato de compra venta notariada del vehículo o copia certificada por la casa comercial de la factura, según fuera el caso;
- l) Acta de aceptación del nuevo socio/ia, certificada por el secretario de la operadora de transporte (para cooperativas), en caso de compañías nómina de los accionista emitido por la Superintendencia de Compañías;
- m) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, del socio/ia o accionista entrante;
- n) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista entrante y saliente;
- o) Comprobante de pago adenda por cambio de socio; y,
- p) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

## SECCIÓN II

### CAMBIO DE VEHÍCULO

**Art. 37. Cambio de vehículo.-** Es la resolución administrativa que autoriza el remplazo de la unidad vehicular, de un socio/ia o accionista que se encuentra calificado en una operadora de transporte público o comercial, por otro vehículo que deberá enmarcarse en el cuadro de vida útil vigente y debidamente homologado a la fecha de ingreso de la solicitud de cambio de vehículo.

**Art. 38. Requisitos para la autorización de Cambio de Vehículo.-** Son los siguientes:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora, y el socio/ia o accionista propietario del vehículo a ser cambiado;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;
- f) Copia de cédula de ciudadanía, certificado de votación y licencia acorde a la modalidad del socio/ia o accionista que realiza el cambio de vehículo;
- g) Copia actualizada de la matrícula del vehículo entrante y saliente.
- h) Copia del contrato de compra venta notariada del vehículo o copia certificada de la factura de la casa comercial, según fuera el caso;
- i) Consolidado original y actualizado, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- j) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- k) El vehículo que ingresa debe ser superior en al menos un año al vehículo saliente.
- l) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista;
- m) Comprobante de pago adenda por cambio de vehículo; y,
- n) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

### SECCIÓN III

#### CAMBIO DE SOCIO Y VEHÍCULO

**Art. 39. Cambio de Socio y Vehículo.-** Es la resolución administrativa por la cual se autoriza el reemplazo del socio/ia o accionista y vehículo, por un socio/ia o accionista entrante, el cual ingresa con su propia unidad vehicular. El automotor deberá cumplir con el cuadro de vida útil vigente a la fecha de ingreso de la solicitud de cambio de socio/ia o accionista.

**Art. 40. Requisitos para la autorización de Cambio de Socio y Vehículo.-** Son los siguientes:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora, conjuntamente con los socios/ias o accionistas entrante y saliente;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora;
- e) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;

- f) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del socio/ia entrante y saliente;
- g) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo;
- h) Historia laboral de IESS del socio/ia o accionista;
- i) Copia actualizada de la matrícula del vehículo entrante y saliente;
- j) Certificado Único Vehicular para verificación de no existir bloqueos.
- k) Consolidado original y actualizado, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- l) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- m) El vehículo que ingresa debe ser superior en al menos un año al vehículo saliente.
- n) Acta de aceptación del nuevo socio/ia, certificada por el secretario de la operadora de transporte (para cooperativas), en caso de compañías nómina de los accionista emitido por la Superintendencia de Compañías;
- o) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, del socio/ia o accionista entrante;
- p) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista entrante y saliente;
- q) Comprobante de pago adenda por cambio de socio y vehículo; y,
- r) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

## SECCIÓN IV

### DESHABILITACIÓN Y HABILITACIÓN DE VEHÍCULO

**Art. 41. Deshabilitación de Vehículo.-** Es la resolución administrativa que consiste en el registro de la salida del servicio público o comercial de transporte terrestre, de una unidad vehicular calificada en una operadora para lo cual, previo estudio de los documentos de soporte, se emitirá una resolución motivada en la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza.

**Art. 42. Requisitos para la Deshabilitación de Vehículo.-** Se deberán presentar los siguientes requisitos:

- a) Formulario de solicitud firmada y sellada por la o el representante legal de la operadora y la o el propietario del vehículo a deshabilitar;
- b) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;
- c) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- d) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- e) Copia de Registro Único del contribuyente (RUC) actualizado de la operadora;
- f) Copia de cédula de ciudadanía, certificado de votación;
- g) Copia de la matrícula vigente del vehículo a deshabilitar;
- h) Copia del Certificado Único Vehicular para verificación de no existir bloqueos.
- i) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista;
- j) Comprobante de pago adenda por Deshabilitación de Vehículo; y,

- k) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

**Art. 43. Habilitación de Vehículo.-** Es la resolución administrativa por la cual un vehículo ingresa a la operadora autorizada, dentro de los 360 días, desde la resolución de contratos de operación/renovación, permisos de operación/renovación e incremento de cupo; si dentro del plazo, no ingresa una unidad vehicular, el cupo se revertirá al Estado.

**Art. 44. Requisitos para Habilitación de Vehículo.-** Los requisitos son:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora, y el socio/ia o accionista propietario del vehículo a ser cambiado;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;
- f) Copia de cédula de ciudadanía, certificado de votación y licencia profesional acorde a la modalidad del socio/ia o accionista que realiza la habilitación vehicular;
- g) Copia actualizada de la matrícula del vehículo.
- h) Consolidado original y actualizado, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- i) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097-DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- j) En caso de que el vehículo entrante haya sido de servicio público debe ser previamente deshabilitado (resolución de deshabilitación);
- k) Listado actualizado de los socios/ias o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;
- l) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista;
- m) Comprobante de pago adenda por Habilitación de Vehículo; y,
- n) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

## SECCIÓN V

### CAMBIOS DE SOCIO Y HABILITACIÓN DE VEHÍCULO

**Art. 45. Cambios de Socio y Habilitación de Vehículo.-** Es la resolución administrativa por la cual se autoriza el reemplazo del socio/ia o accionista, por un socio/ia o accionista entrante y se habilita una unidad. El automotor deberá cumplir con el cuadro de vida útil vigente, a la fecha de ingreso de la solicitud de cambio de socio/ia o accionista.

**Art. 46. Requisitos para cambio de Socio y Habilitación de Vehículo.-** Los requisitos son:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora, y el socio/ia o accionista propietario del vehículo a ser cambiado;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.

- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia del contrato de operación o permiso de operación y de todas las resoluciones de procedencia tanto del socio/ia o accionista como del vehículo;
- f) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación del socio/ia o accionista entrante y saliente;
- g) Copia de la licencia profesional acorde a la modalidad del socio o accionista. (Copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo);
- h) Historia laboral de IESS del socio/ia o accionista;
- i) Acta de aceptación del nuevo socio/ia, certificada por el secretario de la operadora de transporte (para cooperativas), en caso de compañías nómina de los accionista emitido por la Superintendencia de Compañías;
- j) Certificados de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, del socio/ia o accionista entrante;
- k) Copia actualizada de la matrícula del vehículo.
- l) Consolidado original y actualizado, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- m) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- n) El vehículo que ingresa debe ser superior en al menos un año al vehículo saliente.
- o) En caso de que el vehículo entrante haya sido de servicio público debe ser previamente deshabilitado mediante resolución administrativa;
- p) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza del socio/ia o accionista entrante y saliente;
- q) Comprobante de pago por Cambio de Socio y Habilitación de Vehículo; y,
- r) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

## CAPÍTULO IV

### INCREMENTO DE CUPOS

**Art. 47. Incremento de cupos.-** Es una resolución administrativa que otorga la concesión de nuevos cupos, a las operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público y comercial, se sujetará a estudios técnicos que será autorizado por el Concejo Municipal del Cantón Limón Indanza.

**Art. 48. Requisitos para la obtención de un incremento de cupo.-**

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia certificada del contrato de operación o permiso de operación vigente;
- f) Copia del acta de sesión de la asamblea o junta general según sea el caso, en la que conste los socios a incrementar;
- g) Listado actualizado de los socios/as o accionistas emitido por la Superintendencia de Compañías o de Economía Popular y Solidaria;

- h) Copia de la cédula de ciudadanía y certificado de votación de los aspirantes a socios/as o aspirantes a accionistas;
- i) Copia de la licencia profesional del socio o accionista acorde a la modalidad, o copia certificada del contrato de trabajo registrado en el Ministerio de Trabajo, con un chofer profesional acorde a la modalidad, si el accionista no posee licencia profesional o posee más de un vehículo;
- j) Certificados de cada socio de no ser miembro activo de la Policía Nacional o Fuerzas Armadas, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, de los socios/as o accionistas;
- k) Historia laboral del IESS de los aspirantes a socios/as o accionistas;
- l) Consolidado original y actualizado, otorgado por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza (máximo 30 días calendario);
- m) Copias de las facturas de compra de los vehículos, certificadas por la casa comercial y/o copias notariadas de los contratos de compra venta con reconocimiento de firmas; la constatación emitida por la Dirección de Regulación de la ANT para vehículos iguales o menores al 2010, de conformidad con la Resolución No. 097- DIR-2016-ANT y sus modificatorias, o la resolución que estuviere vigente;
- n) Copia de la Matrícula de los vehículos a ingresar;
- o) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza de los aspirantes a socios/as o accionistas y la operadora;
- p) Comprobante de pago adenda por Incremento de cupos; y,
- q) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

**Art. 49. Vigencia.-** El incremento de cupo tendrá vigencia por el tiempo que reste para la caducidad del contrato o permiso de operación.

## CAPÍTULO V

### RUTAS Y FRECUENCIAS

**Art. 50. Rutas y Frecuencias.-** Las rutas y frecuencias son el recorrido e itinerario, determinados y autorizados por el Concejo Municipal, otorgados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, en favor de las operadoras de transporte autorizadas.

Las rutas y frecuencias son de propiedad del Estado, por lo tanto, no son susceptibles de negociación o comercialización, por parte de las operadoras o terceras personas.

En una misma ruta, podrá autorizarse la presentación del servicio, a más de una operadora, sujetándose a los parámetros técnicos establecidos.

**Art. 51. Modificación de Rutas y Frecuencias.-** Es la variante, en parte, de las rutas y frecuencias asignadas a las diferentes operadoras de transporte terrestre de personas y/o bienes, podrán ser modificadas de oficio o a petición de parte y en base a estudios de oferta y demanda, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ordenanza, y mediante la Suscripción de un nuevo título habilitante.

**Art. 52. Concesión de Rutas y Frecuencias.-** Es el otorgamiento de rutas y frecuencias a una operadora legalmente constituida, en una determinada localidad, se sujetará a la planificación y estudios técnicos, realizados por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial y la aprobación del Concejo del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

**Art. 53. Alargamiento Rutas y Frecuencias.-** Son ampliaciones aprobadas por el Concejo Municipal y otorgadas por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial a rutas y frecuencias establecidas en los títulos habilitantes.

**Art. 54. Requisitos para concesión modificación o alargamiento de Rutas y Frecuencias.-** Las operadoras de transporte terrestre, para la concesión o modificación de rutas y frecuencias, deben contar con el estudio técnico favorable y cumplir los siguientes requisitos:

- a) Formulario de solicitud firmada por el representante legal de la operadora;
- b) Copia del nombramiento del representante legal vigente; para compañías, registrado en la Superintendencia de Compañías, Registro Mercantil, o certificación de la conformación de la directiva de la operadora en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria para cooperativas.
- c) Copia de cédula y certificado de votación vigente del representante legal;
- d) Copia del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado de la operadora.
- e) Copia certificada del contrato de operación o permiso de operación vigente;
- f) Certificado de no adeudar al Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza de la operadora;
- g) Comprobante de pago por Concesión y Modificación de Rutas y Frecuencias; y,
- h) Los demás que establezca la Agencia Nacional de Tránsito a través de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza para cada una de las modalidades.

**Art. 55. Vigencia.-** El plazo de vigencia de las rutas y frecuencias otorgadas, a una operadora de transporte público terrestre, será el mismo del contrato de operación que haya suscrito con la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

**Art. 56. Suspensión y Revocatoria.-** El Concejo Municipal del Cantón Limón Indanza podrá suspender y/o revocar las rutas y frecuencias otorgadas a una operadora, por incumplimiento a las disposiciones establecidas mediante informe de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.

## CAPÍTULO VI DE LAS TASAS

**Art. 57. Cuadro de Tasas.-** Se establecen las siguientes tasas por trámites relacionados a la emisión de títulos habilitantes:

**Art. 58. Títulos habilitantes y resoluciones administrativas:**

PERMISOS, LICENCIAS Y PATENTES	CANTIDAD	VALOR	
Salvaconductos (Ordenanzas Tránsito)	Por Unidad	-	Pago derecho administrativo
Permiso de operación / renovación	Por Unidad	15% SBU	Quince por ciento de un Salario Básico Unificado
Contrato de operación / renovación	Por Unidad	15% SBU	Quince por ciento de un Salario Básico Unificado
Incremento de cupo	Por Cupo Autorizado	15% SBU	Quince por ciento de un Salario Básico Unificado
CERTIFICACIONES			
Resolución adenda por habilitación	Por Unidad	5% SBU	Cinco por ciento de un Salario Básico Unificado
Resolución adenda por deshabilitación	Por Unidad	5% SBU	Cinco por ciento de un Salario Básico Unificado
Resolución adenda por cambio de socio	Por Unidad	1 SBU	Un Salario Básico Unificado
Resolución adenda por cambio de vehículo	Por Unidad	5% SBU	Cinco por ciento de un Salario Básico Unificado
Resolución adenda por cambio de socio y vehículo	Por Unidad	1 SBU	Un Salario Básico Unificado
Resolución adenda por cambio de socio con habilitación vehículo	Por Unidad	1 SBU	Un Salario Básico Unificado
Reforma estatutos	Operadora	1 SBU	Un Salario Básico Unificado
Desvinculación adenda socio y/o accionistas	Operadora	1 SBU	Un Salario Básico Unificado
Resolución de Factibilidad (Constitución Jurídica)	Operadora	3 SBU	Tres Salarios Básicos Unificados
PRESTACIÓN DE SERVICIOS			

Concesión y modificación de rutas y frecuencias	Operadora	1,5 SBU	Un y medio Salario Básico Unificado
Tasa de entrega o reposición de adhesivos de registro municipal	Por Unidad	6% SBU	Seis por ciento de un Salario Básico Unificado
Certificación de documentos	Hoja	0,03 ctvs	Tres centavos por hoja
Permiso uso de vía (desfiles, competencias deportivas, marchas) longitudinales	Por Unidad	-	Derecho Administrativo
Autorización programada transporte público (por un periodo determinado)	Por Unidad Autorizada	5% USB	Seis por ciento de un Salario Básico Unificado

**Art. 59. Trámites de Revisión y Matriculación Vehicular:**

<b>CERTIFICACIONES</b>	<b>VALOR</b>
Inscripción de Gravamen	7,00
Levantamiento de Gravamen	7,00
Traspaso Dominio Vehicular	7,00
Baja de Vehículos / Reversión	7,00
Modificación de Características del Vehículo	7,00
Cambio de Color, Cambio o Baja de Motor	7,00
Cambio de Tipo / Clase	7,00
Bloqueo o Desbloqueo en el Sistema	7,00
Certificado Único Vehicular (CUV)	7,00
Certificado de Poseer Vehículo (CVP)	7,00
<b>INSCRIPCIONES, REGISTROS, MATRICULAS</b>	<b>VALOR</b>
Duplicado de Matrícula	22,00
Sticker Revisión Vehicular	5,00
Duplicado Sticker Revisión Vehicular	5,00
<b>OTRAS MULTAS</b>	<b>VALOR</b>
Recargo por Retrasos en el Proceso Completo de Matriculación Vehicular Dentro de la Calendarización - Particulares	25,00
Recargo por Retrasos a la Revisión Semestral Vehicular y/o Matriculación Dentro de la Calendarización - Públicos	25,00
Revisión Vehículos Detenidos	10,00
<b>PRESTACION DE SERVICIOS</b>	<b>VALOR</b>
Revisión Técnica Vehicular Livianos	26,58
Revisión Técnica Vehicular Pesados	41,81
Revisión Técnica Vehicular Buses	35,17
Revisión Técnica Vehicular Motocicletas y Plataformas	15,86

El valor por la tasa de Revisión Técnica Vehicular estará en relación con el número de revisiones a las que accede el usuario, establecido en el siguiente cuadro:

<b>REVISIÓN</b>	<b>VALOR TOTAL</b>
Primera	100%
Segunda	0%
Tercera	50%
Cuarta	100%

## **CAPÍTULO VII**

### **REVISIÓN Y MATRICULACIÓN VEHICULAR**

#### **SECCIÓN I**

#### **REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR**

**Art. 60. De la Revisión Técnica Vehicular.-** Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, previo al otorgamiento de la matrícula procederá a la revisión técnica vehicular, a través del personal especializado y designado para el efecto, quien se encargará de verificar las condiciones técnico mecánicas, de seguridad

ambientales, y de confort de los vehículos, conforme lo determinado por el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normas aplicables.

**Art. 61. Procedimiento.-** La revisión técnica vehicular se desarrollará en las instalaciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial. Antes del ingreso de los vehículos a los patios de revisión de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial, el propietario del vehículo presentará toda la documentación requerida para la revisión técnica vehicular, así como la cancelación de todos los valores generados por la autoridad recaudadora.

## SECCIÓN II

### MATRICULACIÓN VEHICULAR

**Art. 62. De la Matriculación.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, realizará la matriculación de los vehículos una vez que se haya procedido con la revisión técnica vehicular, para lo cual emitirá la correspondiente matrícula, previo al pago de impuestos y tasas correspondientes, en cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento así como la normativa aplicable.

## CAPÍTULO VIII

### SEGURIDAD VIAL

#### SECCIÓN I

##### SEÑALÉTICA

**Art. 63. Señalética de tránsito.-** Dentro de sus competencias, corresponde a la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial, evaluar los procesos de señalización vertical, horizontal y semaforización, dentro del cantón Limón Indanza, previo a los informes técnicos correspondientes.

**Art. 64. Conservación de la Señalética.-** Para la instalación de rótulo de anuncios publicitarios, las o los interesados deberán obtener la autorización del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, quien vigilará que el rotulo no afecte a la señalética de tránsito.

## CAPÍTULO IX

### DE LOS SERVICIOS CONEXOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

**Art. 65. Lugares de ubicación de terminales y estaciones de transferencia.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, establecerá los lugares adecuados, para el funcionamiento de terminales y estaciones de transferencia, del transporte interprovincial, intraprovincial e intracantonal; así como, los pasos alternos, para la circulación del transporte de carga pesada.

**Art. 66. Del funcionamiento, operación y control de servicios conexos.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, establecerá las normas para el funcionamiento, operación y control de las mencionadas instalaciones, las mismas que deberán utilizar obligatoriamente, todas las operadoras de transporte público de pasajeros, que se encuentran habilitadas por los correspondientes organismos de transporte terrestre.

**Art. 67. Disposiciones Técnicas.-** El servicio de transporte Urbano-Intracantonal se prestará en Buses y Minibuses de conformidad con al Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038.

## CAPÍTULO X

### DEL RÉGIMEN DISCIPLINARIO

#### SECCIÓN I

Del control, fiscalización y sanciones administrativas a las operadoras de transporte público y comercial

**Art. 68. Control, fiscalización y sanciones.-** El control y fiscalización de lo determinado en la presente ordenanza le corresponde a la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza para lo cual podrá coordinar con la Policía Municipal, Agencia Nacional de Tránsito y Policía Nacional.

El Procedimiento administrativo sancionador le corresponde ejecutar al Comisario o Comisaria Municipal

**Art. 69. Factores a tomar en cuenta en el control y fiscalización.-** Los factores a tomar en cuenta dentro del proceso de fiscalización y control son los siguientes:

- a) Cumplimiento de los Parámetros operacionales como: Rutas, frecuencias, intervalos, inicio y fin de operaciones, número de pasajeros, tiempo utilizado en el cumplimiento de una ruta.
- b) El cumplimiento de los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte terrestre público y comercial;
- c) Que las unidades vehiculares cuenten con los respectivos distintivos de identificación;
- d) Que el conductor de la unidad, porte la tarjeta de identificación vehicular y demás documentos de tránsito, establecidos por la Ley, el reglamento y la presente ordenanza;
- e) El uso obligatorio de los terminales terrestres, estaciones de transferencia, paradas y pasos alternos establecidos por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.
- f) Utilización de los espacios de estacionamiento no autorizados para transporte comercial.
- g) Verificación de la flota mínima de operación.
- h) Inicio y fin de operaciones de las operadoras de transporte.
- i) Las que establezca la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.

## SECCIÓN II

### SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE

**Art. 70. Contravenciones.-** Se sancionará, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado del trabajador en general vigente:

- a) Al propietario o propietaria del vehículo que no mantenga las características reglamentarias en las unidades de servicio público o comercial, de acuerdo a la normativa vigente.
- b) Al propietario/a que no acate las disposiciones legales y reglamentarias de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.
- c) Al propietario/a de la unidad vehicular que se niegue a brindar el servicio.
- d) A la operadora que incumpla con parámetros operacionales como: Rutas, frecuencias, intervalos, inicio y fin de operaciones, número de pasajeros, tiempo utilizado en el cumplimiento de una ruta.
- e) Al propietario de las unidades vehiculares que no cuenten con los respectivos distintivos de identificación.
- f) Al propietario de la unidad, cuyo conductor no porte la tarjeta de identificación vehicular.
- g) A la operadora que no cumpla con el uso obligatorio de los terminales terrestres, estaciones de transferencia, paradas y pasos alternos establecidos por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.
- h) Al propietario del vehículo que haga uso de los espacios de estacionamiento no autorizados para transporte público y comercial.
- i) A la operadora que no realice la verificación de la flota mínima de operación.
- j) A la operadora que no cumpla con el horario de inicio y fin de operaciones asignadas.
- k) A la operadora que no acate las disposiciones y notificaciones legales de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial; y,
- l) Al propietario cuyo conductor que falte de palabra u obra al usuario o al servidor público;

**Art. 71. Suspensión Temporal del contrato o permiso de operación al propietario.-** Se suspenderá por quince días el contrato o permiso de operación al propietario en los siguientes casos:

- a) En caso de taxis convencionales y ejecutivos, se aplicará esta sanción, cuando no utilicen el taxímetro o alteren su funcionamiento; y,

- b) Operación indebida fuera del área y/o horario de permiso o contrato de operación, como fuera del área de su jurisdicción.

**Art. 72. Suspensión Temporal del contrato o permiso de operación a la operadora.-** Se suspenderá por treinta días el contrato o permiso de operación a la operadora, cuando una de sus unidades ocasione accidentes de tránsito con muerte de una o más personas, con sentencia condenatoria debidamente ejecutoriada.

**Art. 73. Revocatoria del contrato o permiso de operación.-** Se revocará el contrato o permiso de operación por:

- a) Disolución y liquidación de la operadora;
- b) Paralizar el servicio salvo disposición de la autoridad, caso fortuito o fuerza mayor debidamente justificada;
- c) Cambiar sin autorización el objeto o razón social de la operadora, con uno que no sea exclusivo al de la modalidad al que fueron autorizados para la prestación del servicio,
- d) Tener imposibilidad técnica para prestar el servicio de transporte en las modalidades en las que el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza mantiene competencias, por no contar con flota vehicular, sin que esta sea respondida en el plazo de sesenta días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación correspondiente por parte de la autoridad competente;
- e) Presentar información y/o documentos falsos, para la obtención del título habilitante;
- f) Por existir declaración judicial de nulidad de la resolución que otorga el contrato o permiso de operación.
- g) Incumplir las disposiciones establecidas en el contrato o permiso de operación; e,
- h) Incumplir las normas determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y reglamentos aplicables.

**Art. 74. Infracciones de Primera Clase.-** Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionadas con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

- 1) El incumplimiento de las estipulaciones contractuales suscritas por parte del operador, en cuanto no constituya una infracción más grave;
- 2) No atender en un plazo máximo de 96 horas los reclamos presentados por escrito por los usuarios a las operadoras sobre incumplimiento de las frecuencias otorgadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 3) Las operadoras que para el cumplimiento de sus fines, importen, fabriquen, distribuyan o vendan vehículos, partes o piezas, y no cumplan con las especificaciones técnicas y los permisos correspondientes establecidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización, Ministerio de Industrias y Competitividad, Ministerio del sector del transporte y la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 4) Las operadoras que se dediquen a la venta de partes o piezas de vehículos, y que no dispongan del certificado de homologación;
- 5) Proveer a la Comisión Nacional o a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, información inexacta o incompleta sobre aspectos de los títulos habilitantes, frecuencias y rutas;
- 6) La falta de pago de derechos y contribuciones, en los plazos estipulados;
- 7) No proveer información solicitada por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que sea necesaria para que este Organismo pueda ejercer sus funciones, de planificar, evaluar, regular las actividades de transporte;
- 8) No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora en los documentos que suscriba con la Comisión Nacional o la Comisión Provincial correspondiente, títulos habilitantes, contratos, permisos de operación, las frecuencias y rutas;
- 9) No llevar contabilidad de costos separada de los servicios que presta la operadora;
- 10) Las operadoras, que no cumplan con las normas de protección ambiental y de contaminación de ruido determinados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o el Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza.

**Art. 75. Infracciones de Segunda Clase.-** Constituyen infracciones de transporte de segunda clase, que serán sancionadas con multa de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

- 1) Reincidir en el período de un año, de una misma infracción de primera clase;
- 2) Incumplir las disposiciones legales y contractuales, referentes a los contratos, autorizaciones y permisos de operación, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados por el Gobierno Municipal de Limón Indanza;
- 3) El uso de contratos de adhesión no aprobados ni inscritos en el Gobierno Municipal de Limón Indanza;
- 4) Realizar la conexión de rutas en términos o condiciones distintas a las establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y/o el Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza;
- 5) Cobrar por la prestación de servicios de los operadores, tarifas superiores a las reguladas por la el Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza, o a las establecidas en los contratos de operación;
- 6) Incumplir las condiciones establecidas en los planes operacionales;
- 7) El acuerdo entre varios operadores que tenga como objeto el restringir o distorsionar la competencia, influir arbitrariamente en los precios, el reparto total o parcial de rutas y frecuencias, o la concertación en procesos competitivos que se lleven a cabo de conformidad con esta Ley; sin perjuicio de las acciones legales que por competencia desleal se puedan iniciar;
- 8) Los acuerdos entre operadores, que tengan por objeto impedir o limitar el uso de determinados vehículos que no estén descritos en el Reglamento y para este tipo de transporte;
- 9) Efectuar publicidad ofreciendo servicios de transporte y carga distintos a los autorizados o permitidos;
- 10) La utilización de frecuencias sin contar con los permisos, evaluaciones técnicas y certificaciones autorizadas por el Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza;
- 11) Impedir u obstaculizar la supervisión, control y evaluación en los operadores por parte del Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza;
- 12) El cobro de servicios no utilizados por el usuario.

**Art. 76. Infracciones de Tercera Clase.-** Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes:

- a) Reincidir en el período de un año, en la comisión de una misma infracción de segunda clase;
- b) La prestación de servicios que no correspondan al objeto del contrato de operación, autorización, permiso o licencias, frecuencias o rutas que no se les haya asignado conforme a la Ley;
- c) Las operadoras o los propietarios de los vehículos de transporte terrestre que incumplan la obligación de afiliarse al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) a los conductores y oficiales que laboran en sus unidades, sin perjuicio de las demás acciones legales a que hubiere lugar;
- d) Las que realicen operaciones clandestinas de servicios y transportación, en cualquiera de sus modalidades;
- e) Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad;
- f) Interrumpir o suspender, sin causa justificada, la prestación de servicios de operadores.

**Art. 77. Del procedimiento sancionatorio.-** El proceso de sanción a las operadoras puede iniciar de oficio o petición de parte, mediante denuncia por escrito debidamente fundamentada por parte de los usuarios, reporte de autoridades policiales o de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal cantón Limón Indanza que se emitan en base a operativos o controles realizados por las mismas.

El procedimiento se iniciara mediante auto debidamente motivado que determine con precisión el hecho acusado, la persona presuntamente responsable del hecho, las placas y número del disco del vehículo y la operadora a la que pertenece, la norma que tipifica la infracción y la sanción que se impondría en caso de encontrar responsabilidad. En el mismo auto se solicitarán los informes y documentos necesarios para el esclarecimiento del hecho.

Con el auto de inicio del expediente se notificará a la operadora a la que pertenezca el socio accionista o conductor responsable del vehículo, concediéndole el plazo de cinco días para contestar de manera fundamentada los hechos imputados.

Con la contestación o en rebeldía se dará apertura al término probatorio de diez días, dentro de las que podrán constar la solicitud de informes, celebración de audiencias, y demás que sean admitidas en derecho. Vencido el término probatorio se dictará resolución motivada.

En caso de resolverse la responsabilidad en el cometimiento de una infracción que implique sanción pecuniaria se ordenará el pago en tesorería del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

En caso de incumplimiento de una operadora o unidad en el pago de una sanción se remitirá la documentación al departamento de coactivas.

**Art. 78.** La resolución será enviada a la Dirección Financiera del Gobierno Municipal del cantón Limón Indanza para el cobro de la sanción impuesta conforme la ley.

**Art. 79. Ejecución.-** Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial y a la Procuraduría Síndica del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

## DISPOSICIÓN GENERALES

**PRIMERA.-** La Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza, llevará un registro con la siguiente información: Operadoras de servicio de transporte; modalidades de transporte; vehículos destinados a cada servicio; rutas y frecuencias.

**SEGUNDA.-** Los acuerdos y resoluciones expedidos por el Concejo Nacional de Competencias y/o la Agencia Nacional de Tránsito dentro de las competencias de planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán aplicados de conformidad a las disposiciones de las ordenanzas, que para el efecto haya emitido o emita el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.

**TERCERA.-** En todo lo que corresponda y no esté expresamente regulado en la presente ordenanza, se aplicarán las disposiciones del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Reglamentos de Tránsito y las Resoluciones de carácter general que emita la Agencia Nacional de Tránsito.

En cuanto a los requisitos, plazos y lineamiento para la emisión de títulos habilitantes y de resoluciones administrativas, se aplicará las disposiciones contenidas en las resoluciones aplicables emitidas por el ente rector.

**CUARTA.-** Los estudios para nuevas operadoras de transporte se los realizará de acuerdo a la necesidad; y de acuerdo a la metodología proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito en consideración a las resoluciones existentes y a la presente Ordenanza.

**QUINTA.-** Los recursos que originen la aplicación de las tasas relacionadas a la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial, se destinarán al fortalecimiento y gestión de este servicio y obras en el ámbito del transporte.

**SEXTA.-** La presente Ordenanza prevalecerá sobre cualquier administrativa a las funciones de la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS



**PRIMERA.-** Los títulos habilitantes y autorizaciones emitidas con anterioridad a la aprobación y publicación de esta Ordenanza, seguirán vigentes hasta que la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito, y Seguridad Vial del Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza emita la resolución correspondiente sobre la petición de renovación

**SEGUNDA.-** El Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza realizará la revisión visual a los vehículos hasta la implementación del Centro de Revisión Técnica Vehicular donde será obligatorio la realización de este el proceso para culminar la Matriculación Vehicular y demás trámites correspondientes a títulos habilitantes.

### **DISPOSICIÓN FINAL**

**ÚNICA.-** La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, derogándose cualquier norma, regulación o disposición, de igual o menor jerarquía, que se le oponga.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán  
**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán  
**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la “**ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ..... , fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**



**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-**

De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la “**ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN LIMÓN INDANZA**”, para que entre en vigencia sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**



## EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA



### CONSIDERANDO:

**Que**, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 264 No. 6 otorga a los gobiernos municipales la competencia exclusiva para “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”;

**Que**, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 0006-CNC-2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 712 de 2012, resolvió transferir progresivamente las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, en términos previstos en dicha resolución.

**Que**, la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución No. 209-ANT-2014, de fecha Quito, 29 de octubre de 2014, resuelve: artículo 1.- Certificar que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza, empezará a ejecutar las competencias de Títulos Habilitantes, en el ámbito de su jurisdicción, a partir del 01 de noviembre de 2014, correspondiendo a este Cabildo el modelo de Gestión C, que emprende: la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la ley y al artículo 4 de la resolución mencionada que señala: “Las modalidades que les corresponde, dentro de la transferencia de las competencias en Títulos Habilitantes son: Transporte público intracantonal, transporte comercial en taxis convencionales, transporte comercial de carga liviana y transporte comercial escolar institucional; las demás modalidades seguirán siendo reguladas y gestionadas por la ANT”.

**Que**, entre otros problemas que afectan al servicio de transporte, están aquellos que se prestan sin autorización municipal;

**Que**, el control a la informalidad ha sido ineficiente y no ha dado los resultados esperados para garantizar seguridad y calidad en la prestación del servicio público, comercial y por cuenta propia, así como precautelar el orden y el cumplimiento de las ordenanzas y disposiciones municipales;

**Que**, es necesario controlar y sancionar, por los mecanismos legales propios, la afectación que se hace del servicio público por la presencia informal de unidades de transporte que operan sin autorización ni permiso municipal, en el cantón Limón Indanza;

**Que**, el 2 de abril de 2015 entró en vigencia la **ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA** que será responsable de los servicios que preste y ejercerá el control y sanción administrativa, de conformidad con la Ley, a todas y todos los usuarios que en su actividad perjudiquen, o afecten el funcionamiento de los sistemas para la prestación de los servicios que brinda; y, En ejercicio de sus competencias exclusivas y por la jerarquía normativa establecidas según disponen los últimos incisos de los Art. 264, 425 y 240 de la Constitución de la República;

### EXPIDE:

La siguiente: **ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LA PROMOCIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, CON O SIN TÍTULO HABILITANTE OTORGADO POR EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN LIMÓN INDANZA**

### CAPITULO I

#### Del Ámbito y Disposiciones Generales

**Art. 1.-** Las normas contenidas en esta ordenanza rigen para el Cantón Limón Indanza.

**Art. 2.-** La ejecución de esta Ordenanza le corresponde a la Unidad de Municipal, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. -UMTTTSV- Para su aplicación podrá contratar o asociarse con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.

**Art. 3.-** Todos los vehículos que circulen en el territorio del cantón Limón Indanza y que se utilicen para la prestación del servicio de transporte terrestre público, comercial o por cuenta propia, deben contar con un contrato, permiso de operación o autorización concedida por la Municipalidad del cantón Limón Indanza a través de la UMTTTSV.

**Art. 4.-** Los vehículos autorizados para prestar los servicios de transporte deberán portar los sellos de habilitación municipal colocados correctamente en los lugares indicados por UMTTTSV de manera que sean plenamente visibles desde todos los lados del vehículo; en su interior contarán con información clara y visible que indique el número de placa del vehículo, número de autorización municipal, fotografía y nombres completos de él o los conductores registrados para ese vehículo y el número telefónico autorizado por UMTTTSV para la recepción de denuncias. Adicionalmente deberán contar con los dispositivos tecnológicos, entre otros, el taxímetro, según las normas establecidas.

**Art. 5.-** Corresponde a los inspectores de tránsito designados por UMTTTSV, al personal de la Guardia Ciudadana y a la Policía Nacional cumplir con las disposiciones de esta Ordenanza.

**Art. 6.-** En el cantón Limón Indanza, ningún vehículo particular podrá ser usado o destinado para brindar servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia. A su vez, ningún vehículo con título habilitante podrá ser destinado para la prestación de un servicio distinto al autorizado.

**Art. 7.-** Los conductores y propietarios son solidariamente responsables por el cometimiento de las infracciones establecidas en esta Ordenanza. La Municipalidad iniciará las acciones por afección al servicio público y dictará las resoluciones de sanción a uno u otro indistintamente o de modo conjunto. Las infracciones son de carácter real por lo que, independientemente del cambio de propietario del vehículo con el que se cometiera la infracción, las sanciones y multas que se establecieron gravan al automotor.

**Art. 8.-** La UMTTTSV realizará controles permanentes y procederá a retirar de circulación los vehículos que no cuente con los títulos habilitantes que le son correspondientes. Los automotores retirados serán ingresados en los patios de retención vehicular dispuestos por UMTTTSV. Los vehículos serán devueltos a sus propietarios o conductores una vez que se dicte la resolución, se pague la multa y se cumpla con los procedimientos de cambio de pintura, retiro de adhesivos, partes y otros equipos exclusivos del servicio de transporte, según corresponda. Las sanciones administrativas son autónomas por afección al servicio público, independientes a las de tránsito y transporte y las que correspondan al ámbito penal.

## CAPITULO II

### De las Infracciones y Sanciones

**Art. 9.-** Constituye infracción administrativa por afección al servicio público la oferta o la prestación del servicio de transporte terrestre, público, comercial o por cuenta propia, en vehículos que no cuenten con un título habilitante y el registro municipal correspondiente que autorice la prestación del servicio.

**Art. 10.-** Las personas naturales o jurídicas que estando legalmente habilitadas, fomentaren o facilitaren la prestación de servicios irregulares, ya sea que tal irregularidad consista en la utilización de vehículos en servicios distintos al de su título habilitante o la utilización del nombre de la empresa, compañía, asociación o cooperativa, serán sancionados del siguiente modo:

a) La utilización de un vehículo para un servicio distinto al autorizado en su título habilitante será sancionado con la cancelación de su título y en consecuencia la compañía, empresa, asociación o cooperativa perderá el cupo correspondiente.

b) La compañía, empresa, asociación o cooperativa que preste su nombre, distintivos o que por cualquier otro medio facilite la prestación de servicio de transporte a unidades que no cuenten con título habilitante, será sancionada con una multa equivalente a diez salarios mínimos vitales,

sin perjuicio de las acciones penales a las que diere lugar. La reincidencia dará lugar a la cancelación del título habilitante para la compañía, empresa, asociación o cooperativa.

**Art. 11.-** El propietario del vehículo que preste el servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades sin contar con el título habilitante, será sancionado con una multa igual a un salario mínimo unificado del trabajador en general y a las costas que ocasione la movilización y custodia del vehículo, mientras dure el proceso de juzgamiento. La reincidencia será sancionada con el doble de la multa establecida y diez días de detención del vehículo.

**Art. 12.-** Se sancionará con una multa de diez salarios del trabajador en general, la promoción y la oferta para formar asociaciones, empresas, cooperativas o compañías de transporte en las modalidades de servicio que estén suspendidas por la UMTTTSV. La multa se impondrá al promotor previo trámite de juzgamiento que se iniciará de oficio o por denuncia, el Comisario Municipal notificará al presunto o presuntos infractores y señalará día y hora para una audiencia. El día de la audiencia, con la comparecencia del presunto infractor o en rebeldía, se abrirá un término de prueba no mayor de 6 días luego del cual se dictará la resolución que sea pertinente. La sanción administrativa por la promoción y oferta del desarrollo de actividades de servicio público que estén suspendidas por la UMTTTSV es independiente de la acción penal que por defraudación o estafa se instruyan por estas actividades. Quien fuere sancionado por promoción irregular de servicios no autorizados será inhabilitado para el otorgamiento de cupos y habilitaciones de servicio por un periodo de cinco años posteriores a la sanción.

**Art. 13.-** El vehículo autorizado para la prestación de servicio de transporte que incumpla con lo dispuesto en el Art. 4 de esta ordenanza, será retenido hasta que cumpla con lo dispuesto y la asociación, empresa, compañía o cooperativa de la que forme parte recibirá una multa equivalente a dos salarios mínimos unificados del trabajador en general. La reincidencia será sancionada con la cancelación del cupo correspondiente al vehículo infractor, sin que la compañía, asociación, empresa o cooperativa pueda recuperarlo.

**Art. 14.-** La UMTTTSV llevará un registro de las infracciones y sanciones derivadas de esta ordenanza, independientemente del catastro de los prestadores del servicio.

### CAPITULO III

#### Del Procedimiento para Sancionar

**Art. 15.-** La competencia para el juzgamiento y aplicación de las sanciones contempladas en esta Ordenanza corresponde a las Comisarías Municipales del Cantón, debiendo sustanciarse conforme al siguiente procedimiento:

1. El funcionario autorizado para el control vehicular o el policía, de oficio o a petición de parte denunciante, notificará mediante boleta o parte, al presunto infractor. La notificación dejará constancia de la infracción que se imputa, de las normas a aplicarse y de la obligación del administrado de señalar domicilio en un plazo no mayor a dos días para notificaciones futuras. La boleta o parte de la cual se informará al Comisario Municipal, será colocada en una parte visible del automotor o se dejará en el domicilio señalado por la Cooperativa, Empresa, Compañía o Asociación.
2. El Comisario Municipal una vez señalado domicilio por parte del infractor o en rebeldía, señalará día y hora para la audiencia de juzgamiento. Tal audiencia en ningún caso podrá ocurrir más allá de tres días término, contados desde que se haya fijado domicilio por parte del presunto infractor o propietario. De no haberse señalado domicilio para notificaciones, la misma se publicará en la página web de la Municipalidad, una vez transcurridos los dos días término para la determinación de domicilio judicial.
3. En la Audiencia se presentarán los documentos de descargo y se actuarán las pruebas que se estime pertinentes. La boleta o parte del funcionario municipal o de él o la Policía que actuó en la retención o dispuso que se inicie el proceso, goza de

presunción de buena fe. A la audiencia deberá concurrir el funcionario o policía que elaboró la boleta o parte.

4. Al finalizar la audiencia o máximo dentro de las 24 horas subsiguientes a la misma el Comisario dictará su resolución. La falta de comparecencia del administrado no suspende el trámite de procedimiento y juzgamiento. La Sindicatura Municipal sorteará las boletas o los partes para distribuir las entre las comisarías municipales.

**Art. 16.-** Cuando se desconozca el nombre del propietario, para la notificación bastará el señalamiento de la placa correspondiente y características de identificación del vehículo, marca, tipo y color. En estos casos, la imposición de la sanción se hará en la persona que aparezca como propietario, según la información proporcionada por el órgano competente.

**Art. 17.-** Las multas establecidas por las sanciones que se impongan y el costo de las actuaciones de la administración serán notificadas a la Tesorería de UMTTTSV para su recuperación y recaudación por la vía coactiva.

**Art. 18.-** De manera previa a la entrega del vehículo retirado de circulación, a costas del propietario se procederá a:

- a) Desmontar e inhabilitar los distintivos, taxímetros equipos de comunicación y otros que sean de uso exclusivo de los vehículos habilitados.
- b) Pintar de un color distinto, si se encontrare pintado de un color igual o semejante al que de conformidad a la normativa es exclusivo para los vehículos que prestan el servicio de transporte público o comercial.

**Art. 19.-** La flagrancia en el cometimiento de la infracción impone la actuación inmediata de las personas autorizadas para ello, quienes dispondrán el retiro de la circulación del vehículo involucrado.

**Art. 20.-** Los vehículos involucrados en el cometimiento de la infracción serán transportados con la custodia debida por los mismos infractores o mediante la utilización de winchas o plataformas habilitadas para este servicio. El servicio de winchaje y de conducción será prestado directamente por la UMTTTSV o indirectamente a través de contratos otorgados a prestadores públicos o privados.

**Art. 21.-** La imposibilidad de la retención del vehículo no impide ni limita el inicio del juzgamiento correspondiente. Basta para el juzgamiento la identificación del automotor y el propietario a nombre de quien se encuentra registrado.

**Art. 22.-** La UMTTTSV gestionará y organizará todos los procedimientos que permitan la plena aplicación de esta ordenanza.

**DISPOSICIÓN GENERAL:** Se prohíbe el otorgamiento de servicios en más de una modalidad a una misma persona, la UMTTTSV en un proceso de actualización y renovación de los títulos habilitantes verificará que quien tenga un cupo de servicio de una modalidad de transporte no lo reciba en otra.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

**PRIMERA.-** En el plazo de ciento ochenta días se actualizarán los títulos habilitantes del servicio de transporte comercial, otorgados a cada empresa, compañía, cooperativa, o asociación, previa la constatación física de la flota vehicular autorizada, verificando el cumplimiento de las obligaciones para la prestación del servicio, incluyendo lo dispuesto en el Art. 4 de esta ordenanza. Dicha actualización no conlleva la modificación del tiempo del permiso otorgado originalmente.

**SEGUNDA.-** Por un plazo de ocho meses se suspenden los trámites de cambio de socio dentro de la UMTTTSV, de las diferentes modalidades de transporte.

**TERCERA.-** En un plazo de ciento ochenta días la UMTTTSV capacitará a los Inspectores Municipales e instruirá a los Comisarios sobre la implementación de los mecanismos de aplicación de las competencias de juzgamiento que constan en la presente ordenanza.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA:**

**ÚNICA:** Se derogan todas las normas que se opongan a lo previsto en la presente ordenanza.

**DISPOSICIÓN FINAL**

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro

**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la **“ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LA PROMOCIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, CON O SIN TÍTULO HABILITANTE OTORGADO POR EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPALIDAD DEL CATÓN LIMÓN INDANZA”**, aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ....., fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARÍA DEL CONCEJO**



**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-**

De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la “**ORDENANZA PARA EL CONTROL Y SANCIÓN DE LA PROMOCIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, CON O SIN TÍTULO HABILITANTE OTORGADO POR EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPALIDAD DEL CATÓN LIMÓN INDANZA**”, para que entre en vigencia sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

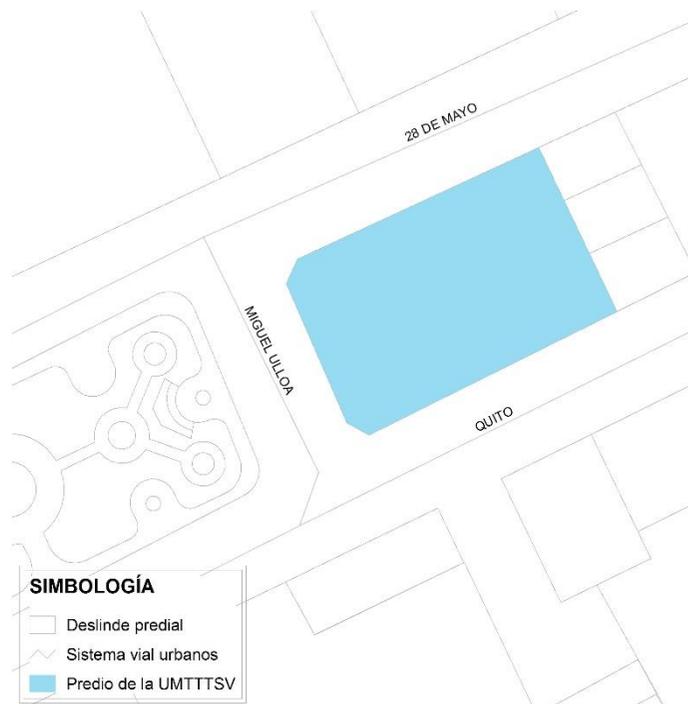
## 4. Nombre del Proyecto

Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV

### 4.1 Localización Geográfica

La Unidad Municipal de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es una dependencia de la municipalidad, se encuentra localizada en las calles Miguel Loja entre 28 de Mayo y Quito, del Cantón Limón Indanza de la Provincia de Morona Santiago.

Gráfico 1.- Localización de la UMTTTSV.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 4.2 Situación Actual

A partir del año 2014 la UMTTTSV, asumió ciertas competencias de acuerdo a lo establecido por la Agencia Nacional de Tránsito y en cumplimiento a la descentralización de los poderes del gobierno central. Cuenta con un área total de 36m<sup>2</sup> en un solo espacio, no posee el lugar adecuado para la revisión vehicular ni área específica para el bodegaje de equipos mecánicos y electrónicos.

## 4.3 Justificación

Con el fin de brindar un servicio de calidad es necesario que la UMTTTSV, cuente con el espacio e implementos necesarios para realizar la revisión vehicular, puesto que uno de los mayores inconvenientes, ya que al no contar con el espacio adecuado generan congestión vehicular poniendo en riesgo la vida de la población. A lo que se suma el obstáculo visual que causan los vehículos, dañando la imagen de los espacios circundantes.

## 4.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV.
- Plan de Gestión de la UMTTTSV.

## 4.5 Objetivos

### 4.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

#### 4.5.2 Objetivo General

Contar con la infraestructura adecuada para el normal funcionamiento de la UMTTTSV, garantizando el correcto desempeño de sus funciones.

#### 4.5.3 Objetivos Específicos

- Contar con el espacio adecuado para la revisión vehicular.
- Dotar a la Unidad con las áreas mínimas necesarias para el bodegaje de equipos.
- Trabajar conjuntamente con los diferentes niveles de gobierno para la correcta implementación y funcionamiento de la Unidad Municipal.
- Contar con las características establecidas y reguladas por la Agencia Nacional de Tránsito, y estar capacitado para las fiscalizaciones periódicas pertinentes.
- Mantener el nivel de calidad del servicio.

#### 4.6 Metas

Que a corto plazo la UMTTTSV cuente con las instalaciones adecuadas para su correcto funcionamiento.

#### 4.7 Actividades

Se plantearon las siguientes actividades para el mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en las que funciona la UMTTTSV:

- Identificar el terreno que cuente con áreas adecuadas para la implantación del proyecto arquitectónico. Se propone un terreno de 2500m<sup>2</sup> como mínimo; esto puede variar de acuerdo a los requerimientos establecidos por los entes reguladores.
- Realización de los estudios arquitectónicos necesarios para el mejoramiento de la infraestructura.
- Construcción o ejecución del proyecto.

- Implementación de los equipos necesarios para la revisión vehicular.
- Mantenimiento continuo de los nuevos espacios propuestos.
- Pago de los servicios básicos.

#### 4.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Establecer el terreno que cuente con áreas adecuadas para la implantación del proyecto arquitectónico.	6 *	40.000,00*
Realización de los estudios arquitectónicos necesarios para el mejoramiento de la infraestructura.	3	15.000,00
Construcción o ejecución del proyecto	5	80.000,00
Implementación de los equipos necesarios para la revisión vehicular	1	30.000,00
Mantenimiento continuo de los nuevos espacios propuestos.	Al menos 4 veces por mes **	125,00
Pago de los servicios básicos	1 vez por mes **	200,00
<b>TOTAL</b>	<b>15 meses</b>	<b>165.325,00</b>

\* El tiempo y el costo se ha establecido para un terreno de 2500 m<sup>2</sup>, estos pueden variar dependiendo de las dimensiones del mismo.

\*\* El tiempo para el mantenimiento y pago de los servicios básicos no están contemplado en el tiempo total de ejecución del proyecto por ser actividades continuas, una vez que entre en funcionamiento las instalaciones de la UMTTTSV.

## 4.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

En función a las actividades establecidas en el inciso anterior se determinó que el tiempo total para la ejecución del mismo será de 15 meses, teniendo un tiempo de vida útil de 25 años, siempre y cuando se dé el mantenimiento adecuado.

## 4.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Descripción de los habitantes	Número 0.000	Descripción de los habitantes	Número 0.000
Empresas de transporte público y comercial	4	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.
Usuarios del transporte público	35% de la población encuestada		
Población que posee licencia de conducir	16% de la población encuestada		

## 4.11 Indicadores de Resultados

Que el cantón Limón Indanza cuente con la UMTTTSV con las características físicas adecuadas para brindar un servicio apropiado, cumpliendo y en coordinación con los reglamentos planteados por los demás niveles de gobierno.

## 4.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 4.13 Autogestión y Sostenibilidad

Uno de los beneficios de la transferencia de competencias es que la municipalidad por asumir las diferentes responsabilidades podrá recibir una cantidad anual específica (Estos datos fueron explicados a mayor detalle en la etapa de diagnóstico), dichos recursos pueden orientarse para la realización del presente proyecto.

Otra alternativa para la construcción de la UMTTTSV, es la realización de préstamos a entidades crediticias estatales como el Banco de Desarrollo del Ecuador (BdE).

Otra fuente económica que apoyaría el desarrollo del proyecto es el ingreso que tiene la Unidad por el cobro de los diferentes trámites que realiza.

## 4.14 Marco Constitucional

De acuerdo a lo establecido en los artículos 314 al 317 del “Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial”, la ANT y el GAD cantonal son los encargados de velar o fiscalizar el correcto funcionamiento de la Unidad, así como de normar los requerimientos mínimos necesarios para la construcción del mismo.

## 4.15 Financiamiento del proyecto

- Banco de Estado
- Gobierno Autónomo Descentralizado
- Agencia Nacional de Tránsito.



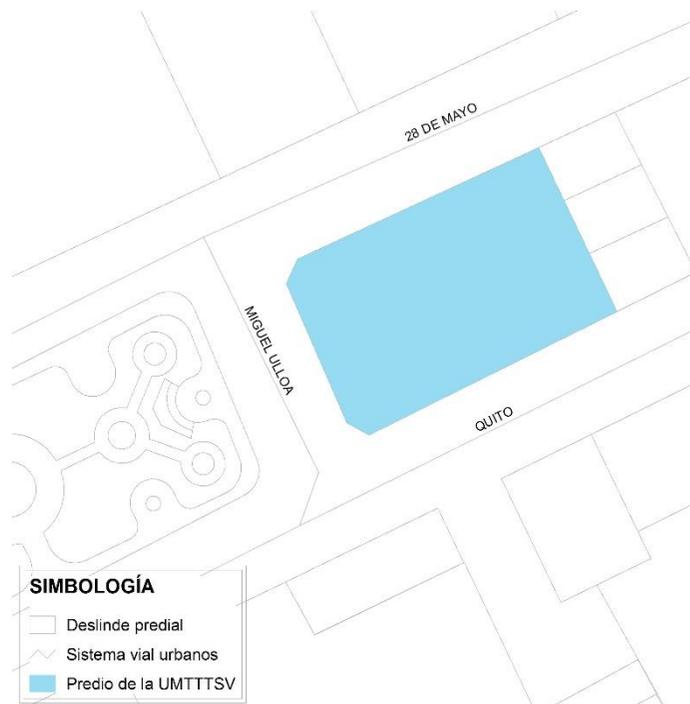
## 5. Nombre del Proyecto

Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV

### 5.1 Localización Geográfica

Actualmente la Unidad Municipal de Transito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es una dependencia de la municipalidad, se encuentra localizada en las calles Miguel Loja entre 28 de Mayo y Quito, del Cantón Limón Indanza de la Provincia de Morona Santiago.

Gráfico 1.- Localización de la UMTTTSV.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 5.2 Situación Actual

El artículo 311 del “Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”, establece siete parámetros de evaluación, para la aprobación de la revisión técnica vehicular; para ello es necesario que la UMTTTSV cuente con los equipos adecuados, los mismos que no posee completamente en la actualidad. Además es necesaria la creación de los espacios pertinentes, puesto que en la actualidad la revisión se realiza en la vía pública.

### 5.3 Justificación

Con el fin de ejecutar las competencias asumidas de manera correcta, es necesario que la UMTTTSV, cuente con los equipos necesarios, de acuerdo a lo establecido por las entidades rectoras.

### 5.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV.
- Plan de Gestión de la UMTTTSV.
- Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV.

### 5.5 Objetivos

#### 5.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 5.5.2 Objetivo General

Dotar de forma inmediata a la UMTTTSV con los equipos necesarios para la correcta realización del trabajo que les compete.

### 5.5.3 Objetivos Específicos

- Que la UMTTTSV, cuente con los equipos adecuados para la revisión vehicular y la realización de trámites.
- Trabajar conjuntamente con los diferentes niveles de gobierno para la adquisición e implementación de los equipos necesarios.
- Mantener el nivel de calidad del servicio.
- Contar con el personal idóneo para el manejo de los equipos.
- Contar con los espacios adecuados para la implementación de la maquinaria necesaria.
- Adquisición de los equipos adecuados.
- Capacitación a los técnicos que laboraran en la UMTTTSV, para el uso de los nuevos equipos.
- Mantener el enlace informativo con la ANT y el GADLIM para la correcta transferencia de información.

### 5.6 Metas

Que a corto plazo, la UMTTTSV adquiera los equipos necesarios para desarrollar correctamente las actividades que le competen, a fin de proporcionar un servicio de calidad a la población cantonal.

### 5.7 Actividades

Se plantearon las siguientes actividades para el mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en las que funciona la UMTTTSV:

- Realizar los estudios para la adquisición de equipos, de acuerdo a las necesidades y características del Área de estudio.
- Adquirir los equipos de oficina y aquellos destinados a la revisión técnica vehicular necesarios.

- Capacitar a los técnicos que laboraran en la UMTTTSV, para el uso de los nuevos equipos y para la correcta realización de los diferentes trámites.
- Dar mantenimiento continuo a la maquinaria adquirida.

### 5.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Realizar los estudios para la adquisición de equipos, de acuerdo a las necesidades y características del Área de estudio.	1	3.000,00
Adquirir los equipos de oficina y aquellos destinados a la revisión técnica vehicular necesarios.	3	30.000,00
Capacitar a los técnicos que laboraran en la UMTTTSV, para el uso de los nuevos equipos y para la correcta realización de los diferentes trámites.	1	1.000,00
Dar mantenimiento continuo a la maquinaria adquirida.	Las veces necesarias	125,00
<b>TOTAL</b>	<b>5 meses</b>	<b>34.125,00</b>

### 5.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

Para la adquisición e implementación de los equipos se ha estimado un tiempo aproximado de 5 meses, y su vida útil tendrá determinado de acuerdo a las especificaciones técnicas de cada equipo y el mantenimiento que se dé a los mismos.

## 5.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Descripción de los habitantes	Número 0.000	Descripción de los habitantes	Número 0.000
La UMTTTSV	1	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.
Las empresas que brindan transporte público y/o comercial	4		
Usuarios del transporte público.	35% de la población encuestada		
La población que posee vehículos.	16% de la población encuestada		

## 5.11 Indicadores de Resultados

Que la UMTTTSV posea todos los equipos adecuados para brindar un buen servicio.

## 5.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 5.13 Autogestión y Sostenibilidad

La compra de los implementos necesarios puede llevarse a cabo con el dinero que recibe el GAD municipal por la transferencia de competencias. Una segunda opción es gestionar créditos a instituciones bancarias siempre y cuando el GAD municipal cuente con capacidad de pago.

Es necesario el correcto manejo de los recursos económicos obtenidos por la recaudación de impuestos y cobros de trámites ya que estos pueden ayudar a la ejecución del proyecto.

## 5.14 Marco Constitucional

De acuerdo a lo establecido en el artículo 311 del “Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”, es responsabilidad de la UMTTTSV realizar la revisión técnica vehicular, para lo cual debe contar con los equipos necesarios.

## 5.15 Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado
- Banco de Estado
- Agencia Nacional de Tránsito.



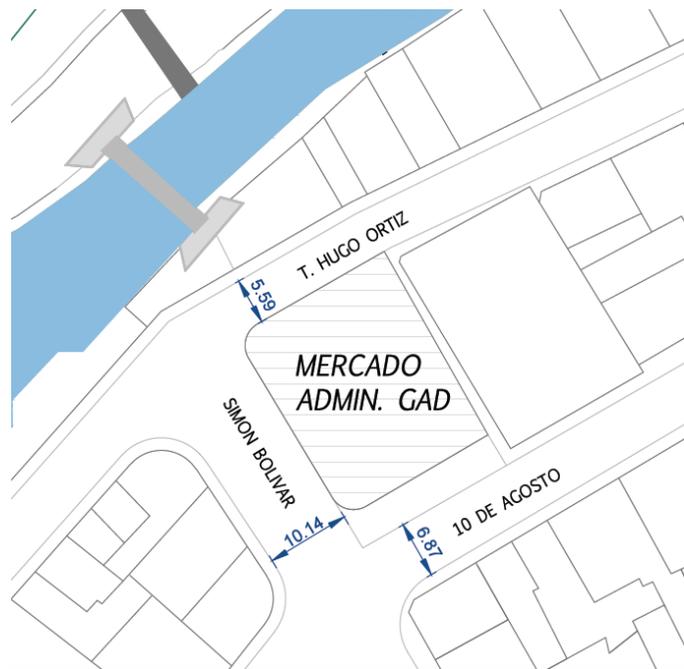
## 6. Nombre del Proyecto

Implementación de estacionamientos para el Mercado Central de Frutas.

### 6.1 Localización Geográfica

El actual mercado de frutas está localizado en las calles Simón Bolívar entre las calles Teniente Hugo Ortiz y 10 de Agosto, como se puede ver en el gráfico 1. Se ubica en la planta baja del edificio del GAD municipal.

Gráfico 1.- Localización del Mercado de frutas.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 6.2 Situación Actual

En la actualidad, el mercado de frutas comparte el edificio con la administración municipal. Tiene una superficie construida en planta baja de 462 m<sup>2</sup>.

El lugar no posee un espacio adecuado para el ascenso y descenso de productos para la comercialización en el mercado, lo que produce inseguridad para los peatones que llegan al lugar, generando además, problemas en el flujo vehicular, especialmente los días de feria. El problema se intensifica por la inexistencia de espacios adecuados para aparcamientos.

### 6.3 Justificación

Con la necesidad de proveer de zonas seguras para la comercialización de los productos en el mercado y evitar que la realización de estas actividades comerciales dificulte el correcto funcionamiento del tránsito, transporte y movilidad, es necesaria la implementación de zonas de estacionamientos y lugares específicas de embarque y desembarque de productos.

### 6.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado.
- Implementación de estacionamiento para el Recinto Ferial de Indanza.
- Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana del cantón Limón Indanza..
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Mejoramiento del material de aceras del área urbana.
- Implementación de rampas en las aceras del área urbana para la circulación de usuarios vulnerables.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana del cantón.

## 6.5 Objetivos

### 6.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 6.5.2 Objetivo General

Proveer de estacionamientos para el Mercado Central de Frutas, para mitigar la alta concentración vehicular en las zonas cercanas al mercado.

### 6.5.3 Objetivos Específicos

- Generar un espacio de trabajo óptimo, que brinde comodidad y seguridad a los comerciantes y usuarios.
- Generar espacios adecuados para el estacionamiento de los vehículos en las zonas cercanas al mercado central.
- Establecer zonas específicas para el embarque y desembarque de productos.
- Procurar la circulación segura de todos los actores sociales.
- Mejoramiento en las condiciones comerciales.

## 6.6 Metas

Que a corto plazo, el mercado de futas cuente con el número adecuado de estacionamientos de acuerdo a la demanda de los mismos, con una apropiada señalización y mantenimiento del mismo.

## 6.7 Actividades

- Elaborar los estudios arquitectónicos pertinentes para la implementación de los estacionamientos, una vez que se establezca la demanda de los mismos.
- Construir los estacionamientos.
- Dar mantenimiento continuo.

## 6.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaborar los estudios arquitectónicos pertinentes para la implementación de los estacionamientos, una vez que se establezca la demanda de los mismos.	1	1.000,00
Señalizar los estacionamientos.	2	2.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>3 meses</b>	<b>3.000,00</b>

## 6.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado para la ejecución del proyecto es de 3 meses, y su vida útil estará dada en función al mantenimiento y control del espacio implementado.

## 6.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Mercado Central	1	Habitantes del Cantón Limón Indanza	9.722 hab
Los comerciantes	-		
La población que realiza las comparas	-		

## 6.11 Indicadores de Resultados

Disminuir la alta concentración vehicular causada por la escasa existencia de espacios para estacionamiento de los vehículos particulares como de aquellos que movilizan los productos para su comercialización.

## 6.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 1: Proyectos beneficiosos que producirán una evidente mejora al medio ambiente por lo que no requiere un estudio de impacto ambiental.

## 6.13 Autogestión y Sostenibilidad

Es responsabilidad del Gobierno Municipal gestionar los fondos necesarios para la implementación de los estacionamientos para el mercado central, una opción es buscar ayuda del Banco Interamericano de Desarrollo mediante sus proyectos de vinculación en apoyo a la generación de fuentes de empleo, una segunda opción puede ser tramitar créditos con el Banco del Ecuador.

Una de las fuentes de ingresos existentes es la recaudación por la concesión o renovación de puestos, locales o espacios en el mercado, este rubro es una oportunidad económica para la realización del proyecto.

## 6.14 Marco Constitucional

De acuerdo a lo establecido en el art. 134 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, los mercados para la comercialización de productos forman parte del listado de bienes públicos, con base en esto, es responsabilidad del GADLI implementar, gestionar y supervisar, el funcionamiento correcto de los mercados existentes, en correlación con las demás instituciones que apoyan la producción y comercialización de productos agrícolas.

## 6.15 Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza.



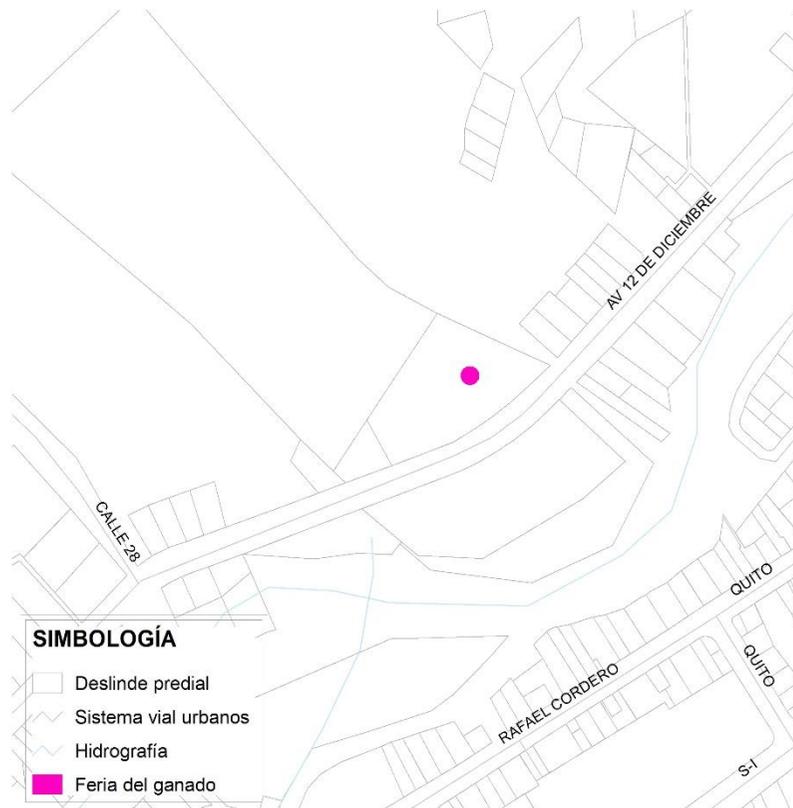
## 7. Nombre del Proyecto

Implementación de estacionamientos para la Feria de Ganado.

### 7.1. Localización Geográfica

La feria del Ganado se realiza en un sitio propiedad del Centro Agrícola Cantonal ubicado en la Av. 12 de Diciembre, como se ve en el gráfico 1.

Gráfico 1.- Localización del Mercado de la feria de Ganado.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 7.2. Situación Actual

No se dispone de un equipamiento necesario para realizar la feria de ganado, puesto que no cuenta con espacios de parqueo para la población que hace uso de dicha infraestructura, por lo que el estacionamiento deben hacerlo en la Av. 12 de Diciembre o las calles circundantes, produciendo interrupción en el tránsito vehicular, generando contaminación visual en este sector de la ciudad.

### 7.3. Justificación

Con la finalidad de mitigar los problemas que genera esta actividad directamente con la movilidad, el tránsito y transporte, se propone la implementación de estacionamientos para los usuarios de este equipamiento, sin perder de vista que es necesaria la construcción de la infraestructura adecuada.

### 7.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Frutas.
- Implementación de estacionamiento para el Recinto Ferial de Indanza.
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.

## 7.5. Objetivos

### 7.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

### 7.5.2. Objetivo General

Proveer estacionamientos para la feria del ganado, colaborando en la disminución de la congestión vehicular en las áreas circundantes de dicho equipamiento.

### 7.5.3. Objetivos Específicos

- Generar un espacio de trabajo óptimo, que de comodidad y seguridad a los comerciantes ganaderos.
- Generar espacios adecuados para el estacionamiento de los vehículos en las zonas cercanas a la feria ganadera.
- Procurar la circulación vehicular segura.

## 7.6. Metas

Es necesario que a corto plazo se implementen los estacionamientos necesarios en función a la demanda de los mismos, con la finalidad de brindar las condiciones adecuadas para el normal funcionamiento de la feria ganadera.

## 7.7. Actividades

- Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios de los diferentes procesos.

- Estudio para establecer la demanda de estacionamientos.
- Estudio de localización de los estacionamientos
- Realizar el estudio de pre-factibilidad
- Señalización de los estacionamientos

## 7.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios de los diferentes procesos.	1	1.000,00
Estudio para establecer la demanda de estacionamientos, localización, presupuesto y tiempo de ejecución de la obra.	2	4.000,00
Construcción de los estacionamientos.	1	5.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>4 meses</b>	<b>10.000,00</b>

## 7.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado para la ejecución del proyecto es de 4 meses, y su vida útil estará dada en función al mantenimiento y control del espacio implementado. No se debe olvidar que estos estacionamientos serán útiles hasta el momento en el que se construya el proyecto definitivo para la feria del ganado, donde se deberá tener en cuenta los estacionamientos.

### 7.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Porcentaje de la población económicamente activa que se dedica a actividades primarias.	59,37%	Habitantes del Cantón Limón Indanza	9.722 hab

### 7.11. Indicadores de Resultados

Que se implementen los estacionamientos necesarios en la feria ganadera.

### 7.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### 7.13. Autogestión y Sostenibilidad

Parte de la inversión para el proyecto de estacionamientos pueden ser solventados por los ingresos que se tiene del cobro de la concesión o renovación por pago del puesto, local o espacio en la feria de ganado, y mediante la gestión que realice el GADLI para la recaudación de fondos.

### 7.14. Marco Constitucional

El artículo 263 en el numeral 6 de la Constitución del Ecuador, ha establecido que es competencia de los gobiernos provinciales Fomentar la actividad ganadera. Sin embargo, es competencia de los gobiernos municipales llevar a cabo las actividades de saneamiento ambiental y mantenimiento de la infraestructura de los equipamientos, esto en función al artículo 264 numerales 4 y 7 respectivamente.

### 7.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado de Limón Indanza
- Banco del Estado



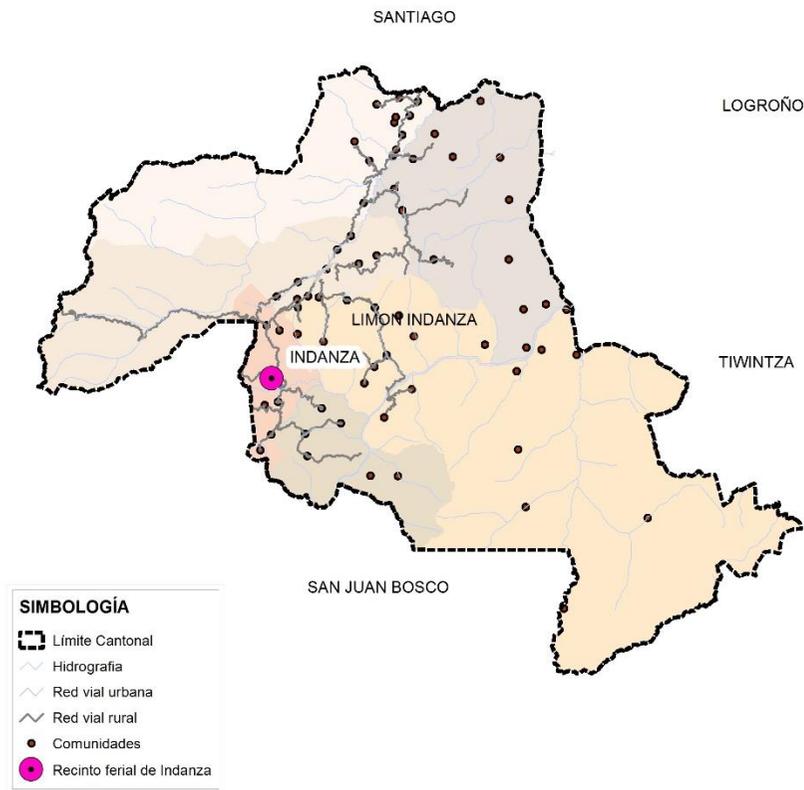
## 8. Nombre del Proyecto

Implementación de estacionamientos para el Recinto Ferial de Indanza.

### 8.1 Localización Geográfica

El Recinto ferial, actualmente se localiza en la Cabecera Parroquial de Indanza.

Gráfico 1.- Localización del Recinto ferial de Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 8.2 Situación Actual

Los días martes en la parroquia Indanza, se desarrolla la Feria Ganadera, una de las más importantes a nivel provincial, y de la región Amazónica. Los días miércoles en el mismo lugar se desarrolla la feria de quesos y quesillos, como en el caso anterior no cuenta con el número adecuado de estacionamientos.

### 8.3 Justificación

Con la finalidad de mitigar los problemas que genera esta actividad directamente con la movilidad, el tránsito y transporte, se plantea la implementación de estacionamientos para los usuarios de este equipamiento, puesto que el mayor conflicto se da al momento de acceder hasta el centro de comercio, por tal motivo los conductores se ven en la necesidad de estacionarse en la vía Troncal Amazónica, dificultando la movilidad en este sector.

### 8.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Implementación de estacionamientos para el Mercado Central de Frutas.
- Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana del cantón.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.

## 8.5 Objetivos

### 8.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

### 8.5.2 Objetivo General

Proveer estacionamientos al Recinto ferial de Indanza, para mitigar los problemas generados al momento de acceder al mismo.

### 8.5.3 Objetivos Específicos

- Generar un espacio de trabajo óptimo, que brinde comodidad y seguridad a los comerciantes ganaderos.
- Generar espacios adecuados para el estacionamiento de los vehículos en las zonas cercanas al Recinto Ferial.
- Disminuir los problemas de accesibilidad al Recinto Ferial de Indanza.
- Procurar una circulación vehicular y peatonal segura.

## 8.6 Metas

Que de forma inmediata se construyan los estacionamientos necesarios en el recinto ferial de Indanza, de manera que se facilite el flujo vehicular en la zona, especialmente los días Marte y Miércoles de Feria.

## 8.7 Actividades

- Realizar el proceso de contratación pública para realizar los estudios de los diferentes procesos.
- Estudio para establecer la demanda de estacionamientos, localización, presupuesto y tiempo de ejecución de la obra.
- Señalización de los estacionamientos.

## 8.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios de los diferentes procesos.	1	1.000,00
Estudio para establecer la demanda de estacionamientos, localización, presupuesto y tiempo de ejecución de la obra.	1	1.000,00
Señalizar los estacionamientos	1	5.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>3 meses</b>	<b>7.000,00</b>

## 8.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado para la ejecución del proyecto es de tres meses, y su vida útil estará dada en función al mantenimiento y control del espacio implementado. No se debe olvidar que estos estacionamientos son provisionales hasta el momento en el que se construya el proyecto definitivo para el Recinto Ferial de Indanza, dicho proyecto deberá contemplar los estacionamientos necesarios para su correcto funcionamiento.

## 8.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Porcentaje de la población económicamente activa que se dedica a actividades primarias.	59,37%	Habitantes del Cantón Limón Indanza	9.722 hab

## 8.11 Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con este proyecto es mejorar la accesibilidad al recinto ferial de Indanza, además de disminuir el porcentaje de vehículos que se estacionan en la vía Troncal Amazónica, asegurando el correcto flujo que debe existir en una vía de esta jerarquía.

## 8.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 8.13 Autogestión y Sostenibilidad

De acuerdo a la descentralización de competencias, es responsabilidad del Gobierno Provincial fomentar las actividades ganaderas y las similares a ellas, por tal motivo será el principal gestor en el cumplimiento del actual proyecto descrito, sin embargo la gestión económica deberá ser trabajada en conjunto con el GADMLI.

Se recomienda a los responsables de la gestión económica del proyecto trabajar conjuntamente con el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca, quien haciendo uso de su competencia y de los proyectos estratégicos por él planteado, puede apoyar a la construcción de los estacionamientos para el recinto ferial de Indanza.

## 8.14 Marco Constitucional

Por lo establecido en el Estatuto Orgánico por Procesos del MAGAP, es responsabilidad de dicho ministerio por medio de sus secretarías o dependencias las siguientes actividades.

- Gestión de Circuitos alternativos de comercialización.
- Gestión del comercio nacional e internacional del multisector agrícola, ganadero, acuícola y pesquero.
- Normativa técnicas de circuitos alternativos de comercialización, entre otras.

El artículo 263 en el numeral 6 de la Constitución del Ecuador, ha establecido que es competencia de los gobiernos provinciales Fomentar la actividad ganadera y las similares a ella.

## 8.15 Financiamiento del proyecto

- Gobierno Provincial de Morona Santiago
- Gobierno Autónomo Descentralizado de Limón Indanza
- MAGAP.



## 9. Nombre del Proyecto

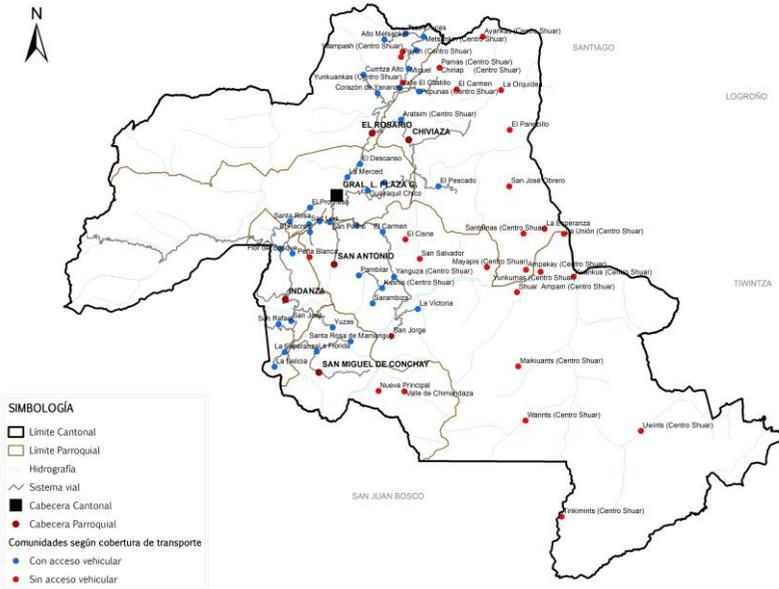
Cálculo de cupos para el transporte comercial.

### 9.1 Localización Geográfica

En el Cantón Limón Indanza existen 70 comunidades distribuidas en todo el territorio, de las cuales el 64,29% tienen acceso vehicular; es decir 45 comunidades.

Limón Indanza, cuenta actualmente con varias compañías de transporte comercial que ofertan el servicio a la población del cantón; en este tipo de transporte están las empresas de tipo Institucional, taxis, mixtos, de carga liviana y carga pesada. Sin embargo, este servicio llega únicamente a las comunidades que tienen acceso vehicular. (Ver gráfico 1)

Gráfico 1. Cobertura del transporte comercial en el Cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 9.2 Situación Actual

En el transporte comercial se identificaron varias compañías divididas de acuerdo con el servicio de transporte que prestan, teniendo una de carácter institucional, dos cooperativas de taxis y dos de transporte mixto, siendo únicamente las nombradas, aquellas que prestan el servicio de movilización de personas, con 35 unidades en cinco cooperativas.

Además, se localizaron empresas de transporte de carga liviana y pesada, que como su nombre lo indica se especializan en la transportación únicamente de carga, con 42 unidades en cinco cooperativas diferentes.

Entre los principales problemas identificados por la población está la falta de disponibilidad de las unidades a cualquier horario y los altos costos que representa la movilización. Sin embargo, son una buena alternativa de transporte, puesto que no tienen horarios específicos de recorridos y se acoplan a la necesidad del usuario.

## 9.3 Justificación

En el diagnóstico de Transporte se identificó que aproximadamente el 10% de la población cantonal utiliza como medio de movilización el transporte comercial, puesto que existen comunidades hacia las que no ingresa el transporte público, por lo que, la población debe hacer uso de otros medios motorizados para llegar hasta su destino.

Al ser el transporte comercial un medio alternativo de movilización después del transporte privado y público, es necesario establecer las unidades necesarias que cubran la demanda existente en el Cantón.

El proyecto se plantea frente a la necesidad de brindar una mejor movilización de la población en el cantón, mediante un estudio de las empresas o cooperativas que prestan el servicio de transporte y la demanda actual que estas deben cumplir, para poder establecer si las unidades que brindan el servicio son las necesarias o se requiere la implementación de nuevos cupos que aseguren la conformidad de la población al momento de movilizarse.

Sin embargo, el proyecto va de la mano con el control y regulación de la prestación de un adecuado servicio de transporte y el compromiso de los transportistas al momento de prestar un correcto servicio.

## 9.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Cálculo de tarifas para el transporte público y comercial.
- Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal.
- Implementación de paradas de transporte público urbano.
- Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.
- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.

## 9.5 Objetivos

### 9.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 9.5.2 Objetivo General

Establecer los lineamientos para el cálculo de cupos necesarios en el servicio de transporte comercial en base a la demanda de la población, para proporcionar una movilidad adecuada y sustentable.

### 9.5.3 Objetivos Específicos

- Realizar un estudio a detalle del transporte comercial.

- Identificar las compañías existentes que prestan el servicio de transporte comercial en el Cantón Limón Indanza.
- Establecer la demanda actual de la población en el servicio de transporte comercial.
- Determinar las zonas de mayor y menor demanda.

## 9.6 Metas

Al tener varias compañías que prestan el servicio de transporte comercial en el cantón, la ejecución del proyecto puede realizarse a mediano plazo, ya que adicionalmente es necesaria la implementación de un estudio completo para establecer la demanda actual, en base a la que se determinará el cálculo de cupos del transporte comercial.

## 9.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon diferentes actividades que permitirán un correcto desarrollo del proyecto, se detallan a continuación:

- Contratación de una consultoría para el establecimiento de cupos para el transporte comercial.
  - o Estudio completo del transporte comercial con parámetros puntuales acerca de los requerimientos para la implementación de cupos. Cantón Limón Indanza.
  - o Socializaciones y talleres con los socios de las compañías para la determinar la posibilidad de implementar nuevos cupos. (como mínimo 3)
- Asesoramiento y acompañamiento de la ANT para el desarrollo del estudio.

## 9.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio completo del transporte comercial con parámetros puntuales acerca de los requerimientos para la implementación de cupos. Cantón Limón Indanza.	3	15.000,00
Socializaciones y talleres con los socios de las compañías para la determinar la posibilidad de implementar nuevos cupos. (como mínimo 3)	3	3.000,00
Asesoramiento y acompañamiento de la ANT para el desarrollo del estudio.	6	2.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>12 meses</b>	<b>20.000,00</b>

## 9.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto para el cálculo de cupos para el transporte comercial, tiene una duración de 6 meses y su vida útil comprende desde su ejecución; en este caso al depender directamente de la demanda de la población del Cantón tendrá una vida útil de 20 años, tiempo en el que podría aumentar o disminuir la demanda de este medio de transporte.

## 9.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población encuestada que usa transporte comercial.	10%	Población total del Cantón	9.722

## 9.11 Indicadores de Resultados

La ejecución del proyecto pretende atender las necesidades de movilización de la población cantonal, prestando un adecuado servicio de transporte comercial a todas las comunidades con acceso vehicular y que no tienen otro medio de transporte, de manera que facilite no solo la movilización de personas sino de sus productos en caso de ser necesario. Incidiendo de manera directa en la economía cantonal, garantizando una adecuada y rápida movilización.

## 9.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionables; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 9.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria con recursos provenientes del GAD Municipal, por medio de la UTTTSV, al ser el organismo encargado del control y regulación en el Cantón, destinada a:

- Realizar el financiamiento para los estudios.
- Realizar gestión con la ANT para el asesoramiento de los estudios pertinentes.

## 9.14 Marco Constitucional

Es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, Art. 130 del COOTAD: “*Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial - TTTSV-*”, competencia transferida por el Consejo Nacional de Competencias -CNC- mediante Resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial No. 712 de martes 29 de mayo de 2012.

Competencia asignada inicialmente bajo el Modelo de Gestión “C” que no contemplaba la Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, y Control Operativo, sin embargo, en 2015 el Consejo Nacional de Competencias -CNC- revisó los modelos de gestión asignados, siendo el Modelo de Gestión B el que le corresponde al GAD Municipal Limón Indanza, entregándole la competencia de la Matriculación y Revisión Técnica Vehicular.

## 9.15 Financiamiento del proyecto

La Municipalidad al ejercer la competencia que regula y controla el tránsito y transporte terrestre, es el ente encargado del financiamiento del proyecto “Cálculo de cupos para el transporte comercial”, o a su vez gestionar ante organismos competentes, como la ANT para financiar el estudio previo al proyecto mencionado.

## 10. Nombre del Proyecto

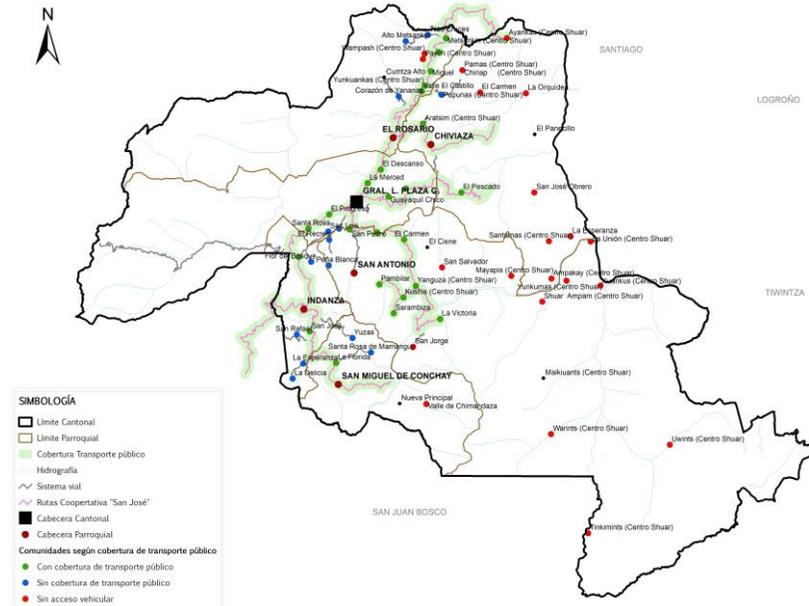
Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal.

### 10.1 Localización Geográfica

El Cantón Limón Indanza se localiza en la provincia de Morona Santiago, está conformado por seis parroquias y 70 comunidades distribuidas en todo el territorio, de las cuales el 64,29% tienen acceso vehicular; es decir 45 comunidades. Sin embargo, únicamente el 41,43% tiene cobertura del servicio de transporte público (29 Comunidades).

La cooperativa San José es la única que presta el servicio de transporte público en el cantón, con diferentes rutas y frecuencias establecidas en el territorio. (Ver gráfico 1)

Gráfico 1. Cobertura del servicio de transporte público en el Cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 10.2 Situación Actual

La cooperativa San José posee 10 unidades, de las cuales 8 de ellas son Bus tipo Costa o “Rancheras”, con una capacidad aproximada de 40 pasajeros cada una.

Tiene doce recorridos, de los cuales uno llega hasta el cantón vecino San Juan Bosco, es decir que sale de la jurisdicción cantonal. El porcentaje de cobertura del territorio cantonal es bajo, con solo el 7,10%.

A pesar de ser el segundo medio más utilizado para movilizarse, existe inconformidad por parte de los usuarios, debido al incumplimiento de los horarios y frecuencias establecidas, por motivos como: el mal estado de las vías o la poca demanda en determinados recorridos y horarios del día dependiendo de la ruta. Entre otro de los factores que incentiva el incumplimiento de recorridos y frecuencias está el bajo o casi nulo control por parte de autoridades competentes a lo que se suma la irresponsabilidad de los conductores para el cumplimiento de una adecuada prestación del servicio.

El mal estado de las unidades y la inseguridad e incomodidad que estas proporcionan al momento del viaje, es otro factor determinante para la inconformidad de los usuarios. Sin embargo, al ser la única cooperativa que presta el servicio de transporte público al Cantón, la población debe hacer uso de este medio de transporte para su movilización cotidiana.

## 10.3 Justificación

La cooperativa San José desempeña mayormente el servicio de transporte Intracantonal rural, puesto que de las doce rutas que cumple, once se realizan dentro de los límites del Cantón Limón Indanza. No obstante, la competencia de la empresa es a nivel intraprovincial, por lo que, el organismo encargado del control y regulación es la ANT.

Sin embargo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, capítulo II, Art 79; establece que “Por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico y estratégico para el Estado, las

operadoras deberán tener un **objeto social exclusivo** en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse.”; lineamiento que deberá estar especificado en el permiso y contrato de operación, trámite previo a la autorización para constituirse en compañías o cooperativas de transporte público. Una vez constituidas pueden solicitar el título habilitante (permiso de operación y contrato de operación) con el cual podrán operar como una compañía de transporte en la modalidad bajo al cual se han constituido.

Por lo que el estudio pretende gestionar la prestación del servicio de transporte público Intracantonal, con la opción que la compañía San José preste este servicio al Cantón o a su vez la Municipalidad incentive la creación de una nueva cooperativa que brinde el servicio Intracantonal.

## 10.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Cálculo de tarifas para el transporte público y comercial.
- Implementación de paradas de transporte público urbano.
- Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.
- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.

## 10.5 Objetivos

### 10.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 10.5.2 Objetivo General

Establecer los parámetros necesarios para gestionar la prestación del servicio de transporte público Intracantonal, mediante la existencia de la cooperativa San José con opción a la prestación únicamente de este servicio.

### 10.5.3 Objetivos Específicos

- Socializar con la cooperativa San José, para la factibilidad del cambio en los estatutos de la empresa, como transporte Intracantonal.
- Establecer las rutas y frecuencias definitivas, en base a un estudio previo de la demanda actual.
- Mejorar el servicio de transporte público Intracantonal existente.

## 10.6 Metas

La implementación del proyecto deberá ser a corto plazo (5 años), ya que es necesario el mejoramiento del servicio de transporte público, con recorridos y frecuencias establecidos en base a la demanda actual del Cantón, además que al ser competencia de la Municipalidad podrá regular y controlar el cumplimiento de los estatutos establecidos de manera que se garantice un adecuado servicio.

## 10.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon diferentes actividades que permitirán un correcto desarrollo del proyecto, se detallan a continuación:

- Contratación de una consultoría para el estudio de oferta y demanda actual del servicio de transporte público, para establecer los cupos necesarios de las unidades, mediante la aplicación de la metodología propuesta por la ANT en el “Estudio de movilidad para la estimación de la demanda y la determinación del número de cupos en el servicio de transporte terrestre de pasajeros”.
- Reuniones de trabajo conjuntamente con las partes interesadas y competentes; es decir, la ANT, el Municipio y la empresa de transporte de pasajeros San José.

## 10.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Contratación de una consultoría para Estudio de oferta y demanda actual del servicio de transporte público, para establecer los cupos necesarios de las unidades.	6	15.000,00
Reuniones de trabajo conjuntamente con las partes interesadas y competentes; es decir, la ANT, el Municipio y la empresa de transporte de pasajeros San José.	12	5.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>18 meses</b>	<b>20.000,00</b>

## 10.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal, tiene una duración de un año y medio, considerando que el estudio se realice en seis meses y las negociaciones en un año.

Su vida útil comprende desde su ejecución; en este caso al depender directamente de la demanda de la población del Cantón tendrá una vida útil de 20 años, tiempo en el que podría aumentar o disminuir considerablemente la demanda de este medio de transporte. Durante este tiempo podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

## 10.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población encuestada que usa transporte público.	35%	Población total del Cantón.	9.722

## 10.11 Indicadores de Resultados

La ejecución del proyecto pretende atender las necesidades de movilización de la población cantonal, prestando un adecuado servicio de transporte público a todas las comunidades con acceso vehicular, que garantice el incremento en el uso de medios de movilización masivos, menores costos y tiempos en la transportación de los usuarios.

Puesto que, al estar regulada por la Municipalidad, habrá mayor control en el cumplimiento de los recorridos y frecuencias que se establezcan.

## 10.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionables; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 10.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará a través de recursos provenientes de la adjudicación de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento para los estudios de oferta y demanda de transporte público y el cálculo de cupos necesarios de unidades.
- Gestionar con la ANT y la empresa San José para determinar la factibilidad del cambio en los estatutos de la cooperativa o la implementación de una nueva empresa que preste el servicio.

## 10.14 Marco Constitucional

De acuerdo con el Art. 130 del COOTAD, es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, “Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial -TTTSV-”, competencia transferida por el Consejo Nacional de Competencias -CNC- mediante Resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial No. 712 de martes 29 de mayo de 2012.

Competencia asignada inicialmente bajo el Modelo de Gestión “C” que no contemplaba la Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, y Control Operativo, sin embargo, en 2015 el Consejo Nacional de Competencias -CNC- revisó los modelos de gestión asignados, siendo el Modelo de Gestión B el que le corresponde al GAD Municipal Limón Indanza, entregándole la competencia de la Matriculación y Revisión Técnica Vehicular.

Por lo que, es obligación de la Municipalidad la ejecución del proyecto planteado, garantizando un adecuado servicio de transporte público en el cantón.

## 10.15 Financiamiento del proyecto

La Municipalidad al ejercer la competencia que regula y controla el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, es el ente encargado de gestionar la prestación del servicio de transporte público Intracantonal y a su vez financiar los proyectos necesarios para su correcta ejecución e implementación.

# EL CONCEJO MUNICIPAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA



## CONSIDERANDO:

**Que**, de conformidad con el artículo 238 de la Constitución de la República, los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y de acuerdo al artículo 240 de la misma Constitución, tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

**Que**, de conformidad con el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República y el artículo 55 letra f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen competencia para la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

**Que**, de conformidad con el artículo 30.5 letras a) y c) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tienen competencia para cumplir y hacer cumplir, entre otras, las ordenanzas y reglamentos, y las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal; y planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal;

**Que**, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución; y,

**Que**, es imprescindible tomar medidas adecuadas para la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la ciudad General Leónidas Plaza Gutiérrez, es necesario que la Municipalidad establezca medidas emergentes relacionadas con la circulación de carga pesada y descarga de productos en las zonas de más alto impacto de tráfico.

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

## EXPIDE:

La siguiente **"ORDENANZA QUE REGULA MEDIDAS ESPECIALES EN MATERIA DE CIRCULACIÓN DE CARGA PESADA Y DESCARGA DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN ZONAS DE ALTO IMPACTO DE TRÁFICO EN LA CIUDAD GENERAL LEÓNIDAS PLAZA GUTIÉRREZ"**

### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITULO I

**Art. 1.-** En las vías y en la zona del centro de la ciudad determinadas en este artículo y delimitadas en el Plano No. 1 que forma parte de esta Ordenanza, se prohíbe la circulación de camiones mayores a 7.5 metros de longitud, así mismo, en dicha zona y vías entre las 06h00 y las 20h00 se prohíbe la carga y descarga de productos y mercaderías en cualquier tipo de vehículo cuando la carga o descarga de productos se realice en la vía pública o en áreas públicas.

Las vías materia de las retribuciones mencionadas en este artículo son las siguientes:

1. La zona de la ciudad adyacente al parque Central Tomás Pla delimitada por las siguientes vías:
  - a. Al Norte por la calle 28 de Mayo
  - b. Al Sur por la calle Quito
  - c. Al este por la calle Miguel Ulloa

d. Al Oeste por la Avenida del Ejército

2. Calle 5 de Junio en toda su extensión; mientras no se cuente con un estudio técnico que indique a detalle las condiciones de la infraestructura del puente que se encuentran en esta calle.

**Art. 2.-** Para evitar el uso del puente 5 de Junio por el transporte pesado, y que el tráfico se desvíe por el centro, se sugiere un ingreso alterno que incluye el recorrido desde la intersección de la calle 5 de Junio por la Av. 12 de Diciembre y posteriormente por la calle 28 de Mayo hasta llegar al Mercado Norte de ser el caso; como se indica en el Plano No. 2.

**Art. 3.-** Los camiones, furgones o volquetas de todo tipo que se encuentren transportando materiales e insumos cuyo destino sea una obra pública ejecutada por instituciones, empresas o fundaciones controladas por instituciones públicas, podrán circular y realizar operaciones de carga y descarga dentro de los horarios de restricción, siempre que el destino de los materiales e insumos sea directamente la obra pública en proceso de ejecución. Para el efecto, las instituciones, empresas o fundaciones controladas por instituciones del sector público coordinarán e informarán de manera oportuna al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza.

**Art. 4.-** A los infractores de la presente Ordenanza previo el debido proceso se los sancionará de la siguiente forma:

- a. A los dueños de locales o negocios que estuvieren recibiendo productos o mercaderías en camiones mayores a 7.5 metros de longitud, fuera del horario permitido o sin cumplir con las condiciones exigidas en esta Ordenanza, se impondrá una sanción de clausura del establecimiento por tres días, y la reincidencia dentro de los seis meses siguientes se sancionará con clausura del establecimiento por siete días. Si se cometiere la misma infracción dentro del año siguiente de cometida la segunda infracción, se sancionará con la clausura definitiva del local o negocio y la revocatoria de los permisos de funcionamiento municipales.
- b. A las empresas, fábricas o industrias cuyos productos estén siendo transportados, cargados o descargados por camiones mayores a 7.5 metros de longitud, que formen parte de su cadena de distribución, se les impondrá una sanción de clausura del establecimiento por tres días, y la reincidencia dentro de los seis meses siguientes se sancionará con clausura del establecimiento por siete días. Si se cometiere la misma infracción dentro del año siguiente de cometida la segunda infracción, se sancionará con la clausura definitiva del local o negocio y la revocatoria de los permisos de funcionamiento municipales otorgados por el Gobierno Municipal del Cantón Limón Indanza.
- c. A los propietarios y conductores de furgones y camiones que realicen carga o descarga de productos o mercaderías en las vías materia de esta Ordenanza y fuera del horario permitido, se impondrá la sanción prevista en el artículo 141 letra h) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los propietarios y conductores responderán solidariamente por esta infracción.
- d. A los propietarios y conductores de furgones y camiones que circulen dentro de las vías contempladas en el artículo 1 de esta Ordenanza fuera del horario permitido, se impondrá la sanción prevista en el artículo 140 letra t) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los propietarios y conductores responderán solidariamente por esta infracción.

Las sanciones previstas en las letras a) y b) de este artículo serán impuestas por los comisarios municipales. Las sanciones previstas en las letras c) y d) serán reportadas por los agentes de control de tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador, quienes colaborarán en las labores de control de cumplimiento de la presente Ordenanza.

En todos los casos que se encuentren de manera flagrante una operación de carga y descarga fuera de las vías y horarios permitidos en esta Ordenanza, o si se encontraren furgones o camiones circulando fuera de los días y horarios permitidos, se suspenderá la operación de carga

y descarga de forma inmediata, y se retirará el vehículo de la vía materia de la prohibición. Para el cumplimiento de estas medidas, los agentes de la Policía Municipal, en coordinación con la Comisión de Tránsito del Ecuador podrán ejecutar todas las medidas que fueren necesarias para el cumplimiento de la normativa municipal, incluyendo medidas de ejecución forzosa como la compulsión, de conformidad con lo establecido en los artículos 378, 379, 381 y 597 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

La Policía Municipal y los delegados municipales apoyarán las labores de los comisarios municipales, y podrán coordinadamente ejecutar las medidas de compulsión previstas en este inciso, sin perjuicio de las sanciones correspondientes. Los agentes de control de tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador controlarán el cumplimiento de la presente Ordenanza y brindarán el apoyo necesario a los comisarios municipales y policías municipales.

#### DISPOSICIONES GENERALES

**PRIMERA.** - Forma parte integrante de la presente Ordenanza el Plano No. 1 que delimita la zona del centro de la ciudad y de las vías consideradas de riesgo para la circulación vehicular.

**SEGUNDA.** - Forma parte integrante de la presente Ordenanza el Plano No. 2 que indica la ruta alterna a ser usada por vehículos pesados.

**TERCE.-** Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, sin perjuicio que en coordinación entre la Municipalidad, y la Comisión de Tránsito del Ecuador, se realicen campañas de difusión y se publique el plano de la zona y vías materia de esta Ordenanza.

#### DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

Deróguese toda norma, resolución o disposición de igual o menor jerarquía, que se le oponga a la presente Ordenanza.

Dado y firmado, en la sala de sesiones del Concejo Municipal del cantón Limón Indanza, al ..... día del mes de ..... de .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro

**ALCALDE**

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL.- CERTIFICA:** Que el texto de la Ordenanza precedente fue discutido, analizado y aprobado por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Limón Indanza, en ..... sesiones ..... realizadas el ....., respectivamente, fecha última en que fue aprobada su contenido definitivamente. General Plaza, cantón Limón Indanza, ..... Lo Certifico.-

Abg. Catherin Oleas Guzmán

**SECRETARIA DEL CONCEJO**

**SEÑOR ALCALDE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA:** En uso de las atribuciones legales que me confiere el inciso cuarto del artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, remito a su autoridad en tres ejemplares originales, de la "**ORDENANZA QUE REGULA MEDIDAS ESPECIALES EN MATERIA DE CIRCULACIÓN DE CARGA PESADA Y DESCARGA DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN ZONAS DE ALTO IMPACTO DE TRÁFICO EN LA CIUDAD GENERAL LEÓNIDAS PLAZA GUTIÉRREZ**", aprobada en ..... sesiones ..... realizadas ..... , fecha última



en que fue aprobada su contenido definitivamente; para que de acuerdo a su acertado criterio, proceda a aprobar u observar de conformidad con la ley. General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

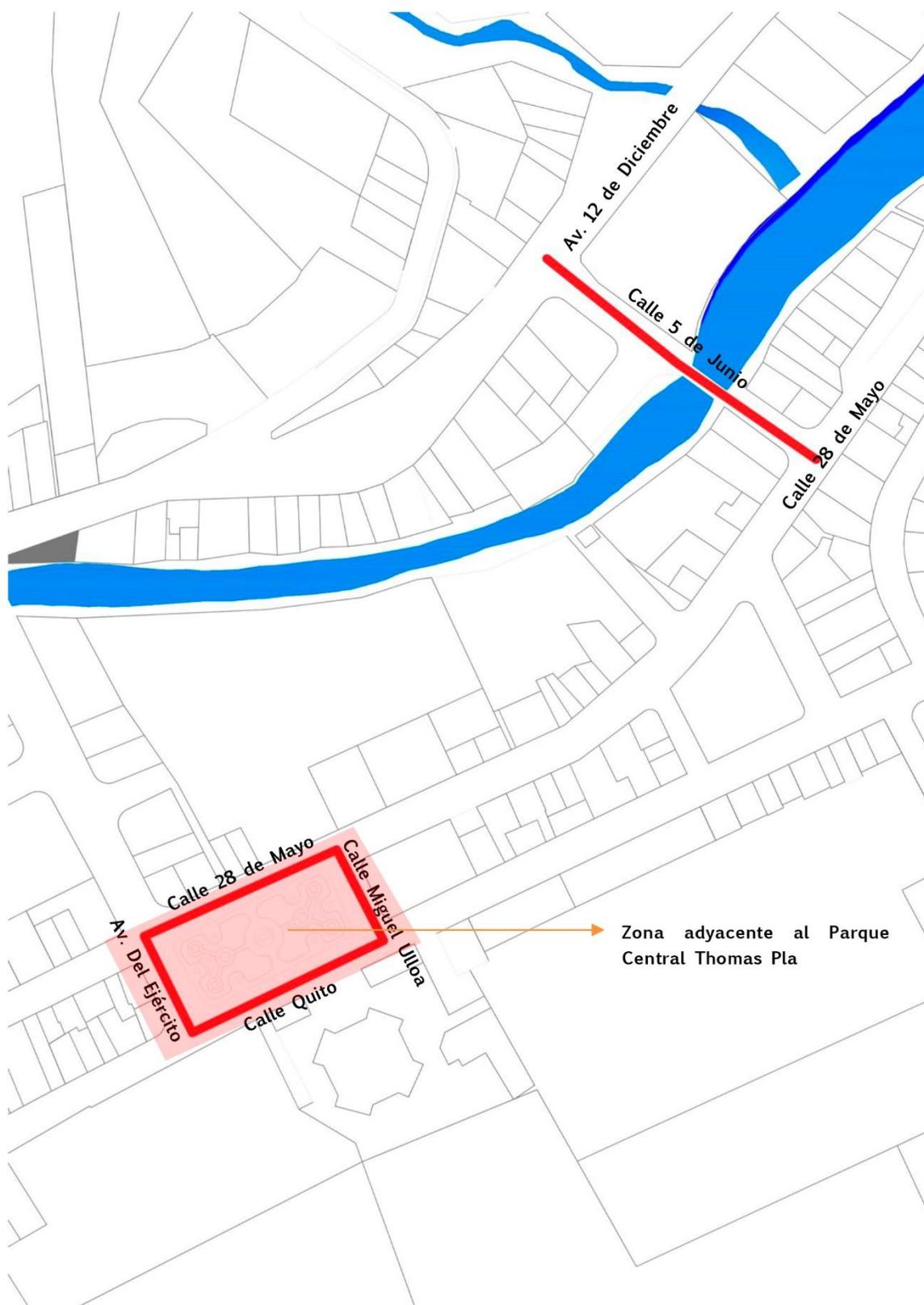
**ALCALDÍA DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE LIMÓN INDANZA.-**  
De conformidad con las disposiciones contenidas en el Art. 322 inciso cuarto del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía Descentralización, habiéndose observado el trámite legal por cuanto se ha emitido de acuerdo con la Constitución y Leyes de la República. **SANCIONO** la **"ORDENANZA QUE REGULA MEDIDAS ESPECIALES EN MATERIA DE CIRCULACIÓN DE CARGA PESADA Y DESCARGA DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN ZONAS DE ALTO IMPACTO DE TRÁFICO EN LA CIUDAD GENERAL LEÓNIDAS PLAZA GUTIÉRREZ"**, para que entre en vigencia sin perjuicio de su publicación en Registro Oficial General Plaza, cantón Limón Indanza, .....

Mvz. Freddy Torres Montenegro  
**ALCALDE DE LIMÓN INDANZA**

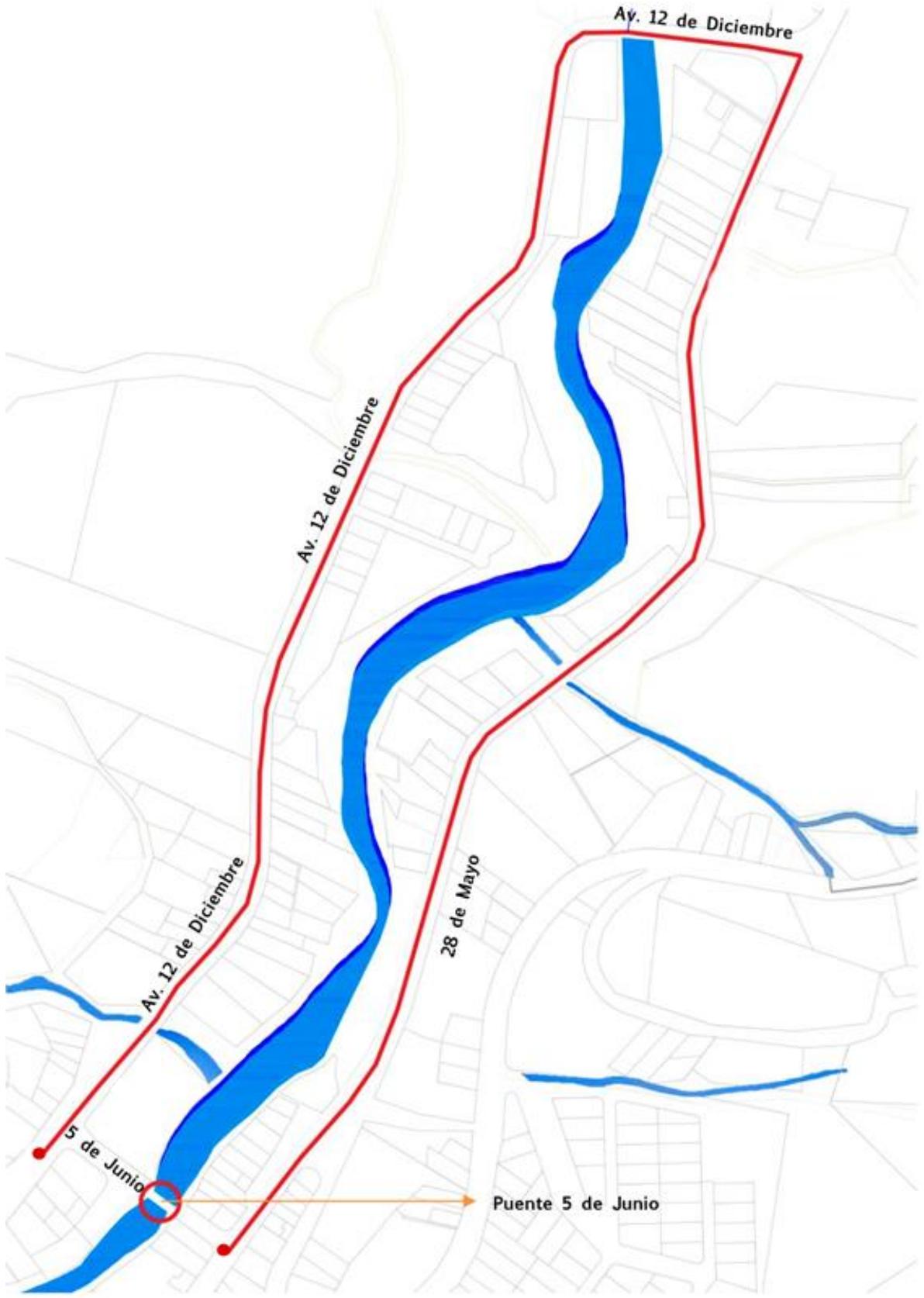
Proveyó y firmó la Ordenanza que antecede, el Médico Veterinario Zootecnista Freddy Torres Montenegro, Alcalde del cantón Limón Indanza, en fecha y hora señalada. General Plaza, cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago, ..... **LO CERTIFICO.-**

Abg. Catherin Oleas Guamán  
**SECRETARÍA DEL CONCEJO**

# PLANO No. 1



# PLANO No. 2



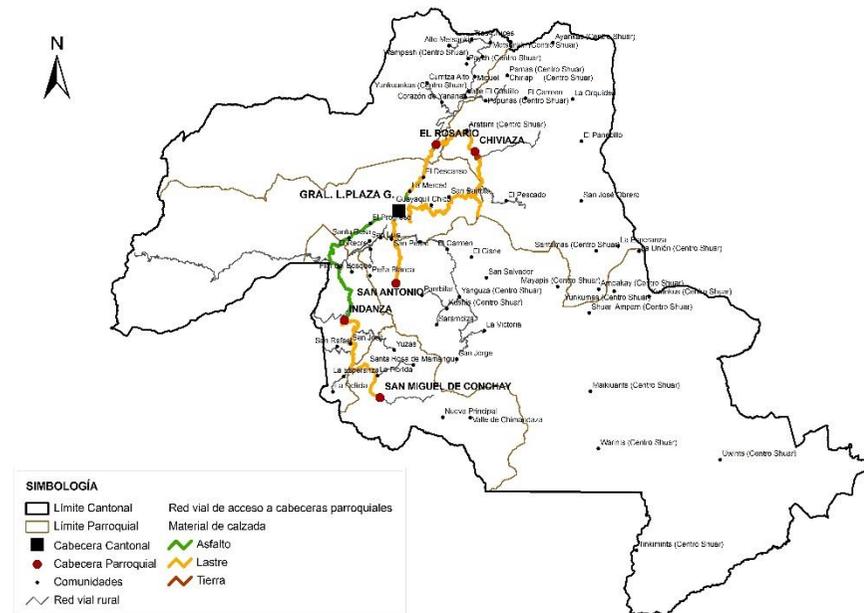
## 12. Nombre del Proyecto

Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.

### 12.1. Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Vías rurales que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.

Gráfico 1. Vías con material de calzada de lastre y tierra en el cantón Limón Indanza.



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

## 12.2. Situación Actual

La red vial que conecta el área urbana con las cabeceras parroquiales se conforma por un total de 75,50 km, esto representa el 29% de la red vial rural. En estos tramos viales, el material predominante es el lastre, exceptuando la vía que conectan con Indanza, la cual al tratarse de la Troncal Amazónica su material predominante es el asfalto. (Ver Gráfico 1)

En este sentido, se cuenta con aproximadamente 59km de vías con material de lastre y tierra, empleadas para la comunicación desde las cabeceras parroquiales hasta el área urbana General Plaza; por lo tanto, la red vial rural cuenta con materiales de calzada no perenes, que se afectan por las condiciones climáticas que caracteriza a la región y deterioran rápidamente el estado de las vías; de tal forma que, no garantiza la eficiencia en los desplazamientos.

El constante deterioro de la infraestructura vial, representa un riesgo latente para la circulación, reduce la oferta de transporte público, incrementa el tiempo de viaje y el costo que este implica, debido al desgaste de los vehículos, lo que también incide en el incremento del valor de las tarifas de todos los medios de transporte público y comercial.

## 12.3. Justificación

Con el presente proyecto se busca incrementar la calidad de la red vial rural que permita mejores condiciones de viaje de la población del cantón Limón Indanza, la cual se desplaza de forma constante por motivos de trabajo y estudio principalmente.

Por medio de la pavimentación de las vías de tierra y lastre se incrementa la durabilidad del buen estado de la capa de rodadura de la calzada, frente a la incidencia del clima y el desgaste natural; con lo cual la circulación será más segura y permitirá mejorar el servicio y oferta del transporte público y comercial; al igual que contribuye a la reducción del índice de accidentabilidad en el cantón.

Contar con vías pavimentadas facilitará las relaciones comerciales entre los asentamientos rurales y la cabecera cantonal, favoreciendo a la movilización de la producción agrícola y la optimización de los recursos empleados para transportarse.

## 12.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.

## 12.5. Objetivos

### 12.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 12.5.2. Objetivo General

Mejorar la conectividad entre el área urbana y las cabeceras parroquiales, a través de la pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza.

### 12.5.3. Objetivos Específicos

- Mejorar la calidad de la red vial rural del cantón Limón Indanza
- Incrementar la velocidad de circulación en las vías que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Reducir los tiempos de viaje
- Incentivar a las empresas de transporte público y comercial a la ampliación de la oferta del servicio.
- Reducir los costos de transportación por medio de la conservación de los vehículos.
- Mejorar la seguridad para la circulación vehicular
- Reducir la accidentabilidad en las vías del cantón.

## 12.6. Metas

Contar a largo plazo con vías de pavimento que permitan la conexión entre el área urbana con las cabeceras parroquiales.

## 12.7. Actividades

- Estudio de perfectibilidad para la pavimentación de vías en el área rural.
- Realizar el proceso de contratación pública para la pavimentación de vías en el área rural.
- Intervención en las vías de lastre y tierra que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Fiscalización del proyecto de pavimentación las vías de lastre y tierra que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales.

## 12.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de perfectibilidad para la pavimentación de vías en el área rural.	12	730.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la pavimentación de vías en el área rural.	2	2.000,00
Intervención en las vías de lastre y tierra que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales.	58	64'500.000,00
Fiscalización del proyecto de pavimentación las vías de lastre y tierra que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales.		2'570.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>72 meses</b>	<b>67'802.000,00</b>

## 12.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales, tendrá una duración de seis años y tendrá una vida útil de 30 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

## 12.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitante de las cabeceras parroquiales	1136 hab.	Habitantes de las comunidades aledañas a las vías intervenidas.	947 hab.

## 12.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de Km de vías de asfalto y pavimento en el área rural del cantón Limón Indanza del 26% al 49%.

## 12.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 12.13. Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes tras la adjudicación de la competencia transitoria de planificar, construir y mantener el sistema vial rural del cantón por parte del GADMLI.

## 12.14. Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Morona Santiago cuenta con la competencia de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas; y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que tiene las competencias de las vías Troncal Amazónica y Vía Plan de Milagro Gualaceo.

En el cantón Limón Indanza el GADMLI, por competencia transitoria, tiene la facultad de planificar, construir y mantener el sistema vial del ámbito rural.

## 12.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)



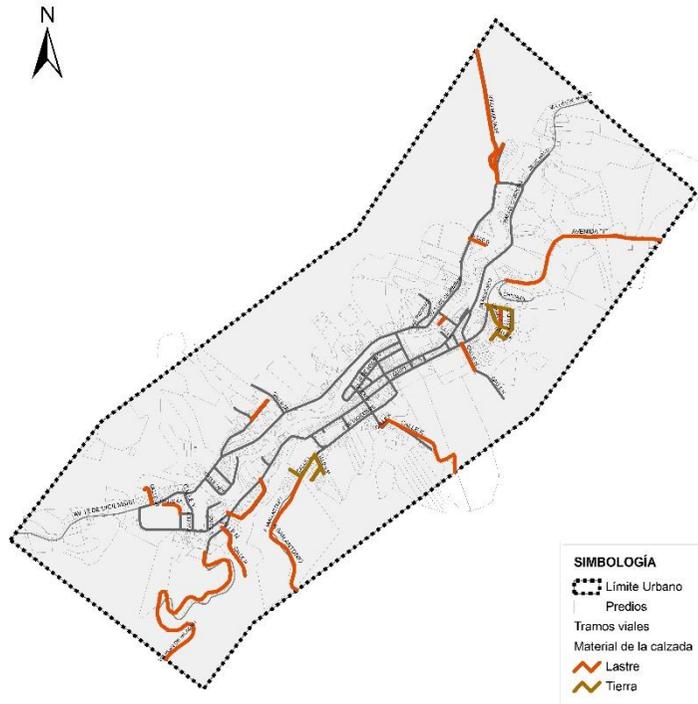
## 13. Nombre del Proyecto

Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.

### 13.1. Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Vías de la cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Vías con material de calzada de lastre y tierra en el cantón Limón Indanza.



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

## 13.2. Situación Actual

La red vial urbana se conforma por 17,12Km y representan el 6% de la red vial cantonal; los materiales predominantes de la calzada son 33% asfalto, 28% adoquín de hormigón, 28% lastre, 5% adoquín de piedra y 5% tierra. (Ver Gráfico 1)

Cuenta con aproximadamente 5,7km de vías con material de lastre y tierra en el área urbana de General Plaza; por lo tanto, la red vial urbana posee materiales de calzada no perenes que son susceptibles al rápido deterioro e inciden en la calidad de la infraestructura vial urbana.

Las vías con material de lastre y tierra, sumado el deterioro progresivo de la calzada, dificultan la accesibilidad a predios y usos de suelos, además que son un foco generador de contaminación a causa de la producción de polvo lo que afecta principalmente al sistema respiratorio de la población, siendo la Av. Y uno de los principales generadores de polvo debido a la constante circulación vehicular.

## 13.3. Justificación

Con el presente proyecto se busca incrementar la calidad de la red vial que permita mejores condiciones de circulación y accesibilidad en el área urbana de General Plaza; incrementar la seguridad para los vehículos, peatones y ciclistas además de reducir la contaminación ambiental por partículas de polvo.

Por medio de la pavimentación de las vías de tierra y lastre se busca mantener en buen estado de la capa de rodadura de la calzada, frente a la incidencia del clima y el desgaste natural; con lo cual la circulación será más eficiente y permitirá mejorar el servicio y oferta del transporte público y comercial, así como también la distribución de mercancías hacia los diferentes centros de expendio, como mercados y tiendas.

### 13.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Fruta
- Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado
- Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana del cantón Limón Indanza
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.

### 13.5. Objetivos

#### 13.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

#### 13.5.2. Objetivo General

Pavimentar las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.

#### 13.5.3. Objetivos Específicos

- Mejorar el acceso a la vivienda y usos de suelo urbanos.
- Facilitar ingreso y distribución de mercancías dentro del área urbana de General Plaza
- Mejorar las condiciones de circulación dentro del área urbana
- Incrementar la seguridad en los desplazamientos motorizados y no motorizados.
- Reducir la contaminación por partículas de polvo en General Plaza.

### 13.6. Metas

Contar a largo plazo con vías de pavimento en el área urbana de General Plaza que permitan la eficiente circulación y accesibilidad a los diferentes usos de suelo urbanos.

### 13.7. Actividades

- Estudio de perfectibilidad para la Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Realizar el proceso de contratación pública para Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Intervención en de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza
- Fiscalización del proyecto Intervención en de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza

### 13.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de perfectibilidad para la Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza	4	70.145,00
Realizar el proceso de contratación pública para Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.	2	2.000,00
Intervención en de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza	4	6'207.500,00
Fiscalización del proyecto Intervención en de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza		248.300,00
<b>TOTAL</b>	<b>10 meses</b>	<b>6'527.945,00</b>

### 13.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de Pavimentación de vías de lastre y tierra existentes en el área urbana de General Plaza., tendrá una duración de 10 meses y tendrá una vida útil de 30 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

### 13.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población urbana de General Plaza	3523 hab.	Toda la población cantonal	9722 hab.

### 13.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de Km de vías de asfalto y pavimento en el área urbana del cantón Limón Indanza.

### 13.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### 13.13. Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes después de asumir la competencia transitoria de planificar, construir y mantener el sistema vial rural del cantón por parte del GADMLI.

### 13.14. Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal de Limón Indanza tiene la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana y el financiamiento del proyecto.

### 13.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)



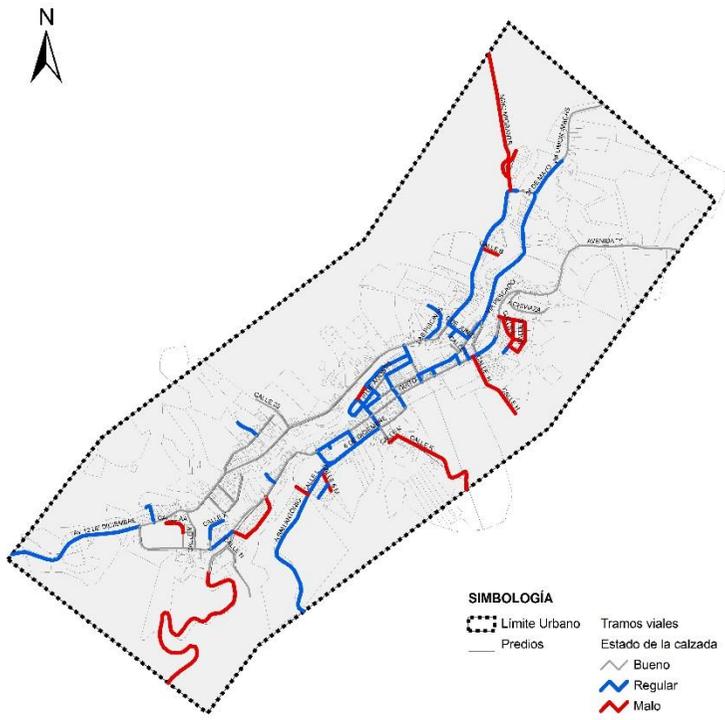
## 14. Nombre del Proyecto

Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.

### 14.1. Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Vías de la cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Vías urbanas con calzada en estado regular y malo



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

### 14.2. Situación Actual

La red vial urbana se conforma por 17,12Km y representan el 6% de la red vial cantonal; de conformidad con las características de la red vial, el 35% se encuentra en estado regular y 23% en mal estado, teniendo 9,8Km. (Ver Gráfico 1)

Las vías en mal estado se localizan generalmente próximas al límite urbano y son vías de carácter local, mientras que, en el área central, los tramos son de reducida longitud. Las vías de estado regular son predominantes y se encuentran distribuidas en toda la extensión urbana y corresponden a vías localizadas principalmente en el área céntrica y la salida Norte de la ciudad.

El actual estado de la calzada de las vías urbanas dificulta la circulación de medios motorizados, representan mayor desgaste de los vehículos y generando riesgos para los peatones, quienes comparten la vía con estos medios de transporte.

### 14.3. Justificación

Con el mejoramiento de la calzada de las vías urbanas, se contribuye a mejorar las condiciones de vida de la población residente al interior del límite urbano, además de la población con viviendas que tienen frente a estas vías, facilitando el acceso a ellas y a los diversos usos de suelo, mejorando el ingreso y distribución de mercancías hacia los diferentes centros de expendio.

Con el presente proyecto se busca mejorar la calidad de la red vial urbana en el cantón, de tal forma que permita eficiencia en los desplazamientos motorizados y mayor seguridad para vehículos, ciclistas y peatones al igual que se reduce la emisión de partículas de polvo, contaminantes dañinos para la población; por lo cual la prioridad de actuación debe tener las vías en mal estado.

#### 14.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Implementación de estacionamiento para el Mercado Central de Fruta
- Implementación de estacionamiento para la Feria de Ganado
- Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana del cantón Limón Indanza
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.

#### 14.5. Objetivos

##### 14.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

##### 14.5.2. Objetivo General

Mejorar la calzada de las vías urbanas de General Leónidas Plaza Gutiérrez.

##### 14.5.3. Objetivos Específicos

- Mejorar el acceso a la vivienda y usos de suelo urbanos.
- Facilitar ingreso y distribución de mercancías dentro del área urbana
- Mejorar las condiciones de circulación dentro del área urbana
- Incrementar la seguridad en los desplazamientos motorizados y no motorizados.

- Reducir la contaminación por partículas de polvo en General Plaza.

#### 14.6. Metas

Contar a mediano plazo con alto porcentaje de vías en buen estado dentro del área urbana.

#### 14.7. Actividades

- Estudio de evaluación y caracterización de las condiciones actuales de las vías urbanas.
- Estudio de perfectibilidad para la pavimentación de vías en el área rural
- Realizar el proceso de contratación pública para el mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Intervención en las vías urbanas con calzada en estado malo y regular.
- Fiscalización de la intervención en las vías con calzada en estado malo y regular.

#### 14.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de perfectibilidad para mejoramiento de la calzada de las vías urbanas	3	15.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para el mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.	2	2.000,00
Intervención para el mejoramiento de la calzada de las vías urbanas con calzada en estado malo y regular.	6	65.000,00
Fiscalización del proyecto de Intervención para el mejoramiento de la calzada de las vías urbanas con calzada en estado malo y regular.		9.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>11 meses</b>	<b>91.000,00</b>

### 14.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de mejoramiento de la calzada del área urbana, tendrá una duración de 11 meses y tendrá una vida útil de 10 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

### 14.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población urbana de General Plaza	3523	Toda la población cantonal	9722

### 14.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de Km de vías urbanas con calzadas en buen estado del 43% al 100%.

### 14.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### 14.13. Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes tras la asignación al GADMLI de la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

### 14.14. Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal de Limón Indanza posee la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

### 14.15. Financiamiento del Proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)



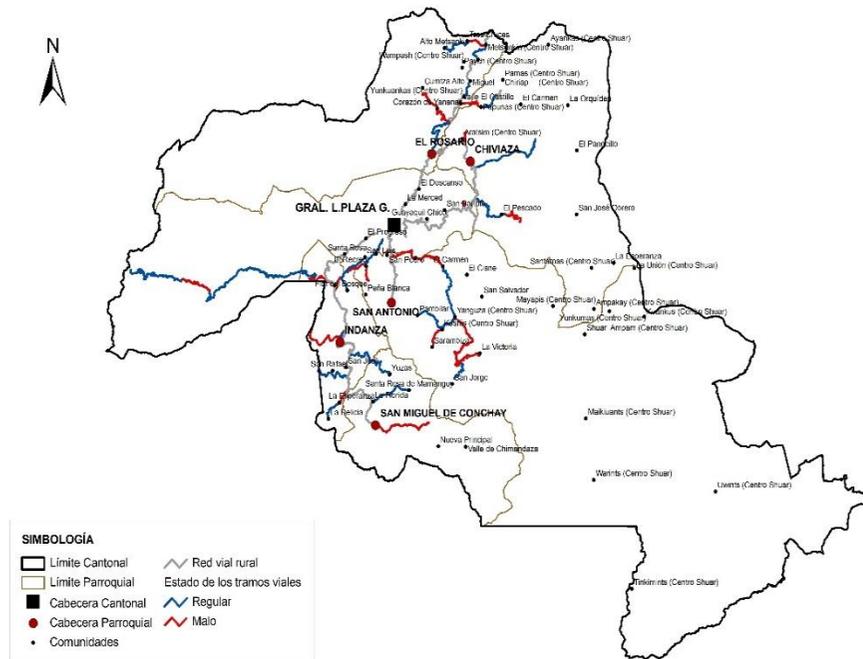
## 15. Nombre del Proyecto

Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades.

### 15.1. Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Vías de la cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Vías rurales con calzada en estado regular y malo



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

## 15.2. Situación Actual

El área rural del cantón Limón Indanza se caracteriza por contar con vías de primer y tercer orden que conectan las cabeceras parroquiales con el área urbana y la red vial de tercer orden que permite la comunicación de las comunidades y localidades rurales, entre ellas y con los diferentes asentamientos del cantón, representando esta última 182.59Km. (Ver Gráfico 1)

A nivel cantonal, la infraestructura vial que comunica a las comunidades rurales y localidades es de menor calidad, generalmente se encuentra en mal estado y dificulta notablemente la circulación.

El material predominante es el lastre y son vías de doble circulación, por lo tanto, estas vías cuentan con materiales de calzada no perenes, que se afectan por las condiciones climáticas que caracteriza a la región deteriorando rápidamente el estado de las vías; de tal forma que, no garantiza la eficiencia en los desplazamientos.

El constante deterioro de la infraestructura vial, representa un riesgo latente para la circulación, reduce la oferta de transporte público, incrementa el tiempo de viaje y el costo que este implica, debido al desgaste de los vehículos, lo que también incide en el incremento del valor de las tarifas de todos los medios de transporte público y comercial.

## 15.3. Justificación

Con el mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales, se busca incrementar la calidad de la red vial rural y por lo tanto se contribuye a generar mejores condiciones de vida de la población cantonal; además es favorable para la población con viviendas que tienen frente a estas vías, facilitando el acceso a las mismas.

Por medio de este proyecto se busca, reducir el porcentaje de vías de tierra, implementando un lastrado que facilite la circulación motorizada. Al igual que, incidir en lo posible, en la reducción de emisiones de partículas

de polvo contaminantes, dañinas para la población; por lo cual la prioridad de actuación deben tener las vías en mal estado.

#### 15.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza

#### 15.5. Objetivos

##### 15.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

##### 15.5.2. Objetivo General

Mejorar la calzada de las vías rurales que conectan a las comunidades

##### 15.5.3. Objetivos Específicos

- Mejorar las condiciones de circulación en el área rural del cantón Limón Indanza
- Incrementar la velocidad de circulación en las vías que unen el área urbana con las cabeceras parroquiales, que permita la reducción del tiempo de viaje.

- Incentivar a las empresas de transporte público y comercial a la ampliación de la oferta del servicio.
- Reducir los costos de transportación por medio de la conservación de los vehículos.
- Mejorar la seguridad para la circulación vehicular
- Mejorar las condiciones de circulación dentro del área urbana
- Reducir la contaminación provocada por partículas de polvo en General Plaza.

#### 15.6. Metas

Contar a largo plazo con alto porcentaje de vías en buen estado en el área rural del cantón Limón Indanza.

#### 15.7. Actividades

- Desarrollo de términos de referencia para el mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades.
- Realizar el proceso de contratación pública para el mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades.
- Intervención de las vías rurales en estado malo y regular que conectan con las comunidades rurales
- Fiscalización de la intervención de las vías rurales en estado malo y regular que conectan con las comunidades rurales

## 15.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de prefactibilidad para el mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.	6	30.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para el mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.	2	2.000,00
Intervención de las vías rurales en estado malo y regular que conectan con las comunidades rurales.	18	1' 200.000,00
Fiscalización de la intervención de las vías rurales en estado malo y regular que conectan con las comunidades rurales.		48.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>44 meses</b>	<b>1'280.000,00</b>

## 15.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de mejoramiento de las vías rurales que conectan con las comunidades, tendrá una duración aproximada de dos años, contando con una vida útil de 5 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

## 15.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población de las comunidades con acceso vehicular.	1951	Población Cantonal	9722

## 15.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de Km de vías rurales con calzadas en buen estado del 11% al 100%.

## 15.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionables; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### **15.13. Autogestión y Sostenibilidad**

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes tras la adjudicación de la competencia transitoria de planificar, construir y mantener el sistema vial rural del cantón por parte del GADMLI.

### **15.14. Marco Constitucional**

El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial del Morona Santiago es el que tiene la competencia de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas; y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que tiene las competencias de las vías Troncal Amazónica y Vía Plan de Milagro Gualaceo.

En el cantón Limón Indanza el GADMLI, por competencia transitoria, tiene la facultad de planificar, construir y mantener el sistema vial del ámbito rural.

### **15.15. Financiamiento del proyecto**

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)

## 16. Nombre del Proyecto

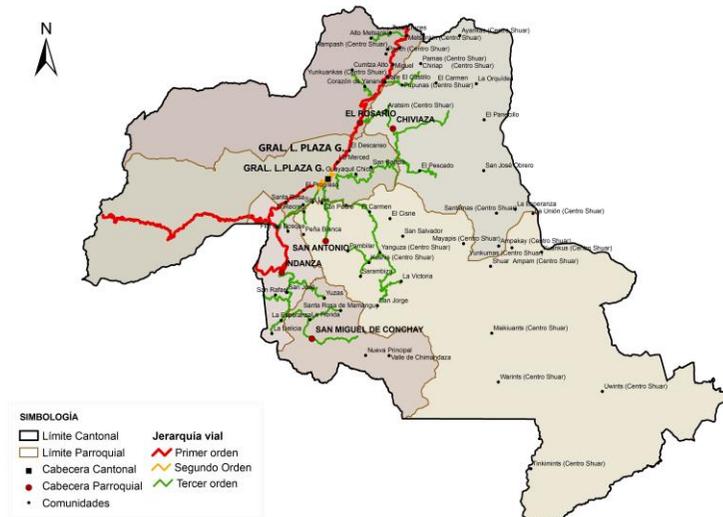
Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.

### 16.1 Localización Geográfica

El sistema vial principal del Cantón, forma parte del sistema vial estatal y provincial, por lo que la jerarquización de las mismas corresponde al Ministerio de Transporte Público y al Consejo Provincial. No obstante, estas vías atraviesan un alto número de asentamientos rurales y el área urbana de la cabecera cantonal General Plaza, puesto que estos territorios se conformaron de acuerdo al trazado de estas vías.

Por lo que el sistema vial cantonal está conformado por las vías de carácter urbano al interior de la ciudad y las vías de carácter rural que obedecen a su jerarquía funcional y de planificación y que sirven de conexión con las diferentes cabeceras parroquiales y a su vez con sus comunidades. (Ver gráfico 1)

Gráfico 1. Inventario Sistema vial cantonal.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 16.2 Situación Actual

Las vías que conectan las áreas rurales del cantón se identificaron como de primer y tercer orden, representando el 95% del sistema vial cantonal. Sin embargo, existe un alto porcentaje de comunidades que no tienen acceso vehicular y aquellas que si poseen accesibilidad vial tienen una capa de rodadura en estado regular o malo con el 89% en estas categorías. Siendo uno de los factores determinantes el material de la capa de rodadura y la falta de mantenimiento. Creando problemas y conflictos al momento de desplazarse de un lugar a otro, lo que afecta a la población y a su economía.

El porcentaje de vías rurales que se encuentran en buen estado hacen referencia a la Troncal Amazónica, un tramo de la vía cruza la Cabecera Cantonal, en donde toma el nombre de Av. 12 de Diciembre, misma que se encuentra en buen estado y definida con alto flujo vehicular lo que provoca riesgos para la población del centro poblado y en especial a los habitantes que tienen sus viviendas junto a dicha vía.

En relación al sentido de circulación de la vialidad rural, el 99% de se ocupan en doble sentido y aproximadamente el 47% de las secciones oscilan entre los 3,50 y 7,00 metros. Las secciones menores a estos valores pueden dificultar la circulación en doble sentido.

La vialidad urbana presenta un buen estado en su mayoría y la capa de rodadura es de asfalto y adoquín de hormigón y piedra en su mayoría. El 86% de las vías circulan en doble sentido y el 69% del total tienen una sección mayor a los 9,00m, lo que beneficia la circulación en doble sentido.

## 16.3 Justificación

La Jerarquía vial cantonal debe obedecer a las funciones que la vía cumple dentro de la red vial, puesto que las funciones que esta desempeñe deberán ser coherentes con sus especificaciones geométricas y sección transversal. Ya que, la asignación de la jerarquía vial a un tramo de infraestructura

debe obedecer a un proceso riguroso atendiendo criterios de funcionalidad previamente establecidos.

Uno de los principales problemas en el sistema vial cantonal es el diseño, puesto que este puede ser un factor determinante en los índices de accidentabilidad cantonal, ya que, si la infraestructura vial no posee un buen diseño que considere los volúmenes de tráfico, las velocidades, características del terreno, entre otros, puede significar inseguridad tanto para el peatón como el conductor. En el cantón Limón Indanza existe una marcada brecha entre la red vial urbana y la red vial rural, reflejada en las características geométricas de las vías; principalmente referente al estado y material de la calzada que afecta, en especial, a la circulación intracantonal.

Por lo que el desarrollo de un estudio para la correcta definición y adecuación de las vías es necesario, con el fin de crear una movilidad segura y eficiente entre la zona urbana y las áreas rurales del Cantón.

## 16.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.
- Dotación de semáforos en las intersecciones necesarias.

## 16.5 Objetivos

### 16.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 16.5.2 Objetivo General

Definir un adecuado sistema vial cantonal que cumpla con las necesidades de la población, mejorando sus condiciones de accesibilidad a una adecuada movilidad y disminuyendo los tiempos de traslado.

### 16.5.3 Objetivos Específicos

- Mejorar las características técnicas y geométricas de las vías urbanas y rurales para brindar seguridad y una accesibilidad segura al peatón.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad a las comunidades con acceso vehicular, mediante un diseño geométrico adecuado a las funciones de la vía.
- Disminuir los índices de accidentabilidad mediante un diseño adecuado del sistema vial cantonal.
- Organizar el funcionamiento del transporte público.
- Incentivar el uso de la bicicleta.

## 16.6 Metas

La implementación del proyecto deberá ser a mediano plazo; es decir para el 2027, ya que es necesaria la definición y adecuación del sistema vial cantonal a fin de mejorar las condiciones de movilidad en el cantón.

## 16.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon actividades que permitirán un correcto desarrollo; se detallan a continuación:

- Elaboración de bases y Términos de referencia.
- Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto.
- Contratar el estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Socialización con la población del Cantón Limón Indanza sobre la formulación del estudio de la definición y adecuación del sistema vial cantonal.

## 16.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de bases y Términos de referencia.	1	500,00
Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto.	2	500,00
Contratar el estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.	6	30.000,00
Socialización con la población del Cantón Limón Indanza sobre la formulación del estudio de la definición y adecuación del sistema vial cantonal.	2	1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>11 meses</b>	<b>32.000,00</b>

## 16.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La realización del estudio tendrá una duración de aproximadamente 11 meses. Tiene una vida útil de 20 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y su utilidad, se deberá dar mantenimiento a la infraestructura vial.

## 16.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes del Cantón Limón Indanza.	9.722	Habitantes de la Provincia de Morona Santiago	147.940

### 16.11 Indicadores de Resultados

El resultado esperado con el estudio para la definición y adecuación del sistema vial del Cantón Limón Indanza, es lograr una adecuada accesibilidad y movilidad de todos los habitantes dentro del cantón y así mejorar sus canales de relación con las áreas periféricas y a su vez las vías que se conectan con otros asentamientos.

### 16.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionables; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### 16.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará por parte del GADMLI, a través del Consejo Provincial de Morona Santiago para:

- Realizar el financiamiento respectivo para el estudio del sistema vial cantonal, con énfasis en las vías que conectan con los 43 asentamientos con acceso vehicular.

### 16.14 Marco Constitucional

Al estar conformado el sistema vial cantonal de vías urbanas, rurales y vías estatales, las competencias pertenecen a tres niveles de Gobierno distintas, siendo estas:

- El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza es el organismo encargado de *“Planificar, construir y mantener la vialidad urbana”*

- El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago tiene la competencia de *“Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas”*.
- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el encargado de *“la rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización”*.

### 16.15 Financiamiento del proyecto

El GADMLI deberá gestionar el financiamiento del estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal, con el Consejo Provincial de Morona Santiago.

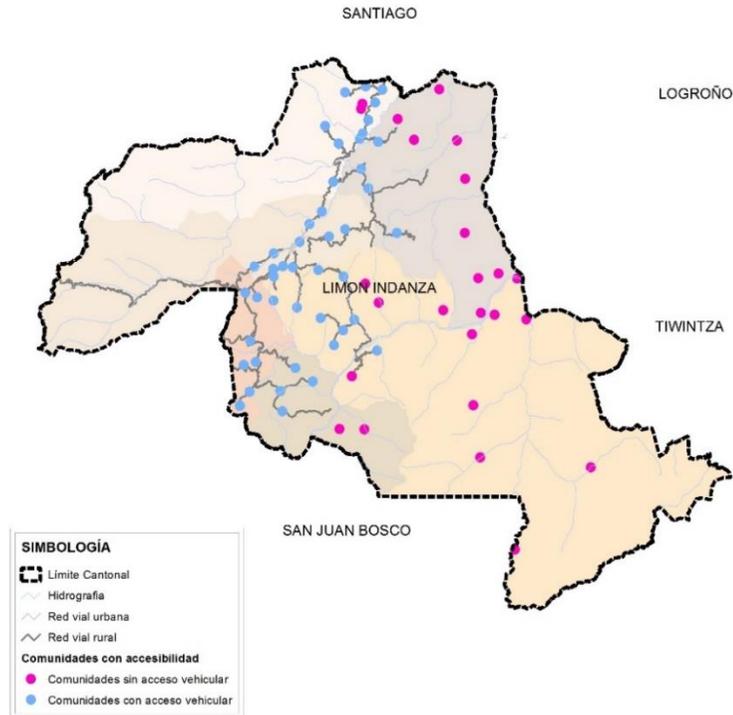
## 17. Nombre del Proyecto

Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.

### 17.1 Localización Geográfica

El cantón Limón Indanza está conformado por seis parroquias, las que se han dividido en 70 comunidades, un alto porcentaje de las comunidades no cuentan con las características adecuadas de accesibilidad, por lo que se ven limitadas en este aspecto, estos asentamientos se han localizado principalmente en la parte noreste y sureste del cantón, como se ve en el gráfico 1.

Gráfico 1.- Comunidades sin acceso vehicular.



Fuente: Equipo consultor PSM 2017

## 17.2 Situación Actual

En la etapa de diagnóstico se determinó que el 38,58% de las comunidades no tienen accesibilidad vehicular, es decir, 27 comunidades no cuentan con vías, señalización, servicio de transporte público ni comercial, motivo por el cual el desarrollo de las mismas se ha visto limitado, siendo los únicos medios de accesibilidad las vías áreas, fluvial o a pie.

## 17.3 Justificación

Con la finalidad de que el porcentaje de comunidades con accesibilidad se incremente, se propone la realización de un estudio enfocado en la mejora de las condiciones de conectividad con los asentamientos.

## 17.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.

## 17.5 Objetivos

### 17.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 17.5.2 Objetivo General

Mejorar la accesibilidad de los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.

### 17.5.3 Objetivos Específicos

- Mejorar la articulación entre las comunidades y hacia el área urbana.
- Incrementar el porcentaje de comunidades con accesibilidad vehicular.
- Incrementar el porcentaje de la población residente en las comunidades que cuente con los servicios de transporte público o comercial, utilizando las nuevas redes viales que proponga el estudio, las que a su vez contarán con la señalización y características morfológicas adecuadas para un correcto traslado de los usuarios.

### 17.6 Metas

Que a corto plazo se pueda realizar el estudio necesario y que por medio de este el 100% de las comunidades cuenten con los componentes apropiados para una accesibilidad adecuada.

### 17.7 Actividades

- Elaboración de las bases y términos de referencia del estudio.
- Proceso de contratación pública para la realización del estudio.
- Contratación del estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón
- Socialización con la población.

### 17.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de las bases del estudio	1	1.000,00
Proceso de contratación pública para la realización del estudio.	1	500,00
Contratación del estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón	6	30.000,00
Socialización con la población.	1	500,00
<b>TOTAL</b>	<b>9 meses</b>	<b>32.000,00</b>

### 17.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado para la realización del proyecto es de nueve meses.

En lo relacionado al tiempo de vida útil, estará en función al año horizonte que proponga el estudio, que puede bordear los 20 años.

### 17.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Las comunidades que no poseen accesibilidad vehicular	27	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.

### 17.11 Indicadores de Resultados

Los indicadores que medirán los resultados serán los siguientes:

- Que se cuente con el estudio para mejorar la accesibilidad a las comunidades que no tienen conexiones para vehículos.
- Que se incremente el número de comunidades con accesibilidad vehicular, o en el mejor escenario que el 100% de las comunidades tengan condiciones óptimas de accesibilidad.
- Que las condiciones de accesibilidad a todas las comunidades sean las adecuadas.

### 17.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente, y por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

### 17.13 Autogestión y Sostenibilidad

Proyectos de inversión pública o privada, pueden ser una de las opciones para la realización del proyecto, que deberán ser gestionados por parte del gobierno provincial.

### 17.14 Marco Constitucional

El artículo 41 literal d del COOTAD, ha establecido que es función del gobierno provincial *“Diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*.

El literal e del código mencionado anteriormente reza que otra de las funciones del gobierno provincial de Morona Santiago es construir la vialidad.

*“Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas”*, es otra de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos provinciales, esto de acuerdo al artículo 42 *literal b*, del código mencionado anteriormente.

Finalmente, una de las competencias asignadas a los gobiernos parroquiales es: *“Vigilar la ejecución de obras y la calidad de los servicios públicos y propiciar la organización de la ciudadanía en la parroquia”*, esto en función a lo establecido en el artículo 64 literal f del COOTAD, por lo que estos niveles de gobierno deberán estar pendientes de la generación del proyecto.

### 17.15 Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago.
- Ministerio de Obras públicas.



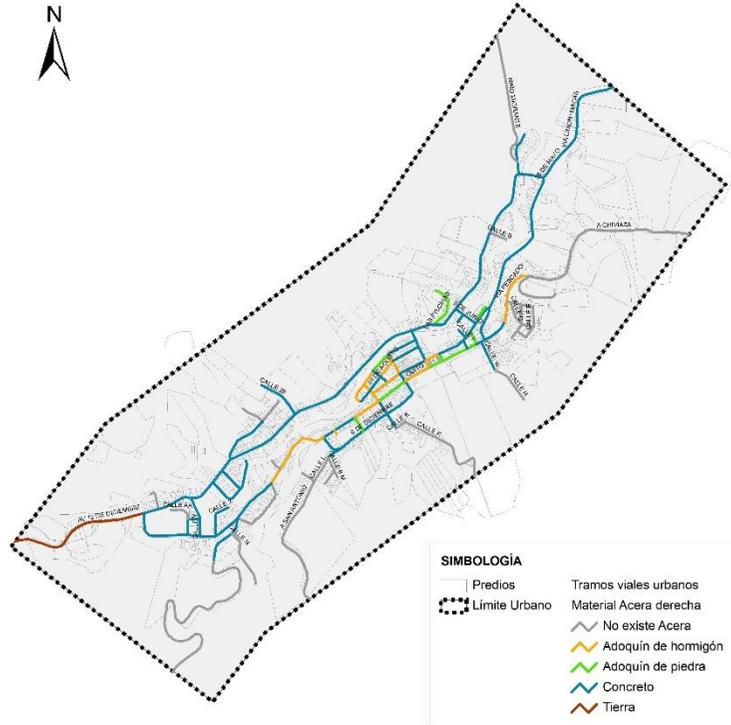
## 18. Nombre del Proyecto

Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.

### 18.1. Localización Geográfica

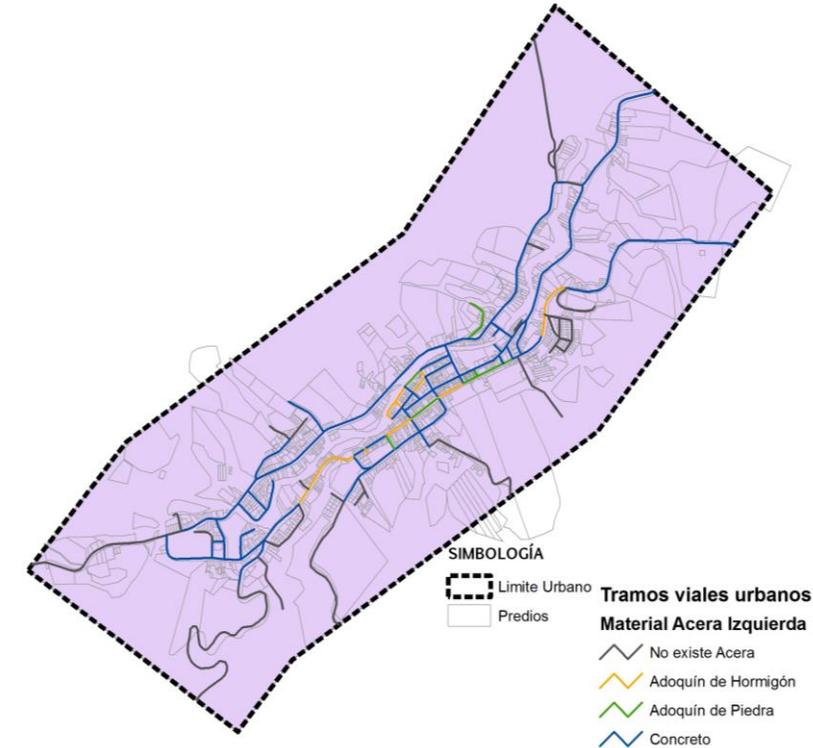
- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Material de Aceras derecha en el área urbana



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

Gráfico 2. Material de Aceras izquierda en el área urbana



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

### 18.2. Situación Actual

En la cabecera cantonal General Plaza el 65% de la longitud vial urbana cuenta con aceras, lo cual representa aproximadamente 11,2Km, en los cuales existe mayor dotación de aceras izquierda; es decir, se dispone de 22,4 Km en total.

El rango de sección predominante es de 1,20 a 1,80m, localizados a lo largo de 6,38 Km, mientras que las aceras con sección menor a 0,60 m corresponden a 0,11Km. El material más empleado, tanto en aceras derechas como izquierdas, es el concreto y su estado es en general regular y bueno, sin embargo, existen tramos viales que cuentan con aceras de tierra o no tienen material.

En este sentido, el déficit de aceras derechas e izquierdas es de 12,95Km en total, considerando dentro de este valor, los tramos de aceras de tierra y sin material.

### 18.3. Justificación

En el área urbana los desplazamientos a pie se consideran como el principal modo de viaje; por lo tanto, con la implementación del presente proyecto se dotará de la infraestructura necesaria para mejorar la seguridad de los peatones, los cuales son los usuarios de la vía más vulnerables, provocando mejorar la calidad de vida de la población de General Plaza y todo el cantón.

Por medio de la dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza se incrementa la calidad de la infraestructura vial urbana al igual que la calidad ambiental y paisajística.

### 18.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Mejoramiento del material de acera del área urbana
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.

- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza

## 18.5. Objetivos

### 18.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 18.5.2. Objetivo General

Dotar de aceras a las vías urbanas del cantón Limón Indanza.

### 18.5.3. Objetivos Específicos

- Beneficiar al alto porcentaje de población que se moviliza a pie.
- Incrementar la seguridad de los peatones
- Mejorar la calidad de la infraestructura vial
- Mejorar la calidad paisajística de las área urbanas del cantón Limón Indanza.

## 18.6. Metas

Contar a largo plazo con aceras en todas las vías del área urbana del cantón Limón Indanza.

## 18.7. Actividades

- Estudio de perfectibilidad para la dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.
- Realizar el proceso de contratación pública para la dotación de aceras.
- Dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.
- Fiscalización del proyecto de Dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.

## 18.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de perfectibilidad para la dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.	3	13.560,00
Realizar el proceso de contratación pública para la dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza	2	2.000,00
Dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.	19	1'200.000,00
Fiscalización del proyecto de Dotación de aceras en el área urbana de cantón Limón Indanza.	19	48.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>24 meses</b>	<b>1'263.560,00</b>

## 18.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de Pavimentación de vías de lastre y tierra existentes en el área urbana de General Plaza., tendrá una duración de 24 meses y tendrá una vida útil de 30 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

## 18.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población urbana de General Plaza	3523 hab.	Toda la población cantonal	9722 hab.

## 18.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza del 65% al 100%.

## 18.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:  
Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

## 18.13. Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes tras la adjudicación de la competencia transitoria de planificar, construir y mantener el sistema vial rural del cantón por parte del GADMLI.

## 18.14. Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal de Limón Indanza posee la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

## 18.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)



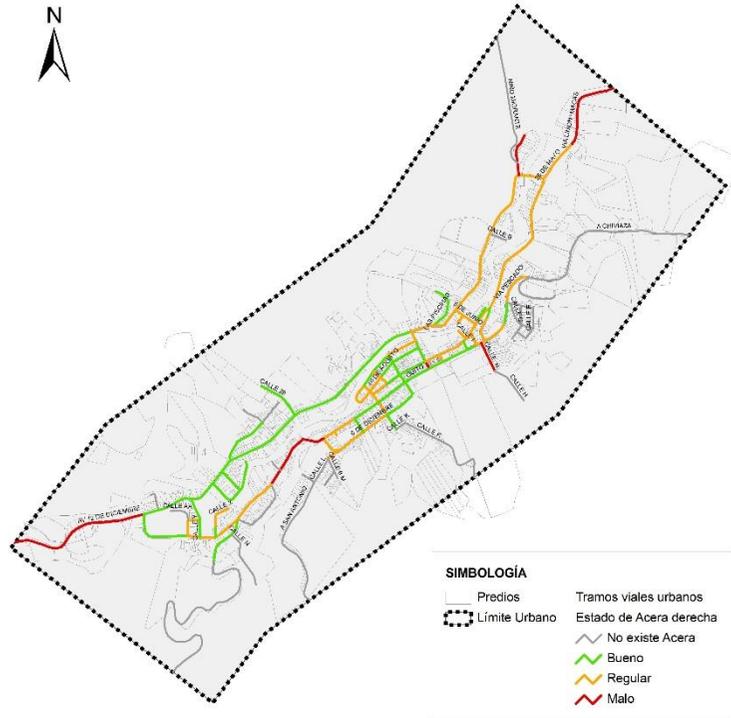
## 19. Nombre del Proyecto

Mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza

### 19.1. Localización Geográfica

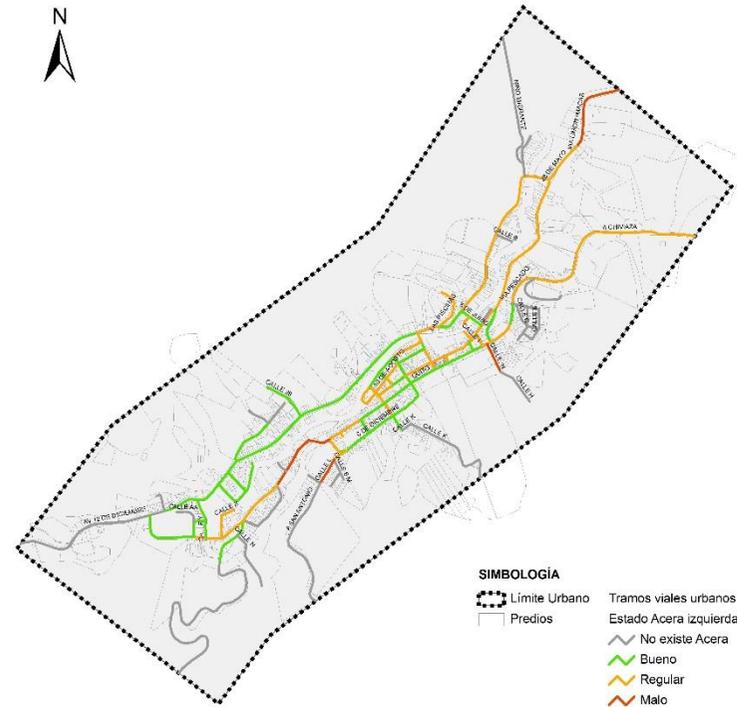
- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Material de Aceras derecha en el área urbana



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

Gráfico 2. Material de Aceras izquierda en el área urbana



Fuente: Encuesta vialidad. Equipo Consultor PSM, 2017

### 19.2. Situación Actual

En la cabecera cantonal General Plaza el 65% de la longitud vial urbana cuenta con aceras, lo cual representa aproximadamente 11,2Km, en los cuales existe mayor dotación de aceras izquierda; es decir, se dispone de 22,4 Km de aceras.

El rango de sección predominante es de 1,20 a 1,80m, localizados a lo largo de 6,38 Km, mientras que las aceras con sección menor a 0,60 m corresponden a 0,11Km. El material más empleado, tanto en aceras derechas como izquierdas, es el concreto. En cuanto al estado; las aceras

derechas se encuentran el 29% buen estado, 27% regular y 9% malo; mientras que las aceras izquierdas se encuentran el 30% en buen estado, 31% regular y 5% malo.

En este sentido, se cuenta con un total de 11,23Km de aceras en estado regular y malo que son susceptibles al mantenimiento de su material, en el área urbana del cantón.

### 19.3. Justificación

En el área urbana los desplazamientos a pie se consideran como la principal modo de viaje; por lo tanto, con la implementación del presente proyecto se mejorará el material existente de las aceras con lo cual se busca incrementar la seguridad de los peatones, los cuales con los usuarios de la vía más vulnerables, llevando a la mejora de la calidad de vida de la población de General Plaza y todo el cantón.

Por medio del mejoramiento del material de aceras del área urbana del cantón Limón Indanza se incrementa la calidad de la infraestructura vial urbana al igual que la calidad ambiental y paisajística.

### 19.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el área urbana de General Plaza.
- Pavimentación de las vías de tierra y lastre existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza

## 19.5. Objetivos

### 19.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

### 19.5.2. Objetivo General

Mejorar el material de acera del área urbana de General Plaza

### 19.5.3. Objetivos Específicos

- Beneficiar al alto porcentaje de población que se moviliza a pie.
- Incrementar la seguridad de los peatones
- Mejorar la calidad de la infraestructura vial
- Mejorar la calidad paisajística de las áreas urbanas del cantón Limón Indanza.

## 19.6. Metas

Contar a largo plazo con aceras en buen estado en el área urbana del cantón Limón Indanza.

## 19.7. Actividades

- Estudio de perfectibilidad para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza
- Realizar el proceso de contratación pública el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza
- Intervención para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza
- Fiscalización del proyecto de Intervención para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza

### 19.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio de perfectibilidad para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	1	5.000,00
Realizar el proceso de contratación pública el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	2	2.000,00
Intervención para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	3	63.000,00
Fiscalización del proyecto de Intervención para el mejoramiento del material de acera del área urbana de General Plaza	3	10.500,00
<b>TOTAL</b>	<b>6 meses</b>	<b>80.500,00</b>

### 19.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El proyecto de Pavimentación de vías de lastre y tierra existentes en el área urbana de General Plaza., tendrá una duración de 6 meses y tendrá una vida útil de 10 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y utilidad.

### 19.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Población urbana de General Plaza	3523 hab.	Toda la población cantonal	9722 hab.

### 19.11. Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la realización del presente proyecto, es el incremento del porcentaje de aceras en buen estado en el área urbana del cantón Limón Indanza del 30% al 100%.

### 19.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 3: Proyectos que pueden afectar moderadamente el medio ambiente, pero cuyos impactos ambientales negativos son fácilmente solucionable; estos proyectos requieren un estudio de impacto ambiental.

### 19.13. Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de recursos provenientes tras la adjudicación de la competencia transitoria de planificar, construir y mantener el sistema vial rural del cantón por parte del GADMLI.

### 19.14. Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Cantonal de Limón Indanza es el que tiene la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana y el financiamiento del proyecto.

### 19.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza (GADMLI)



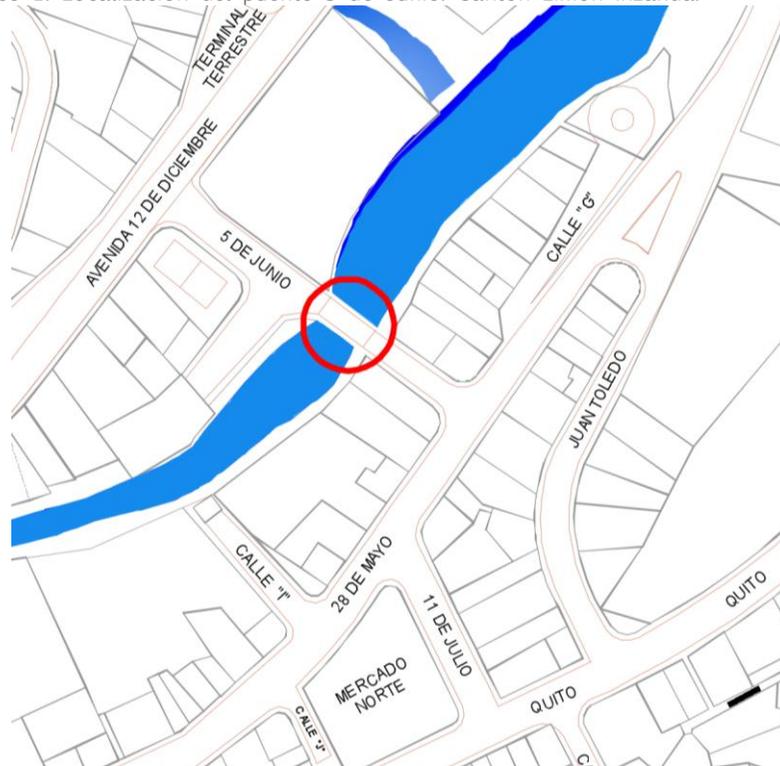
## 20. Nombre del Proyecto

Formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 Junio.

### 20.1 Localización Geográfica

- a. Provincia de Morona Santiago.
- b. Cantón Limón Indanza.
- c. Cabecera cantonal General Plaza
- d. Puente 5 de Junio: calle del mismo nombre

Gráfico 1. Localización del puente 5 de Junio. Cantón Limón Inzanda.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 20.2 Situación Actual

La cabecera cantonal General Plaza se encuentra atravesada por el río Yunganza, por lo que existen varios puentes que sirven de conexión desde la Av. 12 de Diciembre con el centro urbano donde se desarrollan actividades económicas, de comercio, servicio, gestión, entre otras, de todo el Cantón. Sin embargo, esta conexión se ve afectada por el mal estado de la infraestructura vial, en este caso del puente 5 de Junio, ya que el tránsito de vehículos pesados por el mismo ha sido un factor determinante para el deterioro de la capa de rodadura y la estructura en sí del puente, lo que causa inseguridad tanto para los conductores como la población en general.

Al ser el paso más cercano de conexión con el Mercado Norte es propenso al uso continuo de vehículos pesados para abastecimiento a este equipamiento de aprovisionamiento, a esto se suma la falta de señalización vertical regulatoria que restrinja el peso máximo.

## 20.3 Justificación

La inconformidad e inseguridad que manifiesta la población por el deteriorado estado del Puente 5 de Junio es evidente, ya que se considera que no solo la capa de rodadura se encuentra en mal estado, sino también su estructura, por lo que, la formulación de un estudio para la recuperación del puente, es necesaria. De manera que se garantice la seguridad tanto de conductores como de peatones.

Además, al ser una conexión directa con el Mercado Norte, la interrupción del transporte que abastece a este equipamiento, afectaría directamente a la comercialización de productos, pudiendo generar pérdidas a los comerciantes o a su vez incrementar tiempos en la movilización de los mismos, puesto que deberían buscar una ruta alternativa de manera que el ingreso de este tipo de vehículos se realice por otra vía.

## 20.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Formulación de la Ordenanza para controlar el ingreso de vehículos pesados al área urbana del cantón Limón Indanza.
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Mejoramiento del material de acera del área urbana.
- Implementación de rampas en las aceras del área urbana para la circulación de usuarios vulnerables.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.

## 20.5 Objetivos

### 20.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 20.5.2 Objetivo General

Formular un estudio para la recuperación del puente 5 de Junio, determinando el tipo de intervención que necesite.

### 20.5.3 Objetivos Específicos

- Mantener la calzada del sistema vial urbano.
- Dotar y mantener la señalización horizontal y vertical.
- Dotar y mantener las aceras urbanas.
- Evaluar el estado estructural del puente.
- Dotar a la población cantonal de infraestructura vial segura para la normal circulación.

## 20.6 Metas

La implementación del proyecto deberá ser a mediano plazo; es decir para el 2027 se deberá haber recuperado el puente, de manera que se genere un normal y seguro tránsito por el mismo.

## 20.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon actividades que permitirán un correcto desarrollo del mismo, se detallan a continuación:

- Elaboración de bases y Términos de referencia.
- Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto.
- Contratar el estudio para la recuperación del puente 5 de Junio.
- Contratación de la Fiscalización para el estudio de recuperación del puente 5 de Junio.

## 20.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de bases y Términos de referencia.	1	1.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto.	2	2.000,00
Contratar el estudio para la recuperación del puente 5 de Junio.	3	15.000,00
Contratación de la Fiscalización para el estudio de recuperación del puente 5 de Junio.		1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>6 meses</b>	<b>19.000,00</b>

## 20.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La formulación de un estudio para la recuperación del puente 5 Junio, tiene una duración aproximada de 6 meses y un tiempo de vida útil de 10 años.

## 20.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes de la cabecera cantonal General Plaza.	3.523	Habitantes del Cantón Limón Indanza.	9.722

## 20.11 Indicadores de Resultados

Los estudios a realizarse para la recuperación del proyecto pretenden determinar la mejor opción para su readecuación total.

## 20.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente y, por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

## 20.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria, tras asumir la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento respectivo para la formulación de la recuperación del puente 5 de Junio.

## 20.14 Marco Constitucional

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza es el organismo encargado de *“Planificar, construir y mantener la vialidad urbana”*.

## 20.15 Financiamiento del proyecto

El GADMLI deberá financiar la formulación del estudio para la recuperación del puente 5 de Junio, con el fin de garantizar la seguridad vial.



## 21. Nombre del Proyecto

Implementación de paradas de transporte público en el área urbana.

### 21.1. Localización Geográfica

La Empresa de Transporte de Pasajeros “San José”, tiene establecidas 4 puntos de inicio de recorridos, mismos que hacen referencia al lugar de estacionamiento de cada unidad, estos puntos se han representado en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Actuales puntos de ascenso y descenso de pasajeros, cabecera cantonal.



Fuente: Secretaría de gestión de riesgos.

## 21.2. Situación Actual

De acuerdo a la información recopilada en la etapa de diagnóstico, el área urbana no cuenta con infraestructura de paradas de bus, lo que existe actualmente son cuatro puntos definidos para los inicios de los viajes, estos lugares no tienen la infraestructura adecuada.

Solo cuentan como un lugar de parqueo, lo que no proporciona un espacio idóneo para los pasajeros que hacen uso del transporte público.

## 21.3. Justificación

Es responsabilidad del GAD Municipal proporcionar el traslado de pasajeros de forma segura, por tal motivo es necesaria la implementación de paradas de buses que cuente con las características ergonómicas y de señalización adecuadas para el ascenso y descenso de pasajeros.

## 21.4. Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.

## 21.5. Objetivos

### 21.5.1. Objetivos de Desarrollo

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

### 21.5.2. Objetivo General

Contar con paradas de transporte público en el área urbana, que garanticen el traslado seguro de pasajeros.

### 21.5.3. Objetivos Específicos

- Mejorar las condiciones de accesibilidad al servicio de transporte público en el área urbana.
- Incentivar el uso del transporte público.
- Mejorar la accesibilidad de los usuarios vulnerables.
- Brindar condiciones seguras para los usuarios al momento de hacer transbordos.

### 21.6. Metas

Que a corto plazo la cabecera cantonal cuente con la infraestructura adecuada para las paradas de bus.

### 21.7. Actividades

- Establecer los Términos de Referencia.
- Proceso de Contratación pública a través del portal para la construcción del proyecto.
- Estudios para la localización y diseño de paradas de bus.
- Construcción de las paradas de buses en el área urbana del Cantón Limón Indanza.
- Fiscalización de la construcción de las paradas de bus.
- Socialización con la población urbana y los transportistas.

### 21.8. Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Establecer los Términos de Referencia	1	1.000,00
Proceso de Contratación a través del portal para la construcción	2	2.000,00
Estudios para la localización y diseño de paradas de bus	1	4.000,00
Construcción y Fiscalización de las paradas de buses en el área urbana del Cantón Limón Indanza.	2	4.000,00*
Socialización con la población urbana y los transportistas.	1	1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>7 meses</b>	<b>12.000,00</b>

\* El precio que se ha establecido para la construcción de las paradas de transporte público se consideró únicamente para los 4 puntos de ascenso y descenso detectados actualmente, sin embargo, el número de paradas deberá ser definido por el estudio de acuerdo a la demanda de las mismas, lo que podría incrementar el valor de construcción y del proyecto en general.

## 21.9. Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado para la realización del proyecto es de siete meses. En lo relacionado al tiempo de vida útil será de cinco años con mantenimiento continuo, al término de este tiempo será necesario estudiar y evaluar las paradas de buses para la toma de decisiones futuras.

## 21.10. Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Usuarios de transporte público	35%	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.

## 21.11. Indicadores de Resultados

Que al menos los cuatro puntos de ascenso y descenso de pasajeros determinados en la etapa de diagnósticos cuenten con la infraestructura necesaria de paradas de bus.

## 21.12. Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 1: Proyectos beneficiosos que producirán una evidente mejora al medio ambiente por lo que no requiere un estudio de impacto ambiental.

## 21.13. Autogestión y Sostenibilidad

Al ser un proyecto localizado al interior del límite urbano, es responsabilidad del GADMLI gestionar la obtención de los recursos necesarios para la construcción de las paradas de bus.

## 21.14. Marco Constitucional

Por lo establecido en Artículo 55 literal f del COOTAD, es competencia exclusiva del GADMLI, “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”, esto es certificado por el artículo 130 del mismo código donde establece que: “A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.”

## 21.15. Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Limón Indanza.



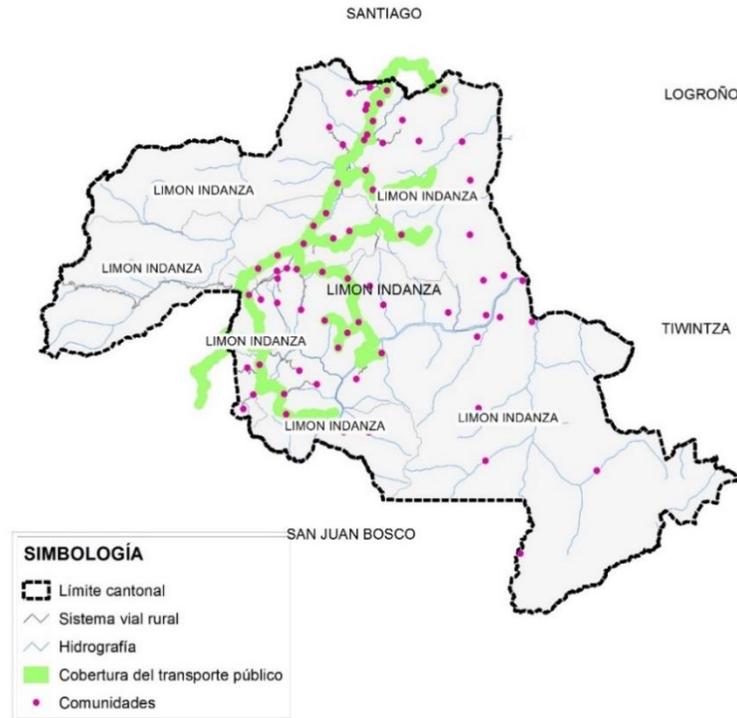
## 22. Nombre del Proyecto

Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.

### 22.1 Localización Geográfica

La mayoría de las comunidades que cuentan con servicio de transporte público, son aquellas que se encuentran localizadas cerca de la vía Troncal Amazónica, sin embargo, este no es un factor determinante para la localización de las paradas de bus, puesto que la mayoría de los puntos de ascenso y descensos no posee la infraestructura adecuada, y en las comunidades no se han establecido puntos fijos de paradas de bus.

Gráfico 1. Cobertura del transporte público en las comunidades.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 22.2 Situación Actual

En función a la información recopilada en la etapa de diagnóstico, se pudo determinar la existencia de varios lugares de ascenso y descenso de los usuarios de transporte público como se ve en el gráfico anterior, un alto porcentaje de estos lugares, no cuentan con la infraestructura necesaria para la movilización de los pasajeros.

De las 43 comunidades con acceso vehicular, el 67,44% tienen servicio de transporte público; es decir 29. En 14 de las comunidades no existe este servicio, sin embargo; aquellas que si lo tienen no poseen la infraestructura adecuada para el ascenso y descenso de pasajeros.

## 22.3 Justificación

Por lo descrito en el inciso anterior y para asegurar la integridad física de los pasajeros, se plantea la construcción de paradas de bus en las comunidades que actualmente cuentan con este servicio, sin embargo, se debe tener en cuenta que será necesaria la construcción de paradas de bus en todas las comunidades que en el futuro accedan al servicio mediante la implementación del Plan Sustentable de Movilidad.

## 22.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Proyecto para la gestión de la prestación del servicio de transporte público Intracantonal.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón Limón Indanza.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Estudio para mejorar la accesibilidad para los asentamientos que no tienen acceso vehicular en el cantón.
- Implementación de paradas de transporte público urbano.

## 22.5 Objetivos

### 22.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 5: Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

### 22.5.2 Objetivo General

Implementar paradas de transporte público para las comunidades que cuentan con servicio de transporte público.

### 22.5.3 Objetivos Específicos

- Mejorar las condiciones de accesibilidad al servicio de transporte público en el Cantón Limón Indanza.
- Incentivar el uso del transporte público.
- Mejorar la accesibilidad de los usuarios vulnerables.
- Brindar condiciones seguras para los usuarios al momento de hacer transbordos.

## 22.6 Metas

Que todas las comunidades de la cabecera cantonal con acceso vehicular cuenten con paradas de buses que facilite la movilidad e incentive el uso del transporte público en forma segura.

## 22.7 Actividades

- Elaboración de bases y Términos de Referencia.
- Proceso de Contratación a través del portal para la construcción de las paradas de bus
- Estudios para la localización y diseño de paradas de bus.
- Construcción y fiscalización de las paradas de buses en las comunidades del Cantón Limón Indanza.
- Socialización con la comunidad y transportistas.

## 22.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de bases y Términos de Referencia	1	1.000,00
Proceso de Contratación a través del portal para la construcción	2	2.000,00
Estudios para la localización y diseño de paradas de bus	1	4.000,00
Construcción y Fiscalización de las paradas de buses en los asentamientos del Cantón Limón Indanza	3	25.000,00
Socialización con la comunidad y transportistas.	1	1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>8 meses</b>	<b>33.000,00</b>

## 22.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

El tiempo estimado de duración del proyecto es de 8 meses, sin embargo, este tiempo puede variar principalmente en el tiempo de construcción. El tiempo de vida útil que se ha establecido para las paradas de bus es de 5 años con mantenimiento continuo, al término de este tiempo será necesario estudiarlas y evaluarlas para la toma de decisiones futuras.

## 22.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Usuarios de transporte público	35%	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.

## 22.11 Indicadores de Resultados

Que todas las comunidades que en la actualidad cuentan con acceso vehicular y servicio de transporte público posean la infraestructura necesaria de las paradas de buses.

## 22.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente, y por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

## 22.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión la realizará el GAD Municipal de Limón Indanza y el Consejo Provincial de Morona Santiago para:

- Realizar el financiamiento respectivo para la implementación de las paradas de buses en las comunidades del Cantón Limón Indanza.

## 22.14 Marco Constitucional

El artículo 42 literal b del COOTAD, ha establecido que es competencia del Gobierno provincial de Morona Santiago el “*Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas*”, el mismo código ha establecido que los gobiernos parroquiales deberán velar por el correcto funcionamiento y realización de las obras, por lo que para la implementación de este proyecto el trabajo será conjunto entre las instituciones mencionadas anteriormente.

## 22.15 Financiamiento del proyecto

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza.



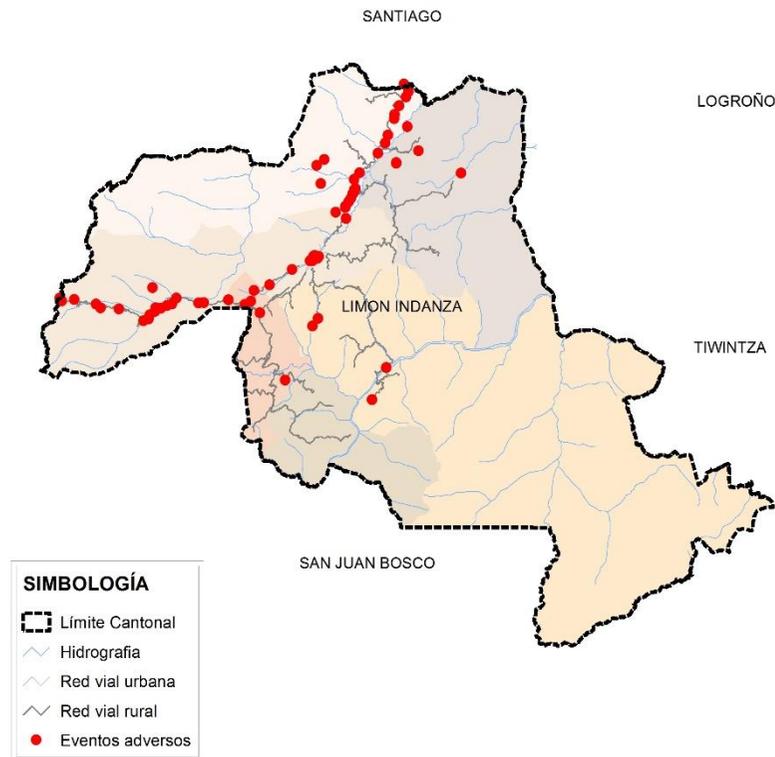
## 23. Nombre del Proyecto

Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos.

### 23.1 Localización Geográfica

La mayor cantidad de eventos adversos se han generado en las áreas cercanas a la vía Troncal Amazónica, como se puede ver en el siguiente gráfico.

Gráfico 1. Eventos adversos en el Cantón Limón Indanza.



Fuente: Secretaría de gestión de riesgos.

### 23.2 Situación Actual

En función a la información proporcionada por la Secretaría de Gestión de Riesgos entre los años 2015 y abril del 2017 se registraron 95 eventos adversos siendo estos deslaves y vendavales (Fuertes vientos).

Dichos problemas han afectado principalmente a la vía Troncal amazónica y a los tramos de acceso de las comunidades, lo que significa problemas en la movilidad peatonal y motorizada, poniendo en riesgo la vida de los usuarios. Un total de 3.798m. de vía se han visto afectados por estos problemas.

### 23.3 Justificación

De acuerdo a la información expuesta en el inciso anterior, la situación se agrava por la inexistencia de un plan de contingencia, dicho plan buscará ayudar el correcto funcionamiento de la movilidad motorizada y no motorizada al momento de darse este tipo de eventos, a la vez será una herramienta para asegurar la calidad de vida de la población residente en el área de estudio.

### 23.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Plan de Gestión de la UMTTTSV.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana del cantón.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.

## 23.5 Objetivos

### 23.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 23.5.2 Objetivo General

Contar con un plan de contingencia contra eventos adversos para que la movilidad no se vea mayormente afectada al momento de suceder los diferentes eventos adversos de tipo natural o antrópico.

### 23.5.3 Objetivos Específicos

- Contar con una herramienta que ayude a disminuir el impacto de los eventos adversos en la movilidad.
- Generar un plan que cuente con las directrices para la rápida respuesta o prevención de eventos adversos.
- Proporcionar a los ciudadanos un plan de contingencia en caso de eventos adversos para saber cómo reaccionar ellos.

## 23.6 Metas

Contar de forma inmediata con un plan de contingencia contra eventos adversos, que disminuya el impacto de los mismos en la movilidad, tránsito y transporte del cantón.

## 23.7 Actividades

- Elaborar los términos de referencia para el plan de gestión contra eventos adversos.
- Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios del proyecto.

- Formulación del Plan de contingencia contra eventos adversos para el cantón Limón Indanza.
- Fiscalización del Plan de contingencia contra eventos adversos para el cantón Limón Indanza.
- Socializar con la población del cantón Limón Indanza acerca del Plan de contingencia contra eventos adversos.

## 23.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaborar los términos de referencia para el plan de gestión contra eventos adversos	1	1.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios del proyecto.	2	2.000,00
Formulación del plan de contingencia contra eventos adversos para el cantón Limón Indanza.	4	30.000,00
Fiscalización del Plan de contingencia contra eventos adversos para el cantón Limón Indanza.		5.000,00
Socializar con la población del cantón Limón Indanza acerca del Plan de contingencia contra eventos adversos.	1	1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>8 meses</b>	<b>39.000,00</b>

### 23.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La implementación del proyecto tendrá una duración total de 8 meses, es necesario mencionar que algunas de las actividades pueden realizarse de forma paralela con la finalidad de optimizar los tiempos de ejecución. El tiempo de vida útil será el que se estime como año horizonte del plan, aproximadamente de 20 años.

### 23.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Parroquias del Cantón	7	Población del Cantón Limón Indanza.	9.722 hab.
Comunidades del Cantón	70		
Vías rurales del cantón	258,09 km		

### 23.11 Indicadores de Resultados

Tener un plan de contingencia contra eventos adversos en el Cantón Limón Indanza, proporcionando seguridad en la movilidad a la población cantonal y aquella que circule por las vías del Cantón Limón Indanza.

### 23.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 1: Proyectos beneficiosos que producirán una evidente mejora al medio ambiente por lo que no requiere un estudio de impacto ambiental.

### 23.13 Autogestión y Sostenibilidad

Puesto que la Unidad de Gestión de Riesgos forma parte del GAD Municipal, será responsabilidad del municipio gestionar la obtención de los recursos económicos para la realización del mismo.

### 23.14 Marco Constitucional

De acuerdo con la Secretaria de Gestión de Riesgos, es responsabilidad de los Gobiernos autónomos descentralizados contar con una Unidad de Gestión de Riesgos.

En la actualidad el Cantón Limón Indanza ya cuenta con la Unidad y de acuerdo a la **Ordenanza de Implementación del Sistema Nacional Descentralizado de Gestión de riesgos - creación de la unidad de gestión de riesgo (UGR) del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Limón Indanza**. En el artículo 5 de la ordenanza mencionada anteriormente se ha establecido que es competencia de la Unidad *“el contribuir al desarrollo integral y sostenible del Cantón Limón Indanza, a través del desarrollo de acciones técnicas, sociales, culturales, organizativas y políticas institucionales municipales y territoriales del Cantón encaminados a la reducción, respuesta y recuperación de los territorios y de la sociedad cantonal frente a los eventos adversos de riesgo tanto de origen natural como antrópico que garanticen la protección de las personas, comunidades, sus recursos materiales y naturales”*. Con el apoyo de las diferentes Instituciones de respuesta (Cuerpo de bomberos, Policía Nacional) y y técnico científicas.

### 23.15 Financiamiento del proyecto

- Unidad de Gestión de Riesgos
- Gobierno autónomo Descentralizado del Cantón Limón Indanza



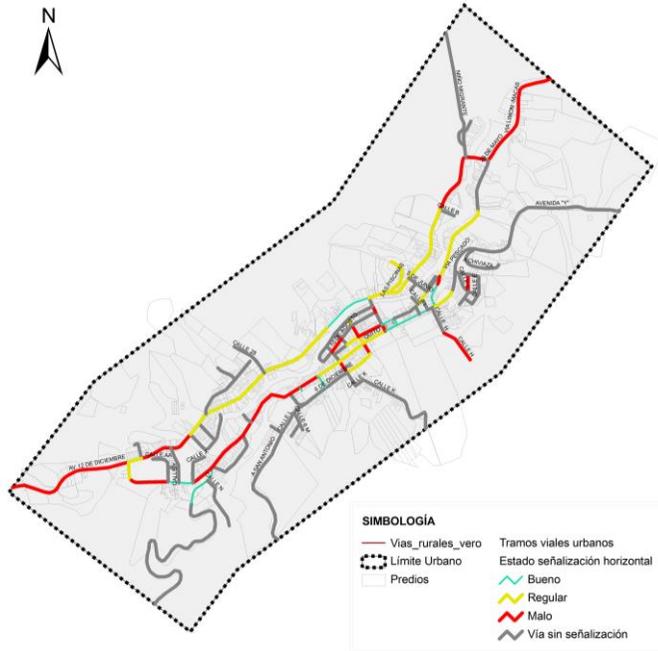
## 24. Nombre del Proyecto

Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana del cantón Limón Indanza.

### 24.1 Localización Geográfica

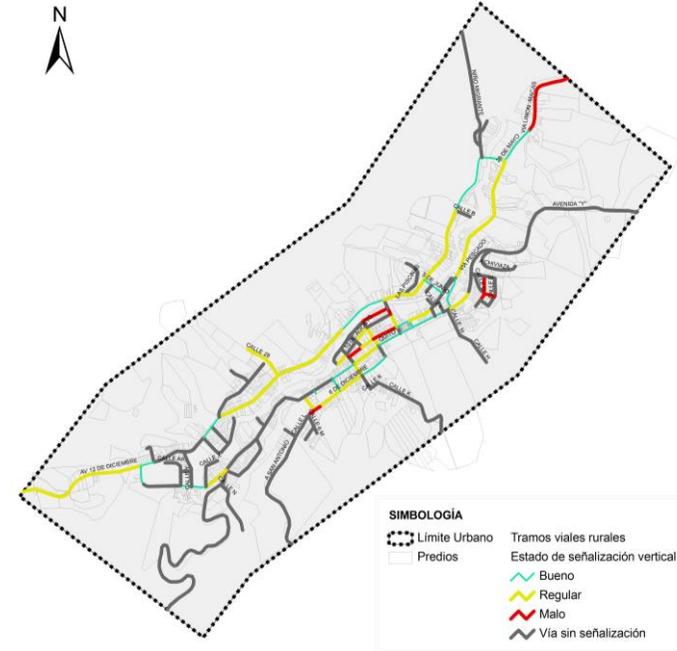
- a. Provincia de Morona Santiago
- b. Cantón Limón Indanza.
- c. Cabecera cantonal General Plaza, señalización horizontal y vertical.

Gráfico 1. Señalización horizontal. Cabecera cantonal, Cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Gráfico 2. Señalización vertical. Cabecera cantonal, Cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 24.2 Situación Actual

El sistema vial de General Plaza se caracteriza porque la mayoría de los tramos no cuentan con señalización tanto horizontal como vertical, lo cual contribuye al desarrollo de una movilidad confusa y desordenada, afectando tanto a peatones, usuarios de transporte público, ciclistas y conductores; poniendo en riesgo la vida de estos.

En el área rural se inventariaron 17,12km de vías que componen el sistema vial urbano, de los cuales solo el 41% y 43% de tramos, cuentan con señalización horizontal y vertical, respectivamente. Sin embargo, más del 80% se encuentran en estado regular y malo.

Es decir que, de los 17,12km del sistema vial urbano, más de 10km no poseen ningún tipo de señalización.

## 24.3 Justificación

La señalización vial es un factor determinante en la seguridad vial, ya que en muchos de los casos puede ayudar a disminuir los accidentes de tránsito, es por ello que la necesidad de dotar y mejorar los índices de señalización horizontal y vertical en el área urbana es indispensable, para garantizar espacios que contribuyan a la protección del ciudadano, brindándole mejores condiciones para su movilidad diaria.

Además, que se promueve una cultura de respeto a las señales de tránsito, con vías de circulación exclusivas para cada uno de los usuarios y características adecuadas para la movilización tanto de peatones, ciclistas y vehículos.

Debido a que los porcentajes de tramos que poseen señalización son bajos y la mayor cantidad de estos no reciben mantenimiento continuo, se encuentran en estado de deterioro, por lo que la dotación de señalización vial tanto horizontal como vertical es necesaria. Sin embargo, no es suficiente únicamente la dotación sino el mantenimiento periódico para evitar su deterioro y pérdida total.

## 24.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Implementación de paradas de transporte público urbano.
- Diseño e implementación de paradas de transporte público para las comunidades.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.
- Dotación de semáforos en las intersecciones necesarias.

## 24.5 Objetivos

### 24.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 24.5.2 Objetivo General

Proteger la vida e integridad de peatones, usuarios del transporte público, ciclistas y conductores en el Cantón Limón Indanza, a través de la implementación y mantenimiento de señalización horizontal y vertical en todos los tramos viales que conforman el sistema vial urbano del Cantón Limón Indanza.

### 24.5.3 Objetivos Específicos

- Mejorar las condiciones de circulación en las zonas de mayor concentración de la población.
- Mejorar la circulación de vehículos y peatones en la zona urbana y rural de Cantón Limón Indanza.
- Mejorar la señalización del sistema vial cantonal.
- Mejorar la accesibilidad para los usuarios vulnerables.
- Incrementar espacios peatonales seguros.
- Organizar el funcionamiento del transporte público.
- Incentivar el uso de la bicicleta.

### 24.6 Metas

Lograr que el 100% de los tramos inventariados sin señalización horizontal y vertical sean dotados de la respectiva señalización vial, demás, de aquellos que se localizaron en estado malo y regular, garantizando que reciban un mantenimiento adecuado y continuo.

### 24.7 Actividades

Se plantearon las siguientes actividades, a fin de garantizar un correcto desarrollo del proyecto:

- Estudio para la implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.
- Elaboración de bases y Términos de referencia.
- Realizar el proceso de contratación pública para la implementación y mantenimiento de señalización horizontal y vertical.
- Implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.
- Fiscalización de la implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.
- Mantenimiento de señalización horizontal y vertical.

### 24.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Estudio para la implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.	1	4.000,00
Elaboración de bases y Términos de referencia.	1	1.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la implementación y mantenimiento de señalización horizontal y vertical.	2	2.000,00
Implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.	3	58.100,00
Fiscalización de la implementación de señalización horizontal y vertical en el área urbana del Cantón Limón Indanza.		1.800,00
Mantenimiento de señalización horizontal y vertical.	12	6.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>19 meses</b>	<b>72.900,00</b>

### 24.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana tendrá una duración de aproximadamente 7 meses y el mantenimiento deberá realizarse cada año, con una vida útil de 10 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y su utilidad.

## 24.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes del área urbana del Cantón Limón Indanza.	3.523	Habitantes del área rural del Cantón Limón Indanza.	6.199

## 24.11 Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la implementación de la señalización horizontal y vertical es el contar con 117 tramos viales es decir 17,12 km de vías debidamente señalizadas tanto horizontal como verticalmente. Garantizando la seguridad de los habitantes del área urbana General Plaza y la población en general del Cantón Limón Indanza.

## 24.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente y, por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

## 24.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria, tras asumir la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento respectivo para los estudios, implementación, fiscalización.
- Realizar el mantenimiento de la señalización vial urbana.

## 24.14 Marco Constitucional

El GADMLI, al asignarle la competencia “Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial -TTTSV-”, es el encargado de los temas relacionados con la seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial cantonal.

## 24.15 Financiamiento del proyecto

El GADMLI deberá financiar el estudio, dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical para el área urbana del Cantón Limón Indanza.

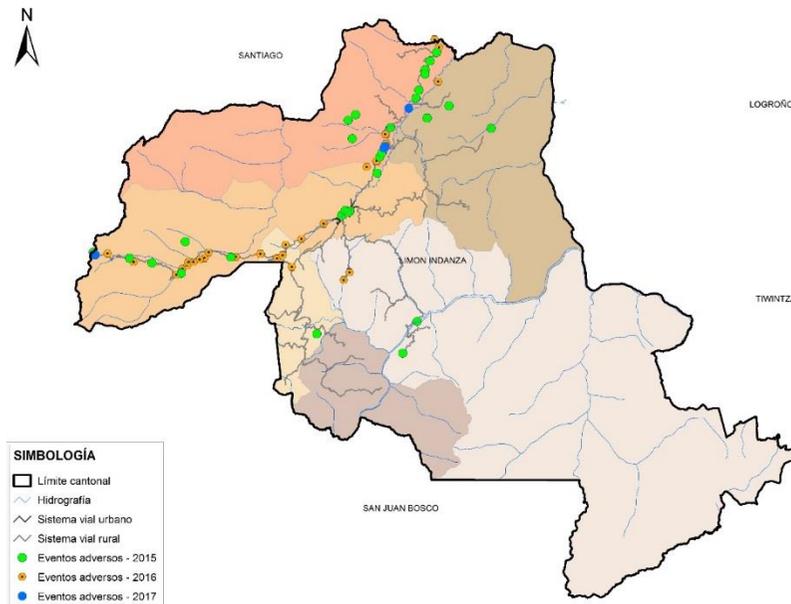
## 25. Nombre del Proyecto

Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón Limón Indanza.

### 25.1 Localización Geográfica

EL Cantón Limón Indanza forma parte del territorio provincial de Morona Santiago. (Ver gráfico 1)

Gráfico 1. Eventos adversos en Limón Indanza, entre los años 2015 y 2017.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 25.2 Situación Actual

El Cantón Limón Indanza no cuenta con un Plan de Seguridad vial que garantice la seguridad de peatones, ciclistas y usuarios de vehículos. Es por ello que se plantearon proyectos para el desarrollo de espacios adecuados para la circulación de dichos grupos.

La inseguridad que presenta el sistema vial rural es notoria, puesto que existe un déficit muy alto en temas relacionados con la seguridad vial; es decir la escasa señalización vertical y horizontal, la baja dotación de aceras en los centros poblados que se localizan hacia las vías principales, con tan sólo el 5% del sistema vial con aceras, cuyas secciones en muchos de los casos son inferiores a las requeridas para el cómodo y seguro tránsito de las personas, su material se encuentra en estado regular y malo.

A esto se suma el mal estado de las vías por diferentes razones, como: la falta de mantenimiento a la capa de rodadura de lastre y tierra, principalmente. Además de eventos adversos por las condiciones climáticas en ciertas épocas del año, lo que agrava aún más el estado del sistema vial rural.

El sistema vial urbano presenta mejores condiciones, sin embargo, entre el 59% y 57% no poseen señalización horizontal y vertical, respectivamente. A lo que se suma que la señalización existente no se encuentra en buen estado.

Las secciones de las aceras tienen buenas características geométricas, siendo predominantes las de 1,2m y 1,8m. Sin embargo, el 35% del sistema vial urbano no posee aceras, lo que causa incomodidad e inseguridad para el tránsito de los peatones.

En el cantón no se identificó la existencia de semáforos.

Cabe anotar que en el cantón no se realizan campañas de concientización respecto a seguridad vial, es por ello que la población no es consciente del peligro que corren en la mayoría de los casos.

## 25.3 Justificación

Frente a la problemática actual que presenta el cantón en temas de seguridad vial, es necesaria la implementación de un plan de seguridad vial con el fin de contribuir a la protección de la ciudadanía, brindándole mejores condiciones para su movilidad diaria, además se promueve una cultura de paz en todo el territorio mediante el respeto de señales de tránsito y vías de circulación exclusiva para peatones, transporte público y ciclistas.

De esta manera se pretende disminuir el índice de accidentes ocasionados por la inseguridad en las vías, especialmente en las vías rurales, donde mayormente se han registrado los accidentes de tránsito.

## 25.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Mejoramiento de la calzada de las vías rurales que conectan con las comunidades rurales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Implementación de rampas en las aceras del área urbana para la circulación de usuarios vulnerables.
- Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.
- Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.
- Dotación de semáforos en las intersecciones necesarias.

## 25.5 Objetivos

### 25.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 25.5.2 Objetivo General

Formular un Plan de Seguridad Vial en el cantón Limón Indanza, encaminado a proteger la vida e integridad de los usuarios del transporte terrestre y los peatones, a través de la implementación de una estrategia multisectorial.

### 25.5.3 Objetivos Específicos

- Organizar el funcionamiento del transporte público.
- Incentivar el uso de la bicicleta.
- Mejorar las condiciones de circulación en las zonas de concentración de la población.
- Mejorar la señalización del sistema vial cantonal.
- Mejorar la accesibilidad para los usuarios vulnerables.
- Incrementar espacios peatonales seguros.
- Controlar el uso del espacio público por parte de los vendedores ambulantes.
- Controlar la contaminación ambiental.
- Mejorar la circulación de vehículos y peatones en la zona urbana.

## 25.6 Metas

La implementación del proyecto deberá ser a corto plazo; es decir para el 2023, ya que es necesaria la implementación de un plan de seguridad cantonal, con el fin de disminuir los índices de accidentabilidad.

## 25.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon actividades que permitirán un correcto desarrollo del proyecto, se detallan a continuación:

- Elaboración de bases y Términos de referencia.
- Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios del proyecto.
- Contratar el estudio para la formulación del plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza.
- Contratar la Fiscalización para formulación del plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza.
- Socializar con la población el Plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza.

## 25.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de bases y Términos de referencia.	1	1.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la realización de los estudios del proyecto.	2	2.000,00
Contratar el estudio para la formulación del plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza	6	45.000,00
Contratar la Fiscalización para el estudio de recuperación del puente 5 de Junio.		5.000,00
Socializar con la población el Plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza.	1	1.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>10 meses</b>	<b>54.000,00</b>

## 25.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La formulación del Plan de Seguridad Vial tendrá una duración de aproximadamente 10 meses, con una vida útil de 20 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y su utilidad.

## 25.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes del Cantón Limón Indanza.	9.722	Habitantes de la Provincia de Morona Santiago	147.940

## 25.11 Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con la formulación del Plan de Seguridad Vial del cantón Limón Indanza, son contar con políticas locales que garanticen la seguridad de peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores, de manera que se minimice la inseguridad vial actual.

## 25.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente y, por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

### 25.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria, tras asumir la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento respectivo para los estudios del Plan de Seguridad Vial cantonal.
- Realizar gestiones con empresas públicas o privadas para la puesta en marcha del mismo.

### 25.14 Marco Constitucional

El GADMLI por medio de la UMTTTSV, al asignarle la competencia “*Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial - TTTSV-*”, es el encargado de los temas relacionados con la seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial cantonal.

### 25.15 Financiamiento del proyecto

El GADMLI deberá financiar la formulación del Plan de Seguridad Vial para el Cantón Limón Indanza.

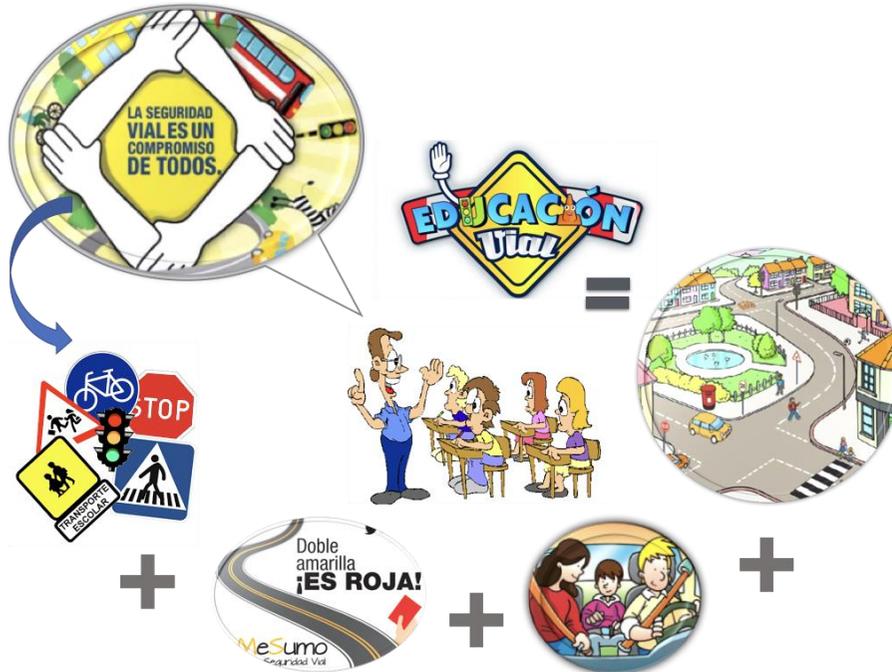
## 26. Nombre del Proyecto

Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.

### 26.1 Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 26.2 Situación Actual

En el año 2016 se registró un porcentaje significativo de siniestros de tránsito en la provincia de Morona Santiago, a pesar de no ser uno de los índices más altos, solo en el año mencionado el 20% de los decesos sucedieron en el Cantón Limón Indanza, la mayoría de ellos en la vía Troncal Amazónica. Entre los motivos frecuente que causan estos accidentes, están: el mal estado de las vías, la deficiente señalización en tramos peligrosos por eventos adversos, el deficiente diseño del sistema vial y la imprudencia de los conductores.

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en el país, del año 2015 al 2016 hubo un incremento en los accidentes de tránsito de 3,7% en el Cantón Limón Indanza, al igual que un aumento en los fallecidos, lo que representa más del 9% a nivel provincial.

En el área urbana existe gran riesgo al estar atravesado por una vía de nivel estatal, que generalmente mantiene velocidades altas, problema que se agrava aún más por la deficiente señalización en el tramo urbano y en ciertas ocasiones la imprudencia de los peatones al momento de moverse.

## 26.3 Justificación

Frente a la problemática actual que presenta el cantón en temas de seguridad vial, es necesaria la implementación de campañas de concientización y educación vial tanto a los conductores como a los peatones, ya que sensibilizando a la sociedad acerca de los peligros reales a los que se enfrentan y los modos de prevenirlos, se puede disminuir los índices de accidentes de tránsito que actualmente presenta el cantón.

Dichas campañas se basan en cinco ejes fundamentales que concentran los motivos de siniestros con mayor cantidad de pérdidas de vidas humanas:

- Respetar las velocidades máximas.
- No consumir alcohol antes de conducir.
- Usar siempre cinturón de seguridad.
- Usar casco, si conduce motocicleta o cuatriciclo.
- No usar telefonía celular mientras maneja.

## 26.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Pavimentación de las vías de tierra existentes en el cantón Limón Indanza que conectan el área urbana con las cabeceras parroquiales.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Dotación de aceras en las vías urbanas del cantón Limón Indanza.
- Implementación de rampas en las aceras del área urbana para la circulación de usuarios vulnerables.
- Formulación de un plan de contingencia contra eventos adversos.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.
- Dotación de semáforos en las intersecciones necesarias.

## 26.5 Objetivos

### 26.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 26.5.2 Objetivo General

Concientizar a la población del Cantón Limón Indanza sobre las principales causas de los siniestros de tránsito, mediante campañas de educación vial.

### 26.5.3 Objetivos Específicos

- Implementar anuncios informativos acerca del respeto a las señales de tránsito.
- Impartir charlas en los centros educativos.
- Trabajar conjuntamente con las Policía Nacional de Tránsito para la concientización a la ciudadanía sobre la educación vial.
- Incentivar a los peatones sobre el uso de la señalización horizontal como los “pasos cebra”.
- Educar a la población a conducir responsablemente.
- Formar a la población para el respeto a las señales de tránsito.
- Educar a la población hacia el respeto para el peatón y ciclistas.

## 26.6 Metas

La implementación del proyecto deberá ser a corto plazo; es decir para el 2023, ya que es necesaria la concientización a la población sobre la educación vial, a fin de disminuir los índices de siniestros de tránsito registrados en el año 2016 en el cantón.

## 26.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon actividades que permitirán un correcto desarrollo del proyecto, se detallan a continuación:

- Diseño y colocación de publicidad informativa sobre los derechos y deberes de la ciudadanía en temas de educación vial, en sitios estratégicos como: paradas de bus, centros educativos, espacios de concentración masiva.
- Impartir charlas en centros educativos conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.
- Impartir charlas de educación vial a los líderes comunitarios conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.
- Impartir charlas de educación vial al personal municipal conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.
- Impartir charlas de educación vial a los transportistas conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.

- Diseño y publicación anuncios sobre el cumplimiento y respeto de las señales de tránsito por medios de comunicación, como radio, televisión y redes sociales.

## 26.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Diseño y colocación de publicidad informativa sobre los derechos y deberes de la ciudadanía en temas de educación vial, en sitios estratégicos como: paradas de bus, centros educativos, espacios de concentración masiva.	2	4.000,00
Impartir charlas de educación vial en centros educativos conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.	2	2.000,00
Impartir charlas de educación vial a los líderes comunitarios conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.	1	500,00
Impartir charlas de educación vial al personal municipal conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.	1	500,00
Impartir charlas de educación vial a los transportistas conjuntamente con la Comisión Nacional de Tránsito.	1	500,00
Diseño y publicación anuncios sobre el cumplimiento y respeto de las señales de tránsito por medios de comunicación, como radio, televisión y redes sociales.	2	5.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>9 meses</b>	<b>12.500,00</b>

## 26.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La implementación del proyecto, campañas de educación vial para la población del cantón Limón Indanza, tiene una duración aproximada de 3 meses, puesto que ciertas actividades a realizarse pueden ejecutarse al mismo tiempo al ser grupos de trabajo distintos, el tiempo de vida útil es de 1 año, puesto que debería realizarse de manera periódica.

## 26.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes del Cantón Limón Indanza.	9.722	Habitantes de la Provincia de Morona Santiago	147.940

## 26.11 Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar con las campañas de educación vial, son concientizar a la población en general sobre el respeto de las señales de tránsito, conducir responsablemente, prioridad al ciclista y peatón y que estos a su vez cumplan con sus deberes al momento de moverse en la vía.

## 26.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente y, por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

### 26.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria, tras asumir la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento respectivo para las campañas de educación vial.
- Realizar gestiones con las autoridades competentes para impartir charlas a la población cantonal.

### 26.14 Marco Constitucional

El GADMLI por medio de la UMTTTSV, al asignarle la competencia “*Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial - TTTSV-*”, es el encargado de los temas relacionados con la seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial cantonal.

### 26.15 Financiamiento del Proyecto

El GADMLI deberá financiar las campañas de educación vial para la población del Cantón Limón Indanza.

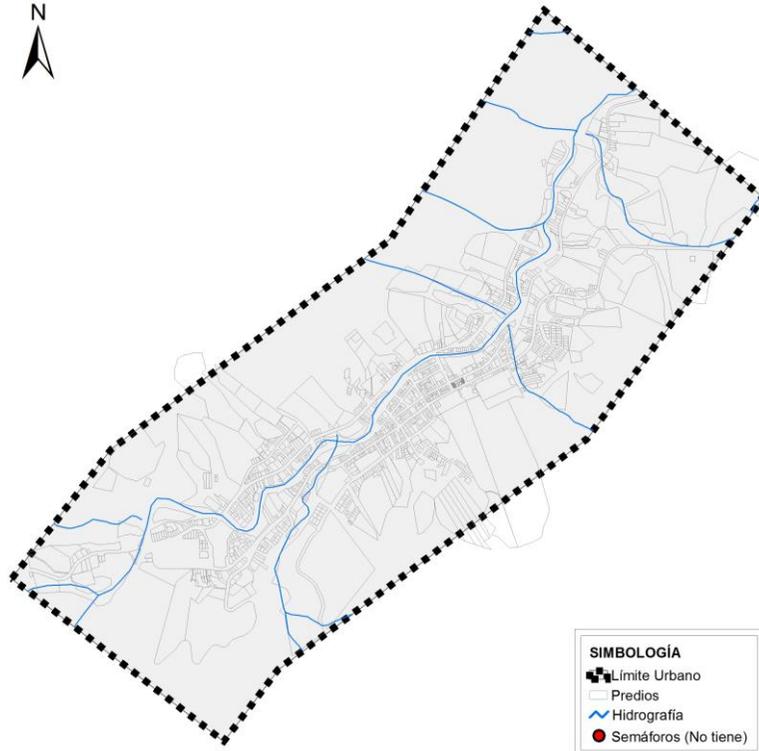
## 27. Nombre del Proyecto

Estudio para la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del Cantón Limón Indanza.

### 27.1 Localización Geográfica

- Provincia de Morona Santiago
- Cantón Limón Indanza
- Cabecera cantonal General Plaza

Gráfico 1. Semáforos, Cantón Limón Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

## 27.2 Situación Actual

En el inventario vial realizado en el área urbana no se identificaron tramos con semáforos.

## 27.3 Justificación

La vía Troncal Amazónica al ser de primer orden debe mantener velocidades altas, sin embargo, al atravesar el área urbana del Cantón Limón Indanza representa inseguridad y conflicto para la población en ciertas intersecciones donde mayormente se movilizan vehículos y peatones. Por lo que un estudio para la dotación de semáforos en el área urbana, es necesario, a fin de determinar los puntos o intersecciones que requieran el implemento de señales de control de tráfico.

## 27.4 Proyectos Relacionados y/o Complementarios

- Mejoramiento de la calzada de las vías urbanas.
- Formulación de un estudio para la definición y adecuación del sistema vial cantonal.
- Dotación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical del área urbana y rural del cantón.
- Formulación de un plan de seguridad vial para el cantón el Limón Indanza.
- Campañas de educación vial para los pobladores del cantón Limón Indanza.

## 27.5 Objetivos

### 27.5.1 Objetivos de Desarrollo

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

### 27.5.2 Objetivo General

Proporcionar seguridad a la población, mediante la dotación de semáforos en las intersecciones necesarias en el área urbana del Cantón Limón Indanza.

### 27.5.3 Objetivos Específicos

- Disminuir los índices de accidentabilidad por la inexistencia de señales de control de tráfico.
- Dotar de semáforos para vehículos y peatones.
- Brindar seguridad a la población que se moviliza a pie.
- Ordenar el tráfico vehicular en las intersecciones de mayor flujo vehicular.

### 27.6 Metas

Conseguir que se dote de señales de control de tráfico en todos los lugares que lo necesiten dentro del área urbana, especialmente en aquellas intersecciones que por su volumen de tráfico lo ameriten, disminuyendo los accidentes de tránsito, y proporcionando mayor seguridad a los peatones y conductores.

### 27.7 Actividades

Para el cumplimiento del proyecto se plantearon actividades que permitirán un correcto desarrollo, se detallan a continuación:

- Elaboración de bases y Términos de referencia.
- Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto. Implementación de semáforos en intersecciones necesarias del área urbana del Cantón Limón Indanza.
- Contratar el estudio para la dotación de semáforos en intersecciones conflictivas.

- Contratación de la Fiscalización para el estudio para la dotación de semáforos en intersecciones conflictivas.

### 27.8 Cronograma Valorado de Actividades

ACTIVIDADES	PROGRAMACIÓN VALORADA	
	Tiempo (meses)	Dólares
Elaboración de bases y Términos de referencia.	1	1.000,00
Realizar el proceso de contratación pública para la elaboración de los estudios del proyecto.	1	1.000,00
Contratar el estudio para la dotación de semáforos en intersecciones conflictivas.	4	24.000,00
Contratación de la Fiscalización para el estudio para la dotación de semáforos en intersecciones conflictivas.		6.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>6 meses</b>	<b>32.000,00</b>

### 27.9 Duración del Proyecto y Vida Útil

La implementación del proyecto, dotación de semáforos en el área urbana del cantón Limón Indanza, tiene una duración aproximada de 6 meses y el mantenimiento deberá realizarse cada año, con una vida útil de 20 años durante los cuales podrá ser evaluado su funcionamiento y su utilidad.

### 27.10 Beneficiarios

BENEFICIARIOS DIRECTOS		BENEFICIARIOS INDIRECTOS	
Habitantes del área urbana del Cantón Limón Indanza.	3.523	Habitantes del área rural del Cantón Limón Indanza.	6.199

### 27.11 Indicadores de Resultados

Los resultados que se esperan alcanzar, el contar con un estudio que de paso a la instalación de semáforos para el control de tráfico. Asegurando la seguridad vial a los habitantes del área urbana General Plaza y la población en general del Cantón Limón Indanza.

### 27.12 Impacto Ambiental

El proyecto se ubica en la siguiente categoría:

Categoría 2: Proyectos que no afectan el medio ambiente, ni directa o indirectamente y, por tanto, no requieren un estudio de impacto ambiental.

### 27.13 Autogestión y Sostenibilidad

La autogestión se la realizará mediante la adjudicación de una partida presupuestaria, tras asumir la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, destinada a:

- Realizar el financiamiento respectivo para la dotación de semáforos en el área urbana de General Plaza.

### 27.14 Marco Constitucional

El GADMLI por medio de la UMTTTSV, al asignarle la competencia “*Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial - TTSV-*”, es el encargado de los temas relacionados con la seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial cantonal.

### 27.15 Financiamiento del proyecto

El GADMLI deberá financiar dotación de semáforos en las intersecciones necesarias del área urbana del Cantón Limón Indanza.





PROYECTOS

DEFINITIVO

PROYECTOS

DEFINITIVO

PROYECTOS

DEFINITIVO

**PROYECTOS A NIVEL DEFINITIVO**

PROYECTOS



## 1. Plan de gestión de la Unidad Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Limón Indanza

### 1.1 Visión

Ser la entidad que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el cantón, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la población del Cantón Limón Indanza y ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, de acuerdo a las competencias asignadas a ella.

### 1.2 Misión

Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial en su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la libre y segura movilidad terrestre, proveyendo servicios de transporte de calidad en función a la demanda de los mismos, buscando mejorar la calidad de vida de la población, a través de la implementación de políticas públicas, en el marco de sus competencias, garantizando la armonía entre todos los actores de la movilidad.

#### 1.2.1 Objetivos

- La Planificación del transporte terrestre, del tránsito y de la seguridad vial en el Cantón Limón Indanza.
- La organización de los servicios de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial del Cantón Limón Indanza; y,
- La regulación, conforme a la normativa vigente, mediante la expedición de instructivos técnicos y administrativos

### 1.3 Atribuciones de la unidad de gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del cantón Limón Indanza

Son atribuciones de la Unidad de Gestión de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las siguientes:

En materia de planificación a la UMTTTSV le corresponde lo siguiente:

- Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte público y privado, de pasajeros o de carga;
- Planificar el estacionamiento público y privado;
- Generar sistemas autorizados para la administración de tránsito urbano e intracantonal;
- La semaforización urbana centralizada;
- La señalización vial, horizontal y vertical urbana e intracantonal;
- La seguridad vial urbana e intracantonal;
- La circulación peatonal y seguridad peatonal;
- Circulación de bicicletas o ciclo vías;
- Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre público y privado.

En lo relacionado a la organización de Tránsito la UMTTTS, tiene las siguientes atribuciones:

- Organizar y distribuir estratégicamente los sistemas inteligentes para el gerenciamiento del tránsito urbano en su jurisdicción;
- Crear y optimizar progresivamente la red de semaforización urbana centralizada;
- Organizar y señalar la vialidad urbana en su jurisdicción;
- Organizar y distribuir los elementos de seguridad vial urbana en su jurisdicción;
- Organizar y distribuir las circulaciones peatonales, los elementos de seguridad peatonal y circulaciones de bicicletas y motocicletas y mecanismos que permitan a los grupos humanos vulnerables el

adecuado ejercicio de su derecho de movilidad, previendo tratos preferentes

- Organizar y especificar el estacionamiento privado edificado y no edificado fuera de la vía;
- Organizar y especificar los servicios de estacionamiento público libre y tarifado en la vía
- Organizar los servicios de transporte en fases o etapas de implementación;
- Organizar planes y programas de seguridad vial, y,
- El trámite y otorgamiento de títulos habilitantes

En materia de regulación del tránsito y Transporte Terrestre la UMTTTSV, tendrá las siguientes responsabilidades:

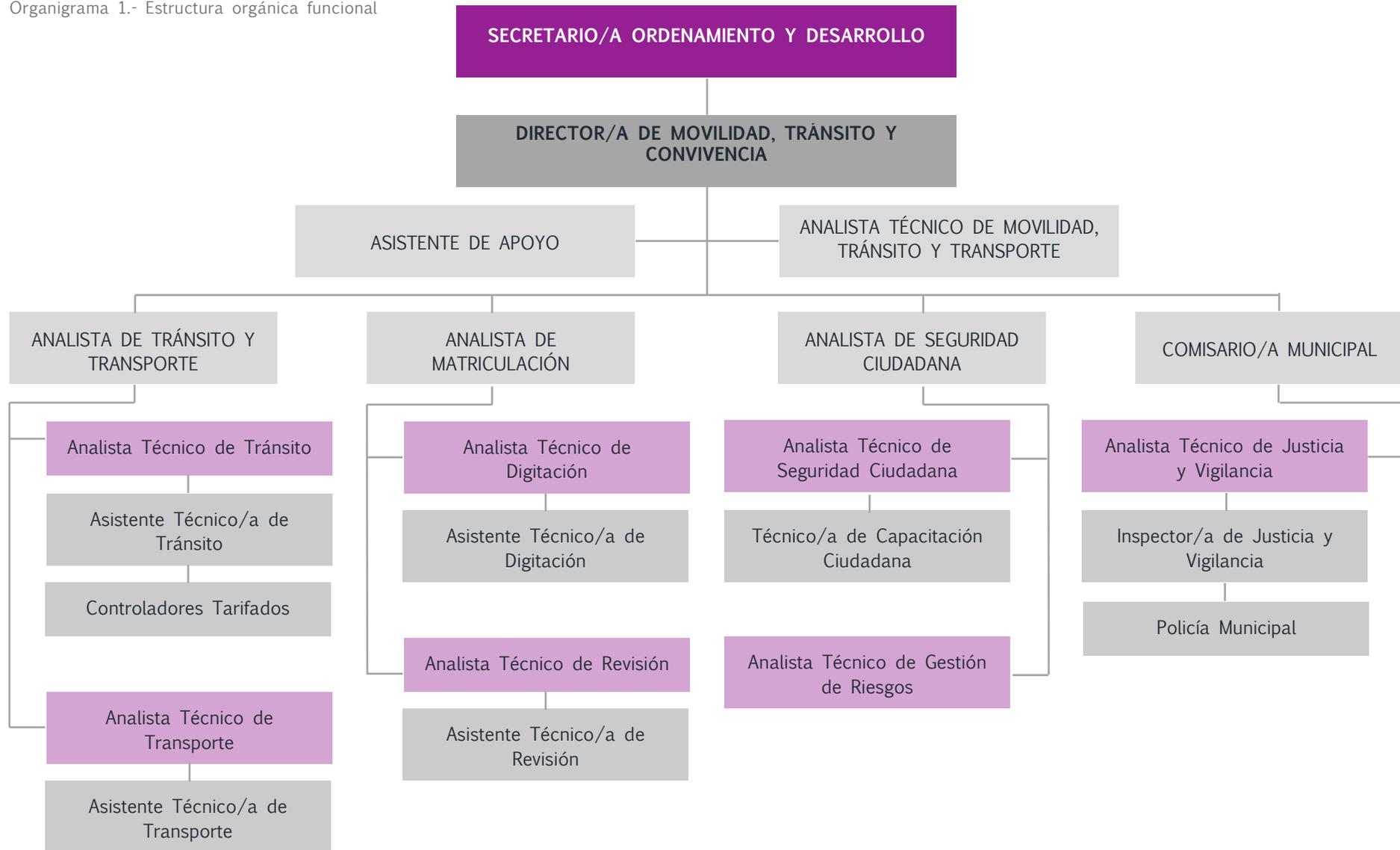
- Proponer ante el Consejo Cantonal, proyectos de normas y regulaciones que permitan asegurar la correcta administración de las actividades y servicios de Tránsito y Transporte Terrestres dentro del Cantón y,
- Coordinar el cumplimiento de las resoluciones, normas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, emitidas por la Agencia de Tránsito, a la que se sumará la ordenanza que sancione el presente plan

### 1.4 Estructura Orgánica funcional de la unidad de gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

La UMTTTSV, estará conformada por las siguientes unidades: (Ver organigrama 1)

- Unidad de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial
- Unidad de Matriculación Vehicular
- Unidad de Movilidad y Seguridad Ciudadana
- Unidad de Comisaría Municipal

Organigrama 1.- Estructura orgánica funcional



Fuente: Propia

### 1.4.1 Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

**Misión.-** Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro del territorio cantonal, en base al Plan de gestión de la UMTTTSV, el Plan Sustentable de Movilidad, políticas y decisiones que dicte el Concejo Municipal y las instancias legales competentes de conformidad con la ley.

**Atribuciones.-** la Unidad de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tendrá las atribuciones que se encuentran contempladas en la Constitución de la República del Ecuador, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y sus respectivas reformas, y todas aquellas que le sean entregadas por la Municipalidad y sus respectivas ordenanzas. De conformidad con la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 30.5 establece: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y de carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el ente competente;
- Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- Decidir sobre las vías internas de la ciudad y sus accesos de conformidad con las políticas del ministerio sectorial; así como de las vías de centros parroquiales en coordinación con los gobiernos descentralizados respectivos;
- Definir y coordinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazados de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- Proponer al concejo municipal la declaración de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- Realizar estudios para regularizar la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicio de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- Regular y proponer la suscripción de contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- Proponer y administrar la suscripción de acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales e internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;

- Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- Implementar auditorias de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- Clocar y mantener la nomenclatura de avenidas, calles, caminos, plazas y paseos;
- Implantar y mantener un sistema de señalización de las vías, de acuerdo a las normas internacionales aplicables y la planificación municipal; así como administrar el sistema semafórico competente; y
- Ejercer las demás atribuciones, delegaciones y responsabilidades que en el ámbito de su competencia le asignen las autoridades correspondientes; y, las establecidas en la normativa vigente.

#### 1.4.2 Unidad de Matriculación Vehicular

**Misión.-** Garantizar los procesos de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre del Cantón.

**Atribuciones.-** Son atribuciones de la Unidad de Matriculación Vehicular las siguientes:

- Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular;
- Realizar el proceso integro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matriculas previo el pago

- de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial;
- Proponer la regulación los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, así como los relativos a sus multas asociadas impuestas;
- Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial;
- Entregar el permiso anual de circulación;
- Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.
- Ejercer las demás atribuciones, delegaciones y responsabilidades que en el ámbito de su competencia le asignen las autoridades correspondientes; y, las establecidas en la normativa vigente.

#### 1.4.3 Unidad de Movilidad y Seguridad Ciudadana

**Misión.-** Garantizar que el Consejo Cantonal de Seguridad Ciudadana cumpla su razón de ser, en coordinación y participación de la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, los cuales formularán y ejecutarán políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana.

**Atribuciones.-** Son atribuciones de la Unidad de Movilidad y Seguridad ciudadana las siguientes:

- Crear, mantener y coordinar el Consejo de Seguridad Ciudadana del Cantón,
- Elaborar el diagnóstico de seguridad ciudadana del cantón.
- Coordinar la elaboración y actualización de la encuesta de victimización y percepción de inseguridad en el cantón.
- Concertar, organizar, planificar, proponer y evaluar los planes integrales de seguridad ciudadana en el cantón.
- Coordinar la ejecución de planes, programas, proyectos, y campañas de seguridad y prevención participativa.

- Desarrollar el sistema de seguridad ciudadana, aplicando estrategias de carácter preventivo en el cantón, aplicando los principios determinados en la Ley de Seguridad Pública y de Estado.
- Formular y proponer Políticas Públicas de seguridad, así como ejecutar y evaluar su implementación.
- Aplicar las estrategias en materia de seguridad ciudadana, así como la suscripción de convenios que respalden las acciones a ejecutarse entre las entidades que conforman el Consejo de Seguridad Ciudadana del cantón.
- Proponer los reglamentos necesarios para su funcionamiento.
- Fomentar la participación ciudadana local, en la formación de un voluntariado para vigilancia y alerta a la Policía Nacional.
- Diseñar planes, programas y proyectos, para la prevención y gestión de riesgos en el territorio cantonal con el propósito de proteger las personas, colectividades, infraestructura y equipamientos productivos y la naturaleza.
- Elaborar planes de contingencia, generar capacidad de resiliencia, e implementar el funcionamiento de los sistemas de alerta el manejo y prevención de riesgos naturales.
- Ejercer las demás atribuciones, delegaciones y responsabilidades que en el ámbito de su competencia le asignen las autoridades correspondientes; y, las establecidas en la normativa vigente.

#### 1.4.4 Unidad de Comisaría Municipal

**Misión.-** Garantizar el cumplimiento del ordenamiento jurídico municipal, sobre el control de la legalidad de los procesos constructivos y contaminación visual; y, sobre higiene, salubridad, uso de vías y espacios públicos.

**Atribuciones y responsabilidades.-** Son atribuciones de la Unidad de Comisaría Municipal las siguientes:

- Controlar el cumplimiento de las leyes, ordenanzas, normas y más resoluciones que regulan el desarrollo físico, urbano y rural del Cantón;
- Coordinar con la Dirección de Control y Territorio los procesos constructivos, apertura y ensanchamiento de vías, protección de sitios

- arqueológicos, afectaciones a márgenes de protección de ríos, quebradas y lagunas; garantizando el cumplimiento de la normativa vigente;
- Controlar que las vías públicas, plazas, mercados, aceras y más espacios públicos se encuentren libres de vehículos, obras u obstáculos que las deterioren o estorben su libre uso, garantizando el ordenamiento y seguridad en el uso del espacios y equipamientos públicos,
- Controlar de manera coordinada con la Unidad de Control Ambiental la contaminación auditiva y visual conforme dictamine la ordenanza vigente;
- Juzgar las infracciones de acuerdo con lo previsto en la ley y las ordenanzas
- Coordinar el cumplimiento de leyes, ordenanzas y más normas que regulan el expendio de alimentos, higiene, salubridad, contaminación conforme las competencias municipales;
- Otorgar permisos para el uso de vías y lugares públicos, para espectáculos públicos;
- Controlar ventas ambulantes y la correcta aplicación y utilización de pesas y medidas;
- Proponer planes, programas y proyectos alternativos para la resolución de problemas identificados en el ejercicio de las competencias;
- Coordinar con la Policía Nacional para que las respectivas tareas se cumplan eficazmente.
- Retirar las herramientas, productos y mercancías por incumplimiento del ordenamiento jurídico; y,

#### 1.4.5 Funciones y Perfil del Cargo

A continuación se presentan la función y el perfil para los técnicos de cada unidad.

Cuadro 1: Función y Perfil del Director/a de movilidad, tránsito y convivencia

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: DIRECTOR/A DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA												Código:	SOS.DMC.4.								
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO															
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación			Experiencia								
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias jurídicas o ciencias de la construcción.	Legislación de tránsito y seguridad ciudadana			Transporte, Control, seguridad, convivencia y riesgos. tránsito			4 en años en ejercicio de la profesión gestión pública o privada								
Unidad	NA																				
Sección	NA																				
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES						COMPLEJIDAD DEL CARGO									
Rol de Puesto	Supervisa puesto			Cargos que Supervisa			Gestión			Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones						
Ejecución y coordinación de procesos	SI	X	NO	Analista de tránsito y transporte, Analista de Matriculación vehicular, analista de seguridad ciudadana, comisario/a municipal, asistente de apoyo, analista técnico de movilidad y convivencia.			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos						2	3	4	5	6										

MISIÓN: Dirigir, controlar, evaluar, y asesorar actividades y procesos de transporte, movilidad y convivencia ciudadana en el cantón.

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la dirección			DESTREZAS	
				NIVELES	
				Comprensión escrita	
				Alta	
2	Ejecutar planes, programas y proyectos concernientes a su dirección			Comprobación	
				Alto	
3	Emitir informes de pagos relacionados con las unidades que tiene a su cargo			Habilidad analítica	
				Alto	
4	Implementar políticas y directrices para el buen funcionamiento de la dirección			Identificación de problemas	
				Alto	
5	Supervisar y controlar todas las actividades del personal a su cargo,			Juicio y toma de decisiones	
				Alto	
6	Cumplir con las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el jefe inmediato.			COMPETENCIAS UNIVERSALES	
				Aprendizaje continuo	
				Alta	
				Conocimiento del Entorno Organizacional	
				Alto	
				Relaciones Humanas	
				Alta	
				Actitud al cambio	
				Alto	
				Orientación de los resultados	
				Alta	
				Orientación de servicios	
				Alto	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO	
				Trabajo en Equipo	
				Alta	
				Iniciativa	
				Alto	
				Liderazgo	
				Alto	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 2: Función y Perfil del Asistente de apoyo de movilidad y convivencia

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE DE APOYO DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA																								
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO																			
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO				Instrucción Formal	Conocimientos					Capacitación					Experiencia en años								
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Bachiller	Ejecución de trámites y archivos generales					Relaciones Humanas, atención al cliente y archivos					No requerida								
Unidad	NA																							
Sección	APOYO Y ADMINISTRATIVO																							
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO														
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión					Habilidades de Comunicación					Condición de Trabajo					Toma de Decisiones				
Administrativo	SI	No	X	• Ninguno	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos																							
	1	2	3		4	5																		
MISIÓN: Ejecutar actividades de servicios, relacionadas con la seguridad, mantenimiento y movilización de acuerdo a los requerimientos.																								

FUNCIONES DEL CARGO			COMPETENCIAS TÉCNICAS	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anual mente las actividades y logros alcanzados por el cargo,		DESTREZAS	
2	Optimizar los recursos en la ejecución de actividades de servicio, internas y externas de la organización,		NIVELES	
3	Realizar el mantenimiento de las oficinas a las que pertenece,		Bajo	
4	Atender los requerimientos de la unidad con predisposición y oportunidad precautelando la imagen corporativa,		Bajo	
5	Entregar documentación interna y externa distribuida por la unidad a la que pertenece,		Bajo	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.		Bajo	
Clientes Externos: Público en general			COMPETENCIAS UNIVERSALES	
Clientes Internos: Director y técnicos en general			Aprendizaje continuo	
			Bajo	
Naturaleza de cargo: De carrera			Conocimiento del Entorno Organizacional	
			Bajo	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">DIRECTOR DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">ASISTENTE DE APOYO DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div>			Relaciones Humanas	
			Bajo	
			Actitud al cambio	
			Bajo	
			Orientación de los resultados	
			Bajo	
			Orientación de servicios	
			Bajo	
			TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO	
			Trabajo en Equipo	
			Bajo	
			Iniciativa	
			Bajo	
			Liderazgo	
			Bajo	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 3: Función y Perfil del Analista técnico de movilidad y convivencia

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TÉCNICO DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA																				
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO														
Secretaria	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años								
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias jurídicas	Procedimiento legal, tránsito, transporte y seguridad			Derecho administrativo tránsito, transporte y seguridad		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión								
Unidad	NA																			
Sección	APOYO Y ADMINISTRATIVO																			
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO										
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión		Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones								
		SI	NO	• Ninguno		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Ejecución de procesos		1	2	3	4	5														
MISIÓN: Ejecutar procesos de secretaría administrativa legal concernientes a la dirección.																				

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS					
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anual mente las actividades y logros alcanzados por el cargo,			Destrezas		Niveles			
2	Recepción, registro, salida y distribución de los documentos documentación referente a las actividades de la dirección,			Comprensión escrita		Media			
3	Llevar la agenda, coordinar reuniones y organizar aspectos logísticos de reuniones, talleres y eventos del departamento			Comprensión oral		Media			
4	, Organizar y mantener el archivo del departamento			Expresión oral		Media			
5	, Preparación de reportes de actividades de la dirección			Generación de ideas		Media			
6	, Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el jefe inmediato			Juicio y toma de decisiones		Media			
				COMPETENCIAS UNIVERSALES					
				Aprendizaje continuo		Medio			
				Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio			
				Relaciones Humanas		Alto			
				Actitud al cambio		Medio			
Clientes Externos: Público en general		Naturaleza de cargo: De carrera		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">DIRECTOR DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div>		Orientación de los resultados		Medio	
Clientes Internos: Director y técnicos en general						Orientación de servicios		Medio	
						TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
				Trabajo en Equipo		Medio			
				Iniciativa		Medio			
				Liderazgo		Medio			

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 4: Función y Perfil del Analista de tránsito y transporte

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA DE TRANSITO Y TRANSPORTE																
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO										
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia				
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias jurídicas o ciencias de la construcción.	Obra civil, sanitaria, gestión ambiental, tránsito, transporte			Trasporte Terrestre, seguridad vial, marca vial.		3 años en ejercicio de la profesión				
Unidad	TRANSITO Y TRANSPORTE															
Sección	NA															
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES			COMPLEJIDAD DEL CARGO							
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa			Gestión			Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones		
Ejecución y supervisión de procesos	SI	X	NO	Analista técnico de tránsito, analista técnico de transporte			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		1				2	3	4	5				1	2	3
MISIÓN: Control y seguimiento de las actividades propias unidad de tránsito y transporte																

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS				
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas		Niveles		
2	Realizar las actividades de control y vigilancia en el cumplimiento de procesos relacionados con el tránsito y transporte del cantón			Comprensión escrita		Media		
3	Proponer programas que aporten al ordenamiento del tránsito y transporte, así como del ordenamiento del parque automotor,			Análisis de operaciones		Alta		
4	Establecer un programa de zonas de estacionamientos públicos y tarifados,			Habilidad analítica		Media		
5	Realizar informes para pagos y dar seguimiento a la misma,			Inspección de productos o servicios		Media		
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Juicio y toma de decisiones		Media		
				COMPETENCIAS UNIVERSALES				
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera				Aprendizaje continuo		Alto
						Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento						Relaciones Humanas		Alto
						Actitud al cambio		Alto
						Orientación de los resultados		Medio
						Orientación de servicios		Alto
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO				
						Trabajo en Equipo		Alto
						Iniciativa		Medio
						Liderazgo		Medio

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 5: Función y Perfil del Analista técnico de tránsito

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TECNICO DE TRANSITO																						
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO																	
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación			Experiencia en años										
Dirección	<b>MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</b>				3er nivel en ciencias jurídicas	Jurisprudencia o abogacía			Trasporte Terrestre, seguridad vial, marca vial.			2 años 6 meses en ejercicio de la profesión										
Unidad	TRANSITO Y TRANSPORTE																					
Sección	TRÁNSITO																					
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO													
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones								
Ejecución de procesos		SI	X	NO	Asistente Técnico/a de tránsito		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
		N. de Puestos																				
		1	2	3	4	5																
MISIÓN: control, evaluación, y asesoramiento de los procesos y las actividades del Sub Proceso de Control Vigilancia y Seguridad.																						
FUNCIONES DEL CARGO												COMPETENCIAS TÉCNICAS										
1 Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,												Destrezas			Niveles							
												Comprensión escrita			Medio							
2 Coordinar la elaboración de los planes maestros de transporte terrestre del GAD, considerando las directrices del plan nacional de desarrollo,												Análisis de operaciones			Medio							
												Habilidad analítica			Medio							
3 Cumplir y hacer cumplir las leyes, ordenanzas reglamentos, normas y resoluciones que se establezcan para las actividades operativas y Administrativas del GAD,												Inspección de productos o servicios			Medio							
												Juicio y toma de decisiones			Medio							
4 Ejecutar planes, programas y proyectos transporte de planificación, organización y regulación integral de los servicios de transporte,												COMPETENCIAS UNIVERSALES										
												Aprendizaje continuo			Medio							
5 Asesorar a la dirección en los aspectos de campo y técnicos relacionados con el área,												Conocimiento del Entorno Organizacional			Medio							
												Relaciones Humanas			Alto							
6 Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.												Actitud al cambio			Medio							
												Orientación de los resultados			Medio							
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general												Orientación de servicios			Alto							
												TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO										
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento												Trabajo en Equipo			Medio							
												Iniciativa			Medio							
			Liderazgo			Medio																

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016



Cuadro 6: Función y Perfil del Asistente técnico/a de tránsito

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE TÉCNICO/A DE TRANSITO																				
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO														
Secretaría	<b>SECRETARIO/A ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia								
Dirección	DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA					Tercer año aprobado o certificado de culminación de educación superior Ciencias jurídicas	Jurisprudencia o abogacía			Trasporte Terrestre, seguridad vial, marca vial		6 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento								
Unidad	TRANSITO Y TRANSPORTE																			
Sección	TRANSITO																			
RESPONSABILIDAD				HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO											
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones							
Ejecución de procesos de apoyo		SI	NO	• Ninguno		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
						1	2	3	4	5										
MISION: Planificar, controlar y regular todo lo referente al tránsito y movilidad del cantón																				

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas	
2	Mantener, organizar y actualizar la información técnica del área de transporte,			Niveles	
3	Regular el uso de los espacios públicos viales, a través de la emisión de títulos habitantes para trasportistas, taxistas, camionetas, bus, etc .			Análisis de operaciones	
4	Planificar y coordinar acciones para la puesta en marcha del plan de movilidad			Comprensión escrita	
5	Ejecutar normativa , planes, programas y proyectos que regulan el tránsito para mitigar la problemática vial,			Comprensión oral	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Expresión escrita	
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general  Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento				Identificación de problemas	
				Media	
Naturaleza de cargo: de carrera				COMPETENCIAS UNIVERSALES	
				Aprendizaje continuo	
				Conocimiento del Entorno Organizacional	
				Medio	
Relaciones Humanas				Alta	
				Actitud al cambio	
Actitud al cambio				Media	
				Orientación de los resultados	
Orientación de los resultados				Media	
				Orientación de servicios	
Orientación de servicios				Media	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO	
Trabajo en Equipo				Media	
				Iniciativa	
Iniciativa				Media	
				Liderazgo	
Liderazgo				Media	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 7: Función y Perfil del Controladores tarifados

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: CONTROLADORES TARIFADO														
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO									
Secretaría	<b>SECRETARÍA/A ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia			
Dirección	DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Primaria o educación básica				Relaciones humanas, computación, servicio al cliente		No requerida			
Unidad	TRANSITO Y TRANSPORTE													
Sección	TRANSITO													
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO					
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones		
Servicios	SI		NO	x	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		• Ninguno											
	1	2	3	4	5									
MISION: Garantizar el debido uso y ocupación de los espacio públicos regulados de acuerdo a la norma														

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas	Niveles
2	Contralora el cumplimiento de la normativa en el uso y ocupación del espacio público regulado por el estacionamiento tarifado			Manejo de recurso de materiales	Media
3	Socializar la normativa de la municipalidad que regula el uso y ocupación del espacio público del estacionamiento tarifado			Expresión oral	Media
4	Reportara contravenciones e incumplimientos para trámites administrativos legales.			Comprensión escrita	Media
5	Aplicar políticas, estrategias, para democratizar el uso de espacio			Comprensión oral	Media
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Identificación de problemas	Media
				COMPETENCIAS UNIVERSALES	
Clientes Externos:		Naturaleza de cargo: de carrera	<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">TÉCNICO/A DE TRANSITO</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;">CONTROLADORE S TARIFADO</div>	Aprendizaje continuo	Media
Transportistas, usuarios y público en general				Conocimiento del Entorno Organizacional	Media
				Relaciones Humanas	Alta
Clientes Internos:				Actitud al cambio	Alta
Directores, y técnicos del departamento				Orientación de los resultados	Media
				Orientación de servicios	Alta
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO	
				Trabajo en Equipo	Media
				Iniciativa	Media
				Liderazgo	Media

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 8: Función y Perfil del Controladores tarifados

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TECNICO DE TRANSPORTE																					
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO															
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia									
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias de la construcción	Ingeniería de tránsito y diseño vial			Transporte terrestre		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión									
Unidad	TRANSITO Y TRANSPORTE																				
Sección	TRANSPORTE																				
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO											
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones								
Ejecución de procesos		SI	X	NO		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
		N. de Puestos		• Asistente Técnico/a de transporte																	
		1	2	3	4	5															
MISION: Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público, mediante le elaboración de planes estratégicos para el beneficio de la ciudadanía																					

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
				DESTREZAS		NIVELES	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Análisis de operaciones		Medio	
2	Planificar diseñar e implementar la señalización, semaforización y elementos de seguridad vial para la red vial del GAD.			Comprensión escrita		Medio	
3	Cumplir y hacer cumplir las resoluciones y disposiciones y técnicas que se establezcan para las actividades de tránsito y seguridad vial.			Comprensión oral		Media	
				Expresión escrita		Media	
4	Proponer alternativas técnicas para mejorar el Tránsito y la seguridad Vial; así como asesorar a la dirección en campo y técnicos relacionados con el área.			Identificación de problemas		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
5	Ejecutar planes, programas y proyectos que regulan el transporte y mitigen la problemática vial,			Aprendizaje continuo		Medio	
				Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Relaciones Humanas		Alta	
				Actitud al cambio		Media	
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera		Orientación de los resultados		Media	
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento				Orientación de servicios		Media	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
				Trabajo en Equipo		Media	
				Iniciativa		Media	
				Liderazgo		Media	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 9: Función y Perfil del Asistente técnico de transporte

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE TÉCNICO/A DE TRANSPORTE																			
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO														
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia								
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Tercer año aprobado o certificado de culminación de educación superior En ciencias de la construcción	Obra civil, Transporte			Transporte terrestre		6 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento								
Unidad	TRÁNSITO Y TRANSPORTE																		
Sección	TRANSPORTE				HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO										
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones							
Ejecución de procesos de apoyo	SI	NO	X		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		• Ninguno																
		1	2	3	4	5													
MISIÓN: Control, evaluación, y asesoramiento de los procesos y las actividades del sub proceso transporte del GADICC.																			
FUNCIONES DEL CARGO					COMPETENCIAS TÉCNICAS														
1 Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,					DESTREZAS				NIVELES										
					Análisis de operaciones				Baja										
2 Apoyar en la ejecución de actividades de la unidad para mantener el sistema de transporte en el cantón,					Comprensión escrita				Medio										
					Comprensión oral				Media										
3 Organizar y mantener actualizada, la información técnica del área de transporte: así como elaborar informes técnicos de transporte,					Expresión escrita				Media										
					Identificación de problemas				Baja										
4 Cumplir con las obligaciones que la legislación nacional y municipal prevean para estas Funciones.					COMPETENCIAS UNIVERSALES														
					Aprendizaje continuo				Medio										
5 Apoyar en la resolución de los problemas de campo relacionada al transporte en el cantón					Conocimiento del Entorno Organizacional				Medio										
					Relaciones Humanas				Alta										
6 Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.					Actitud al cambio				Media										
					Orientación de los resultados				Media										
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera				Orientación de servicios				Media									
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento						TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO													
		Trabajo en Equipo				Media													
		Iniciativa				Media													
		Liderazgo				Media													

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 10: Función y Perfil del Analista de matriculación vehicular

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA DE MATRICULACION VEHICULAR																
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO										
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia				
Dirección	MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias jurídicas y ciencias administrativas y comerciales.	Tránsito, transporte, gestión pública y matriculación vehicular			Tránsito y transporte Terrestre y matriculación vehicular.		3 años en ejercicio de la profesión				
Unidad	MATRICULACIÓN VEHICULAR															
Sección	NA															
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES			COMPLEJIDAD DEL CARGO							
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa			Gestión		Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones			
Ejecución y supervisión de procesos	SI	X	NO	Analista técnico de digitación y analista técnico de revisión,.			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos						1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
MISIÓN: Control y seguimiento de las actividades propias unidad de matriculación vehicular																

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS												
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas	Niveles											
2	Realizar las actividades de revisión, supervisión y digitalización de los procesos relacionados con la matriculación vehicular,			Comprensión escrita	Media											
3	Proponer programas y regulaciones de valores que aporten al mejorar del servicio de matriculación vehicular,			Análisis de operaciones	Alta											
4	Entregar placas de vehículos, matrículas y permisos anuales de circulación vehicular,			Habilidad analítica	Media											
5	Realizar informes y reportes de logros y alcances de la unidad a cargo; mantener y administrar actualizado el sistema de información de matriculación vehicular;			Inspección de productos o servicios	Media											
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Juicio y toma de decisiones	Media											
<table border="0"> <tr> <td style="width: 30%;">Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general</td> <td rowspan="6" style="width: 10%; text-align: center;">Naturaleza de cargo: de carrera</td> <td style="width: 15%; text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div> </td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento</td> <td style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">ANALISTA DE MATRICULACION VEHICULAR</div> </td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general	Naturaleza de cargo: de carrera	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div>				Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">ANALISTA DE MATRICULACION VEHICULAR</div>				<b>COMPETENCIAS UNIVERSALES</b>	
				Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div>									
				Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">ANALISTA DE MATRICULACION VEHICULAR</div>									
				Aprendizaje continuo			Alto									
				Conocimiento del Entorno Organizacional			Medio									
				Relaciones Humanas			Alto									
Actitud al cambio		Alto														
Orientación de los resultados		Medio														
Orientación de servicios		Alto														
<b>TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO</b>																
Trabajo en Equipo		Alto														
Iniciativa		Medio														
Liderazgo		Medio														

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 11: Función y Perfil del Analista técnico de digitación

<b>MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TECNICO DE DIGITACION</b>																	
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO											
Secretaría:	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>					Instrucción Formal 3er nivel en ciencias jurídicas, ciencias administrativas y comerciales y computación e informática.	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años					
Dirección:	MOVILIDAD TRANSPORTE Y CONVIVENCIA						Gestión administrativa, Matriculación vehicular.	Matriculación vehicular, digitación computacional, atención ciudadana.		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión							
Unidad:	MATRICULACION VEHICULAR																
Sección:	DIGITACION																
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO							
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa			Gestión		Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones				
Ejecución de procesos	SI	X	NO	Técnico de digitación			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
	N. de Puestos						1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
MISIÓN: Ejecutar acciones de revisión, verificación y digitación en acciones de matriculación vehicular																	
FUNCIONES DEL CARGO						COMPETENCIAS TÉCNICAS											
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,					Destrezas				Niveles							
						Comprensión escrita				Medio							
						Análisis de operaciones				Medio							
						Habilidad analítica				Medio							
						Inspección de productos o servicios				Medio							
						Juicio y toma de decisiones				Medio							
2	Revisión de documentación vinculantes a la matriculación y revisión vehicular,					COMPETENCIAS UNIVERSALES											
						Aprendizaje continuo				Medio							
						Conocimiento del Entorno Organizacional				Medio							
						Relaciones Humanas				Alto							
						Actitud al cambio				Medio							
						Orientación de los resultados				Medio							
3	Verificación de pagos, multas, firmas y contratos vinculantes a la revisión y matriculación en caso,					Orientación de servicios				Alto							
						TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO											
						Trabajo en Equipo				Medio							
						Iniciativa				Medio							
						Liderazgo				Medio							
						4	Digitar la información para el ingreso del proceso en caso, custodiando y guardando confidencia a la toda la documentación generada;										
5	Elaborar informes y reportes generados en el cumplimiento del cargo;																
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.																
Clientes Externos:		Naturaleza de cargo: de carrera			<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; text-align: center;">ANALISTA DE MATRICULACIÓN VEHICULAR</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;">ANALISTA TECNICO DE DIGITACION</div>												
Transportistas, usuarios y público en general																	
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento																	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 12: Función y Perfil del Analista técnico de digitación

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE TÉCNICO/A DE DIGITACIÓN																							
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO																	
Secretaría	<b>SECRETERIO/A ORDENAMIENTO Y DESARROLLO DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA</b>					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia											
Dirección						Tercer año aprobado o certificado de culminación de educación superior	en ciencias jurídicas, ciencias administrativas y comerciales y computación e informática.			Herramientas informáticas, normativa de tránsito y transporte, seguridad vial.		6 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento											
Unidad	MATRICULACION VEHICULAR																						
Sección	DIGITACION																						
RESPONSABILIDAD				HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO														
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa																			
Ejecución de procesos de apoyo		SI	NO	• Ninguno																			
		N. de Puestos		Gestión					Habilidades de Comunicación					Condición de Trabajo					Toma de Decisiones				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5		
MISION: ejecutar actividades de apoyo referente al proceso de digitación en la matriculación vehicular.																							

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS				
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas		Niveles		
2	Soportar la revisión de documentación vinculantes a la matriculación y revisión vehicular,			Análisis de operaciones		Baja		
3	Apoyar la verificación de pagos, multas, firmas y contratos vinculantes a la revisión y matriculación en caso,			Comprensión escrita		Medio		
4	Apoyar a la digitación información para el ingreso del proceso en caso, custodiando y guardando confidencia a la toda la documentación generada.			Comprensión oral		Media		
5	Elaborar informes y reportes generados en el cumplimiento del cargo;			Expresión escrita		Media		
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Identificación de problemas		Baja		
				COMPETENCIAS UNIVERSALES				
Clientes Externos: Transportistas, usuarios y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera		<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">ANALISTA TECNICO DE DIGITACION</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;">ASISTENTE TÉCNICO/A DE DIGITACIÓN</div>		Aprendizaje continuo		Medio
						Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento						Relaciones Humanas		Alta
						Actitud al cambio		Media
						Orientación de los resultados		Media
						Orientación de servicios		Media
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO				
						Trabajo en Equipo		Media
						Iniciativa		Media
						Liderazgo		Media

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 13: Función y Perfil del Analista técnico de revisión

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TECNICO DE REVISION																
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO										
Secretaria	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años				
Dirección	MOVILIDAD TRANSPORTE Y CONVIVENCIA					3er nivel en mecánica y motores	Revisión vehicular, mecánica preventiva y correctiva			Matriculación vehicular, mecánica y motores,		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión				
Unidad	MATRICULACION VEHICULAR															
Sección	REVISION															
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO						
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones			
Ejecución de procesos		SI	X	NO	Asistente Técnico Revisión		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		N. de Puestos					1	2	3	4	5					

MISIÓN: Ejecutar acciones de revisión y verificación contra físico de vehículos para la matriculación vehicular

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados por la unidad,			DESTREZAS		NIVELES	
2	Administrar el funcionamiento del centros de revisión y control técnico vehicular;			Comprensión escrita		Medio	
3	Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico, previo al proceso de matriculación y revisión,			Análisis de operaciones		Medio	
4	Mantener actualizado el archivo a su cargo,			Habilidad analítica		Medio	
5	Elaborar informes y reportes generados en el cumplimiento del cargo;			Inspección de productos o servicios		Alta	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Juicio y toma de decisiones		Alto	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
Clientes Externos:		Naturaleza de cargo: de carrera		Aprendizaje continuo		Medio	
Propietarios de vehículos				Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio	
				Relaciones Humanas		Medio	
				Actitud al cambio		Medio	
				Orientación de los resultados		Medio	
				Orientación de servicios		Alto	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
Clientes Internos:				Trabajo en Equipo		Medio	
Directores, y técnicos del departamento				Iniciativa		Medio	
				Liderazgo		Medio	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 14: Función y Perfil del Asistente técnico/s de revisión

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE TÉCNICO/A DE REVISIÓN																				
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO															
Secretaría	<b>SECRETERIO/A ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal		Conocimientos			Capacitación		Experiencia								
Dirección	DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA				Tercer año aprobado o certificado de culminación de educación superior en Mecánica y motores		Mecánica preventiva y correctiva			Revisión vehicular , mecánica y motores		6 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento								
Unidad	MATRICULACION VEHICULAR																			
Sección	REVISION																			
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO											
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión		Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones							
Ejecución de procesos de apoyo		SI	NO	• Ninguno		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
						1	2	3	4	5										
MISION: Apoyar en la revisión y verificación contra físico de vehículos para la matriculación vehicular.																				

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS		
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en el cargo,			Destrezas	Niveles	
2	Apoyar al funcionamiento del centros de revisión y control técnico vehicular;			Análisis de operaciones	Medio	
3	Soportar la verificación de la documentación de motor y chasis contra el físico, previo al proceso de matriculación y revisión,			Comprensión escrita	Medio	
4	Apoyar al mantenimiento y actualización de los archivos a su cargo,			Comprensión oral	Media	
5	Apoyar a la elaboración de informes y reportes generados en el cumplimiento del cargo;			Expresión escrita	Media	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			Identificación de problemas	Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES		
Clientes Externos:		Naturaleza de cargo: de carrera		Aprendizaje continuo		Medio
Propietarios de vehículos				Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio
Clientes Internos:				Relaciones Humanas		Alta
Director y técnicos del departamento				Actitud al cambio		Media
				Orientación de los resultados		Media
				Orientación de servicios		Media
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO		
		Trabajo en Equipo		Media		
		Iniciativa		Media		
		Liderazgo		Media		

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 15: Función y Perfil del Analista de movilidad y seguridad ciudadana

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD CIUDADANA																
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO											
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia					
Dirección	MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA				3er nivel en ciencias jurídicas o ciencias de la construcción.	Manejo y normativa sector público, seguridad ciudadana			Administración pública, seguridad ciudadana, riesgos		3 años en ejercicio de la profesión					
Unidad	MATRICULACIÓN VEHICULAR															
Sección	NA															
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO						
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa			Gestión		Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones			
Ejecución y supervisión de procesos	SI	X	NO	Analista técnico de seguridad ciudadana y analista técnico de gestión de riesgos.			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		1				2	3	4	5						
MISIÓN: Velar por el cumplimiento normativo o reglamentario, para seguridad ciudadana y ejecutar programas y proyectos para implementar en el cantón.																

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			Destrezas	
2	Proponer y organizar programas de seguridad ciudadana y gestión de riesgos en el en el cantón			Niveles	
3	Coordinar con las unidades pertinentes los operativos de control de seguridad ciudadana, así como los planes de contingencia para el manejo de gestión de riesgos,			Comprensión escrita	
4	Proponer e implementar programas de emergencia de auxilios y labores sociales cuando sea necesario dentro del cantón,			Análisis de operaciones	
5	Implementar proyectos de educación y capacitación a la comunidad en lo referente a seguridad,			Habilidad analítica	
6	Preparar, custodiar y certificar títulos habilitantes			Inspección de productos o servicios	
7	Elaborar informes jurídicos de procedencia de Movilidad, Tránsito y Transporte.			Juicio y toma de decisiones	
8	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.			COMPETENCIAS UNIVERSALES	
Clientes Externos: Ciudadanía y público en general		Naturaleza de cargo: de carrera	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto; margin-top: 10px;">ANALISTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD CIUDADANA</div>	Aprendizaje continuo	
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento				Conocimiento del Entorno Organizacional	
				Relaciones Humanas	
				Actitud al cambio	
				Orientación de los resultados	
				Orientación de servicios	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO	
				Trabajo en Equipo	
				Iniciativa	
				Liderazgo	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 16: Función y Perfil del Analista técnico/a de seguridad ciudadana

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TÉCNICO DE SEGURIDAD CIUDADANA																
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO										
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años				
Dirección	DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencia jurídicas, ciencias administrativas y comerciales.	Manejo y normativa sector público, seguridad ciudadana			Administración pública, seguridad ciudadana, riesgos		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión				
Unidad	SEGURIDAD CIUDADANA															
Sección	NA															
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES			COMPLEJIDAD DEL CARGO							
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa			Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones			
Ejecución de procesos	SI	x	NO	Asistente técnico seguridad ciudadana			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	No de Puestos						1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
MISIÓN: Ejecutar los planes y programas de seguridad ciudadana en el cantón.																

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,			DESTREZAS		NIVELES	
2	Soportar programas de seguridad ciudadana en el cantón			Comprensión escrita		Media	
3	Soportar operativos de control de seguridad ciudadana,			Análisis de operaciones		Medio	
4	Ejecutar programas de emergencia de auxilios y labores sociales cuando sea necesario dentro del cantón,			Habilidad analítica		Media	
5	Ejecutar proyectos de educación y capacitación a la comunidad en lo referente a seguridad,			Inspección de productos o servicios		Media	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el jefe inmediato.			Juicio y toma de decisiones		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
Clientes Externos: Entes de seguridad en el cantón, Público en general				Aprendizaje continuo		Medio	
				Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio	
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento				Relaciones Humanas		Alto	
				Actitud al cambio		Medio	
Naturaleza de cargo: de carrera				Orientación de los resultados		Medio	
				Orientación de servicios		Alto	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
				Trabajo en Equipo		Medio	
				Iniciativa		Medio	
				Liderazgo		Medio	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 17: Función y Perfil del Técnico de capacitación de seguridad ciudadana

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: TÉCNICO DE CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA																				
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO														
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años								
Dirección	DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA					Bachiller, título en la rama u oficio	Normativa contra incendios seguridad ciudadana, bomberos			Administración pública, seguridad ciudadana, riesgos		3 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento								
Unidad	SEGURIDAD CIUDADANA																			
Sección	NA																			
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO									
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones							
Técnico		SI	x	NO	Ninguno	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		No de Puestos																		
		1	2	3	4	5														
MISIÓN: Socializar la ejecución de los planes y programas de seguridad ciudadana en el cantón.																				
FUNCIONES DEL CARGO						COMPETENCIAS TÉCNICAS														
1 Planificar y reportar sus actividades al jefe inmediato.						DESTREZAS					NIVELES									
						Comprensión escrita					Baja									
2 Socializar las políticas, planes de prevención de incendio, consumo de drogas. Seguridad Vial						Comprensión oral					Alto									
						Expresión escrita					Media									
3 Establecer acciones, estrategias y políticas de concientización sobre seguridad ciudadana en general en todos sus ejes.						Expresión oral					Media									
						Habilidad analítica					Baja									
4 Brindar información, apoyo en la elaboración de planes de contingencia en el cantón.						COMPETENCIAS UNIVERSALES														
						Aprendizaje continuo					Alta									
5 Definir acciones de coordinación, cooperación con los diferentes entes de socorro.						Conocimiento del Entorno Organizacional					Baja									
						Relaciones Humanas					Alta									
6 Las demás actividades asignadas por el jefe inmediato de conformidad con la naturaleza del cargo						Actitud al cambio					Baja									
						Orientación de los resultados					Media									
Clientes Externos: Entes de seguridad en el cantón, Público en general						Orientación de servicios					Alta									
						TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO														
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento						Trabajo en Equipo					Media									
						Iniciativa					Media									
						Liderazgo					Alta									

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 18: Función y Perfil del Analista técnico de manejo y gestión de riesgos

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ANALISTA TÉCNICO DE MANEJO Y GESTION DE RIESGOS																				
IDENTIFICACIÓN DE CARGO						PERFIL DE CARGO														
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO					Instrucción Formal			Conocimientos		Capacitación		Experiencia en años							
Dirección	DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y CONVIVENCIA					3er nivel en ciencias agrícolas			Gestión ambiental, gestión de riesgos, normas legales vigentes,		Normas de control ambiental		2 años 6 meses en ejercicio de la profesión							
Unidad	SEGURIDAD CIUDADANA																			
Sección	COMISARIA MUNICIPAL																			
RESPONSABILIDAD						HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO									
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones							
Ejecución de procesos		SI	NO	Ninguno		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		N. de Puestos				1	2	3	4	5										
MISIÓN: coordinar y ejecutar planes y programas de manejo y prevención de riesgos.																				

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
				DESTREZAS		NIVELES	
1	Planificar, y reportar semanal, mensual y anual mente las actividades y logros alcanzados por el cargo,			Comprensión escrita		Media	
2	Realizar el respectivo seguimiento a acciones y programas emprendidos por la entidad para el manejo y prevención de riesgos,			Análisis de operaciones		Medio	
3	Emitir informes de daños de desastre naturales ocurridos,			Habilidad analítica		Media	
4	Proponer y ejecutar planes y programas de manejo y prevención de riesgos,			Inspección de productos o servicios		Media	
				Juicio y toma de decisiones		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
5	Coordinar con gobiernos, organizaciones e instituciones pertinentes para la gestión mancomunada de riesgos en el territorio cantonal,			Aprendizaje continuo		Medio	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el jefe inmediato.			Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio	
				Relaciones Humanas		Alto	
				Actitud al cambio		Medio	
				Orientación de los resultados		Medio	
				Orientación de servicios		Alto	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
				Trabajo en Equipo		Medio	
				Iniciativa		Medio	
				Liderazgo		Medio	
Clientes Externos: Entes de seguridad en el cantón , Público en general		Naturaleza de cargo: de carrera		<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">ANALISTA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD CIUDADANA</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 5px; display: inline-block;">ANALISTA TÉCNICO DE MANEJO Y GESTION DE RIESGOS</div>			
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento							

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 19: Función y Perfil del Comisario Municipal

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: COMISARIO/A MUNICIPAL														
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO									
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia			
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				3er nivel en ciencias jurídicas	Jurisprudencia y abogacía			Derecho administrativo		3 años en ejercicio de la profesión			
Unidad	JUSTICIA Y VIGILANCIA													
Sección	NA													
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO					
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión			Habilidades de Comunicación		Condición de Trabajo		Toma de Decisiones		
Ejecución y supervisión de procesos	SI	X	NO	Asistente Técnico de justicia y vigilancia, inspector de policía y policía municipal	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		1		2	3	4	5						
MISIÓN: Organización, supervisión y ejecución, desarrollo y organización de los programas de control seguridad y vigilancia														

FUNCIONES DEL CARGO			COMPETENCIAS TÉCNICAS		
			DESTREZAS	NIVELES	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anualmente las actividades y logros alcanzados en la unidad,		Comprensión escrita	Alta	
2	Supervisar que se ejecuten todos los tramites de contravenciones en calidad de juez de la unidad,		Destreza matemática	Alta	
3	Regular el ornato y construcciones dentro del cantón,		Expresión escrita	Alta	
4	Realizar el control e imponer las sanciones de infiltración de transito y ocupación ilegal de calles y espacios públicos,		Habilidad analítica	Alta	
5	Responsabilizarse de las emisión de citaciones, notificaciones y demás tramites propios de la unidad,		Juicio y toma de decisiones	Alta	
6	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el Jefe Inmediato.		COMPETENCIAS UNIVERSALES		
Clientes Externos: Público en general		Naturaleza de cargo: libre nombramiento y remoción	Aprendizaje continuo	Alta	
Clientes Internos: Directores, y técnicos del departamento			Conocimiento del Entorno Organizacional	Alta	
			Relaciones Humanas	Alta	
			Actitud al cambio	Alta	
			Orientación de los resultados	Alta	
			Orientación de servicios	Alta	
			TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO		
			Trabajo en Equipo	Alta	
			Iniciativa	Alta	
			Liderazgo	Alta	



DIRECTOR/A DE MOVILIDAD Y CONVIVENCIA

COMISARIO/A MUNICIPAL

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 20: Función y Perfil del Asistente técnico de justicia y vigilancia

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: ASISTENTE TÉCNICO DE JUSTICIA Y VIGILANCIA																								
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO																			
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años													
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Tercer año aprobado o certificado de culminación de educación superior	Secretariado y recepción			Secretariado, mecanografía, archivo, relaciones pública y humana Archivos, protocolo		6 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento													
Unidad	JUSTICIA Y VIGILANCIA																							
Sección	NA																							
RESPONSABILIDAD				HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO																
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión					Habilidades de Comunicación					Condición de Trabajo					Toma de Decisiones				
Ejecución de procesos de apoyo	SI	NO	X		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos		• Ninguno																					
	1	2	3	4	5																			
MISIÓN: Colaborar en la ejecución de labores de apoyo administrativo y de despacho de documentos internos y externos.																								

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
				DESTREZAS		NIVELES	
1	Planificar y reportar semanal, mensual y anual mente las actividades y logros alcanzados por el cargo,			Comprensión escrita		Media	
2	Recepción, registro, salida y distribución de los documentos documentación referente a las actividades de la dirección			Comprensión oral		Media	
3	Administrar materiales y útiles de oficina a ser utilizados en la dirección			Expresión oral		Media	
4	Llevar la agenda, coordinar reuniones y organizar aspectos logísticos de reuniones, talleres y eventos del departamento,			Generación de ideas		Media	
5	Organizar y mantener el archivo del departamento			Juicio y toma de decisiones		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
5	Organizar y mantener el archivo del departamento			Aprendizaje continuo		Medio	
6	Apoyar en la elaboración y preparación de reportes técnicos y demás informes			Conocimiento del Entorno Organizacional		Medio	
7	Las demás funciones que con relación a la naturaleza de su cargo, le asigne el jefe inmediato.			Relaciones Humanas		Alta	
Clientes Externos: Público en general		Naturaleza de cargo: De carrera		Actitud al cambio		Medio	
Clientes Internos: Director y técnicos en general				Orientación de los resultados		Medio	
				Orientación de servicios		Medio	
TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO				Trabajo en Equipo		Medio	
				Iniciativa		Medio	
				Liderazgo		Medio	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

Cuadro 21: Función y Perfil del Inspector de Justicia y Vigilancia

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO:INSPECTOR DE JUSTICIA Y VIGILANCIA																								
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO																			
Secretaría	<b>ORDENAMIENTO Y DESARROLLO</b>				Instrucción Formal	Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años													
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Bachiller, título en la rama u oficio	Seguridad, servicio militar, guardia			Archivos, protocolo, computación, relaciones humanas, liderazgo		3 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento													
Unidad	JUSTICIA Y VIGILANCIA																							
Sección	NA																							
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES					COMPLEJIDAD DEL CARGO														
Rol de Puesto	Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión					Habilidades de Comunicación					Condición de Trabajo					Toma de Decisiones				
Técnico	SI	X	NO	Policías Municipales	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
	N. de Puestos																							
	1	2	3		4	5																		

MISIÓN: Garantizar el cumplimiento de políticas, normas e instrumentos emitidos por la municipalidad en áreas de uso y ocupación del suelo, ornato y construcciones, y las demás competencia de la comisaria municipal.

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
				DESTREZAS		NIVELES	
1	Planear, dirigir, coordinar y controlar el cumplimiento de las actividades de los policías municipales conforme la planificación establecida			Comprensión oral		Media	
2	Proponer e instaurar campañas de capacitación dirigidas hacia la ciudadanía en general, sobre normas municipales que reglamentan el uso y ocupación del espacios públicos para evitar sanciones a comerciantes informales			Comprensión escrita		Media	
3	Organizar operativos de verificación de cumplimiento de funciones de policías municipales en coordinación con la Unidad de Talento Humano.			Expresión oral		Media	
4	Organizar operativos constantes y periódicos, para verificar el cumplimiento de la norma a nivel del cantón y en el ámbito de la competencia de Comisaria Municipal.			Identificación de problemas		Media	
5	Rendir informes mensuales al Superior Inmediato sobre las actividades realizadas y la situación general de las medidas adoptadas en relación a sus funciones.			Manejo de recursos materiales		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
Clientes Externos: Público en general  Clientes Internos: Director y técnicos en general  Naturaleza de cargo: De carrera				Aprendizaje continuo		Media	
				Conocimiento del Entorno Organizacional		Media	
				Relaciones Humanas		Alta	
				Actitud al cambio		Media	
				Orientación de los resultados		Media	
				Orientación de servicios		Baja	
				Trabajo en Equipo		Media	
				Iniciativa		Media	
				Liderazgo		Media	

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos – GADICC 2016

Cuadro 22: Función y Perfil del Policía Municipal

MANUAL DE DESCRIPCIÓN, CLASIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE CARGO: POLICIA MUNICIPAL																					
IDENTIFICACIÓN DE CARGO					PERFIL DE CARGO																
Secretaría	ORDENAMIENTO Y DESARROLLO				Instrucción Formal		Conocimientos			Capacitación		Experiencia en años									
Dirección	MOVILIDAD Y CONVIVENCIA				Bachiller, título en la rama u oficio		Servicio militar, seguridad, defensa personal			Relaciones humanas, servicio al cliente		3 meses en asistencia y ejecución en el área de conocimiento									
Unidad	JUSTICIA Y VIGILANCIA																				
Sección	NA																				
RESPONSABILIDAD					HABILIDADES				COMPLEJIDAD DEL CARGO												
Rol de Puesto		Supervisa puesto		Cargos que Supervisa		Gestión		Habilidades de Comunicación			Condición de Trabajo		Toma de Decisiones								
Técnico		SI	NO	X	• Ninguno		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		N. de Puestos																			
		1	2	3			4	5													
MISIÓN: Contribuir a la aplicación de la normativa, en base a las competencias designadas por la Comisaría Municipal																					

FUNCIONES DEL CARGO				COMPETENCIAS TÉCNICAS			
1	Velar por el cumplimiento de las leyes, normas, ordenanzas y reglamentos emitidos por la Municipalidad, referentes a uso y ocupación del suelo y realizar informes acciones emprendidas y resultados alcanzados al jefe inmediato.			DESTREZAS		NIVELES	
2	Realizar inspecciones continuas y periódicas para garantizar la correcta ocupación de vías, espacios públicos, el ornato y construcciones del cantón cañar en coordinación con la Dirección de control y territorio.			Habilidad analítica		Bajo	
3	Colaborar con las notificaciones de procesos contravenciones, normativas, regulaciones generados por la unidad, y más dependencias del GADICC			Comprensión oral		Media	
4	Proporcionar seguridad, movilidad, orden y libre circulación de la ciudadanía en eventos, locales, plazas y mercados. Colaborar con las diferentes dependencias de la municipalidad, que involucre las competencias concurrentes de comisaría Municipal .			Expresión escrita		Media	
5	Las demás funciones que el jefe inmediato asigne por la naturaleza del cargo			Expresión oral		Media	
				Identificación del problema		Media	
				COMPETENCIAS UNIVERSALES			
				Aprendizaje continuo		Media	
				Conocimiento del Entorno Organizacional		Media	
				Relaciones Humanas		Alta	
				Actitud al cambio		Alto	
				Orientación de los resultados		Media	
				Orientación de servicios		Alta	
				TRABAJO EN EQUIPO INICIATIVA Y LIDERAZGO			
				Trabajo en Equipo		Media	
				Iniciativa		Media	
				Liderazgo		Media	
Clientes Externos: Público en general		Naturaleza de cargo: De carrera					
Clientes Internos: Director y técnicos en general							

Fuente: Estructura Orgánica Funcional de Gestión Organizacional por Procesos - GADICC 2016

## 1.5 PLAN DE TRABAJO

De acuerdo con la Ordenanza de creación de la Unidad Municipal de Transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial del GAD Municipal de Limón Indanza, establece en el Capítulo II – De las Atribuciones Generales, las distintas actividades que la UMTTTSV debe desarrollar. Sin embargo, se ha establecido un plan de trabajo para el año horizonte del Plan Sustentable de Movilidad (20 años).

En el cuadro 23 se observan las actividades a desarrollarse durante la vigencia del Plan Sustentable de Movilidad del cantón Limón Indanza, organizando las actividades de acuerdo con la prioridad en la que deben desarrollarse, entre las que deben realizarse en el año en curso, están:

- **Organizar planes y programas de seguridad vial:** la UMTTTSV tiene la atribución de planificar la seguridad vial urbana e Intracantonal, para ello deberá desarrollar programas de información y capacitación en temas de seguridad vial. Para lo cual trabajará conjuntamente con la Comisión Nacional de tránsito para impartir charlas a la población. Además, organizará y formulará planes de seguridad vial.
- **Trámites y otorgamiento de títulos habilitantes:** el Art 21 del CNC señala como atribución específica del modelo de gestión B, *“Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de los vehículos, títulos habilitantes en el marco de su jurisdicción territorial”*, para ello la UMTTTSV deberá contar con el personal e instalaciones adecuadas, asegurando el normal desarrollo de dicha atribución, puesto que es un medio de ingreso para la Unidad.
- **Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV:** La infraestructura actual en la que funciona la UMTTTSV, no dispone de los espacios suficientes y necesarios para el normal desenvolvimiento de las actividades atribuidas como Modelo de Gestión B, por lo que es indispensable reorganizar y de ser posible reubicar la UMTTTSV, con espacios

adecuados para la prestación del servicio. Actividad que deberá desarrollarse en el primer quinquenio.

- **Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV:** la UMTTTSV actualmente no cuenta con el equipo necesario para llevar a cabo todas las actividades, por lo que es necesario que esta actividad se lleve a cabo en el primer quinquenio.
- **Capacitación para el personal de la UMTTTSV:** puesto que la competencia de TTSV asumida por el GADMLI es nueva, es necesaria la capacitación continua del personal que labora para dicha Unidad.



Cuadro 23: Plan de Trabajo de la UMTTTSV.

No	ACTIVIDADES A DESARROLLARSE	QUINQUENIOS																			
		PRIMERO					SEGUNDO					TERCERO					CUARTO				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>PLANIFICACIÓN</b>																					
a	Planificar la circulación de los vehículos y servicios de transporte público y privado de pasajeros o de carga																				
b	Planificar el estacionamiento público y privado																				
c	Generar sistemas automatizados para la administración del tránsito urbano e Intracantonal.																				
d	Semaforización urbana centralizada																				
e	Semaforización vial, horizontal y vertical, urbana e Intracantonal																				
f	Seguridad vial urbana e Intracantonal																				
g	Circulación y seguridad peatonal																				
h	Circulación de bicicletas o Ciclo vías																				
i	Determinar la infraestructura adecuada para la prestación de los servicios de transporte terrestre público y privado.																				
<b>ORGANIZACIÓN</b>																					
a	Organizar y distribuir los sistemas inteligentes para el gerenciamiento del tránsito urbano.																				
b	Crear y optimizar progresivamente la red de semaforización urbana centralizada																				
c	Organizar y señalar la vialidad urbana																				
d	Organizar y distribuir los elementos de seguridad vial urbana																				
e	Organizar y distribuir la circulación peatonal, circulaciones de bicicletas y motocicletas, con elementos y mecanismos de seguridad peatonal.																				
f	Organizar y especificar el estacionamiento privado edificado y no edificado.																				
g	Organizar los servicios de estacionamiento tarifado en la vía.																				
h	Organizar planes y programas de seguridad vial																				
i	Trámite y otorgamiento de títulos habilitantes																				
PR1	Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV																				
PR2	Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV																				
j	Capacitaciones para el personal de la UMTTTSV																				

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 1.5.1 EQUIPAMIENTO DE LA UNIDAD

El equipamiento de la Unidad por ahora será responsabilidad de la Municipalidad, hasta que la misma tenga sus propias rentas y se solvete por sí sola, es decir a parte del equipo de oficina se deberá comprar el equipo informático establecido por el MTOP, para brindar un buen servicio al usuario.

### 1.5.2 PERSONAL OPERATIVO

*Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

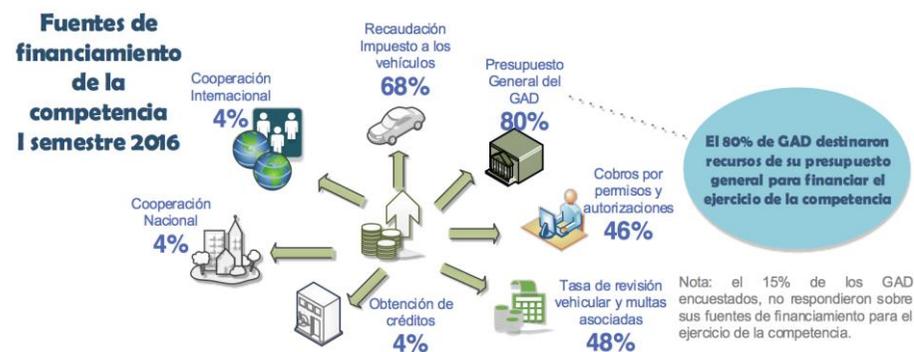
### 1.5.3 FINANCIAMIENTO

Es importante que el GAD genere fuentes de financiamiento, en función al ejercicio de sus funciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

De acuerdo con encuestas realizadas a los GAD, en Septiembre del 2016 por el CNC, las principales fuentes de financiamiento se muestran en el gráfico 1, de los cuales el 80% destinaron recursos de su presupuesto para financiar el ejercicio de la competencia adquirida, seguida por la recaudación de impuestos a los vehículos y los cobros por permisos y autorizaciones, además de la tasa de revisión vehicular y multas asociadas.

Es por ello que al ser estas las principales fuentes de ingreso por el ejercicio de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es necesario desarrollarlas de la mejor manera, asegurando la prestación de un servicio de calidad.

Gráfico 1: Fuentes de financiamiento de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.



Fuente: Encuestas a GAD, Septiembre 2016 – CNC.

A continuación, se enlista algunas de las actividades que generarán ingresos económicos a la UMTTTSV, *La mayoría de estas fuentes de financiamiento se implementarán mediante Ordenanza Municipal.*

### 1.5.3.1 Sistemas de estacionamientos regulados, rotativos y tarifados

Actualmente la Municipalidad de Limón Indanza no posee el servicio de estacionamientos rotativos y tarifados, puesto que visiblemente en la actualidad no necesita de la implementación del servicio.

Sin embargo, en el momento que se evidencie la necesidad de su implementación, se deberá realizar un estudio para la Implantación de estacionamientos rotativo tarifado, que se enmarca dentro del Plan Nacional del Buen Vivir en su objetivo 3 sobre Mejorar la calidad de vida de la población, reduciendo el tiempo de utilización de las plazas de estacionamiento y disminuyendo el flujo vehicular en el área central de General Plaza por búsqueda de estacionamiento.

El proyecto deberá enfocarse en generar impactos positivos para la ciudad, con la creación de empleo, disminución de la contaminación y contribución a mantener una zona con preferencia peatonal.

Como ya se mencionó, actualmente no se evidencia un gran volumen de vehículos que demanden estacionamiento, sin embargo, se presenta un análisis de los posibles ingresos de acuerdo con un volumen mínimo de vehículos que deben hacer uso del parqueo tarifado; 250 por día.

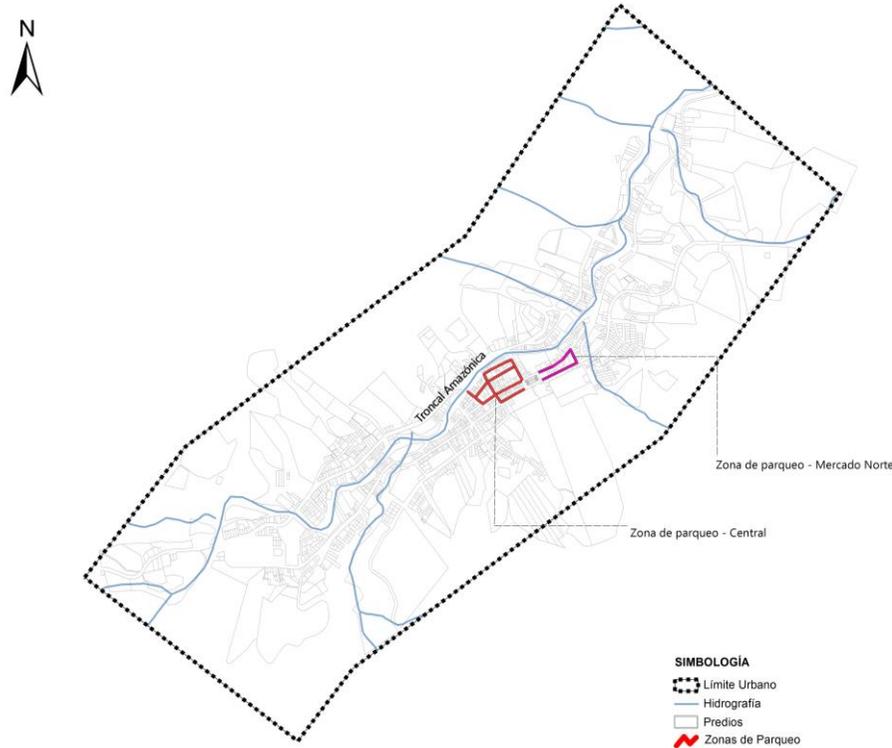
Para establecer el cobro por estacionamientos rotativo y tarifado, se deberá expedir una Ordenanza para su regulación y establecimiento del sistema, para lo cual la UMTTTSV se encargará de la organización, administración, control y ejecución integral del sistema. Para cuyo fin el GADMLI contará con el personal administrativo y operativo necesario.

El control del uso y aprovechamiento adecuado de las plazas de estacionamiento determinados dentro de la zona regulada, así como el correcto pago de las tasas, multas y demás valores respectivos, serán responsabilidad de la Unidad Municipal, el mismo que lo ejercerá a través de su personal operativo y administrativo, en calidad de supervisores, debidamente identificados, en coordinación con la Comisaría Municipal.

La delimitación de la zona regulada se realizará con base en los estudios de demanda y capacidad de oferta de plazas de estacionamientos que la Unidad Municipal realice o contrate para el efecto y en función de la dinámica urbana, autorizará la ampliación y aplicación, temporal o definitiva, del sistema en nuevas áreas de la ciudad. Para el ejemplo se han identificado las posibles zonas de parqueo: (Ver gráfico 2)

- Calle Quito; entre Simón Bolívar y Av. Del Ejército.
- Calle 28 de Mayo; entre Av. Del Ejército y calle Isaac Orellana.
- Av. 10 de Agosto; entre Av. Del Ejército y calle Isaac Orellana.
- Calle Teniente Hugo Ortiz; entre Av. Del Ejército y Simón Bolívar.
- Calle Isaac Orellana; entre Teniente Hugo Ortiz y 28 de Mayo.
- Calle Simón Bolívar; entre Teniente Hugo Ortiz y Quito.
- Av. del Ejército; entre Teniente Hugo Ortiz y 28 de Mayo.

Gráfico 2: Tramos viales para posibles parqueo.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Las tarifas serán fijadas conforme a estudios técnicos y en función del tiempo de ocupación, área y ubicación del espacio público, mismas que para su aplicación requerirán la aprobación del Consejo Municipal.

Los usuarios deberán adquirir una tarjeta prepago para el uso de las plazas de parqueo disponibles, y los valores correspondientes a las tarifas por la utilización privativa y aprovechamiento del espacio público urbano, multas y servicios adicionales, dentro de la zona regulada, serán hechos efectivo en los lugares de recaudación de las ventanillas Municipales.

En caso de infracciones por incumplimiento en la duración de los tiempos, uso de plazas de parqueo no autorizadas y otros, será motivo de multas.

A manera de ejemplo se plantea el volumen de vehículos que deberían hacer uso del sistema tarifado de parqueos para que se lleve a cabo su implementación, considerando una tarifa de 0,25 ctvs; para lo cual se ha considerado el caso de Zaruma que maneja el mismo valor en la tarifa.

Cuadro 24: Cálculo de ingresos por la implementación de parqueo tarifado.

INGRESOS	
Número de vehículos que hacen uso del servicio	250,00
Ocupación esperada	0,60
Índice de rotación/H	0,50
Horarios del Sistema	08:00 - 18:00
Horas por día	10,00
Tarifa propuesta	0,25
Número de días operación/semana	7,00
Ingresos esperados por día	62,50
Ingresos esperados por semana	437,50
Ingresos esperados por mes	1.750,00
Ingresos esperados por año	21.000,00
Multas ocupación de espacios. Anual 1%	
Mes	210,00
Ingresos por multas	3.000,00
Otros Ingresos (Sanciones y Multas)	6.000,00
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>30.210,00</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 25: Cálculo de egresos por la implementación de parqueo tarifado.

EGRESOS	
Comisión por distribución de tarjetas	3.000,00
Comisión por arrastre de vehículos	2.000,00
Sueldo salarios personal	9.000,00
Señalización horizontal	1723,45
Señalización vertical	900,00
Otros egresos 10%	3.000,00
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>19.623,45</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

<b>INGRESOS NETOS PROYECTADOS</b>	<b>10.586,55</b>
-----------------------------------	------------------

De acuerdo con el ejemplo mostrado la implementación del proyecto es factible, sin embargo, es importante manifestar que en función del porcentaje de uso se incrementará el ingreso anual.

### 1.5.3.2 Cobro de tasas por servicios de emisión de títulos habilitantes y prestación de servicios públicos vinculados con el transporte terrestre y el tránsito

Son títulos habilitantes de transporte terrestre, los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones para operación.

Corresponde a la UMTTTSV, en ejercicio de sus respectivas competencias en el ámbito de su jurisdicción Intracantonal, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda Art 75 LOTTTSV:

- Contratos de operación para la prestación de servicio de transporte público colectivo en cualquier tipo en el ámbito Intracantonal;
- Permisos de operación para la prestación de los servicios de transporte terrestre comercial, salvo de carga pesada y turístico, en el ámbito Intracantonal.

- Autorizaciones para operación de servicios de transporte por cuenta propia, en cualquier tipo, en el ámbito intraregional; interprovincial; e Intracantonal.

Los títulos habilitantes serán conferidos por la UMTTTSV de Limón Indanza a nivel Intracantonal, en el 2016 únicamente se entregó un contrato de operación, valorado en 200 dólares. Para el año en curso se proyecta un ingreso mínimo de \$210, considerando el aumento del parque automotor del %5 anual.

<b>INGRESOS NETOS PROYECTADOS</b>	<b>210,00</b>
-----------------------------------	---------------

### 1.5.3.3 Cobro de especies valoradas

Tales como: copia certificada de archivo, para obtención de resoluciones referente a las operadoras en lo que tiene relación al cambio de vehículos, cambio de socios, habilitación y deshabilitación de vehículos, permisos y autorizaciones, renovación y emisión de títulos habilitantes de transporte, certificación de gravámenes, historias vehiculares, etc.

Las especies valoradas para los trámites del transporte público, comercial y por cuenta propia del cantón Limón Indanza pueden considerarse los establecidos a continuación:

Cuadro 26: Tasas por los servicios prestados.

SERVICIO	VALOR
Certificaciones	2,00
Entrega o reposición de adhesivos de Registro Municipal	20,00
Cambio de unidad	25,00
Cambio de socio	250,00
Cambio de socio y unidad	275,00
Contrato, permiso o autorización de operación (unidad - año)	7,00
Incremento de unidades por demanda	264,00
Frecuencias de transporte Intracantonal	0,50
Frecuencias de taxis	0,04

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca.

El cobro por especies valoradas y los servicios públicos que presta la UMTTTSV se los realizará en la misma Unidad Municipal.

En el año 2016 la UMTTTSV recaudó cerca de 9.842 dólares, por el cobro de especies valoradas, como se observa en el cuadro 27.

Cuadro 27: Recaudación 21 de abril – 31 de Diciembre de 2016

DESCRIPCIÓN	NÚMERO REGISTROS	SUBTOTAL
Certificado único vehicular (CUV)	22	154,00
Certificado de poseer Vehículo (CPV)	12	84,00
Sticker revisión vehicular	4	20,00
Servicios Administrativos Trámites	541	541,00
Traspaso de dominio vehicular (tránsito)	122	854,00
Bloqueo o Desbloqueo en el sistema (tránsito)	1	7,00
Baja de vehículo reversión (tránsito)	1	7,00
Retraso en el proceso de matriculación	182	4.550,00
Retraso a la revisión semestral vehicular y/o matrícula	12	325,00
Duplicado de Sticker de revisión vehicular (tránsito)	48	240,00
Resolución adenda por cambio de socio (tránsito)	1	10,00
Duplicado de matrícula (tránsito)	138	3.036,00
Modificación de características del vehículo	2	14,00
<b>TOTAL</b>	<b>1087</b>	<b>9.842,00</b>

Fuente: Informe No. 001-UMTTTSV-2017 – GADMLI.

Considerando que en el año 2016 se registró la matriculación de aproximadamente 690 vehículos y un sinnúmero de trámites, con ello se percibió un ingreso de \$9.842 dólares. Planteando un incremento del 5% anual para el presente año; es decir 35 vehículos más, la recaudación anual incrementaría a \$10.344,10.

<b>INGRESOS NETOS PROYECTADOS</b>	<b>10.334,10</b>
-----------------------------------	------------------

#### 1.5.3.4 Cobro por publicidad en vías y vehículos de transporte público

Toda persona natural o jurídica, para usar los espacios de publicidad de propiedad pública o privada, deberá cancelar los valores que se describen a continuación por derecho de vista pública, dichos valores serán cancelados en la UMTTTSV por parte de quien tramita la autorización correspondiente.

Los valores por cada tipo de publicidad, se fijarán en relación a la remuneración básica unificada, por unidad de transporte y por un periodo de mes o fracción.

Cuadro 28: Valores por tipo de publicidad, según tipo de vehículo.

TIPO DE PUBLICIDAD	TIPO DE VEHÍCULO	VALOR (% de salario básico)	VALOR (\$)
Publicidad externa	Bus urbano	6%	22,50
Publicidad externa	Bus rural	5%	18,75
Publicidad interna	Bus urbano	5%	18,75
Publicidad interna	Bus rural	3%	11,25
Monitoreos para circuito cerrado de televisión	Bus urbano	5%	18,75
Monitoreos para circuito cerrado de televisión	Bus rural	4%	15,00
Publicidad en contrahuella	Bus urbano	1%	3,75
Publicidad en contrahuella	Bus rural	1%	3,75
Publicidad en dispositivo colocado sobre el techo del vehículo	Taxi	4%	15,00
Publicidad interna para circuito cerrado de televisión	Taxi, transporte Mixto	3%	11,25
Publicidad interna con cartel	Taxi, transporte Mixto	1%	3,75
Publicidad externa	Transporte Mixto, transporte de carga liviana y pesada	2%	7,50
Publicidad en remolques	Remolques de cualquier tipo	7%	26,25
Publicidad en estaciones de transferencia y terminales terrestres, por metro cuadrado o fracción	Espacios definidos y destinados de manera exclusiva para publicidad.	Hasta 7%según instructivo	26,25
<b>TOTAL</b>			<b>202,50</b>

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca.

En el cuadro 28 se observan los componentes que pueden formar parte de la publicidad en vías y transporte público, para obtener un valor del ingreso que podrían proporcionar a la UMTTTSV, se realizó una sumatoria de todos los tipos de publicidad, considerando que cada una de ellas se realice por lo menos una vez al año.

Sin embargo, la UMTTTSV también podrá obtener utilidades mediante las sanciones por el incumplimiento de las disposiciones que este disponga en cuanto a la publicidad, ya sea con el retiro o reposición de las mismas, según corresponda, y la aplicación de multas, fijadas en proporción a la remuneración básica unificada mensual, en base al siguiente cuadro:

Cuadro 29: Sanciones e infracciones.

INFRACCIÓN	SANCIÓN (% del salario básico unific)	VALOR (\$)
Publicidad colocada en lugares no autorizados y sin autorización:	Retiro de la publicidad + multa 25%	93,75
Publicidad colocada en sitio autorizado, en cumplimiento de todos los requisitos de esta ordenanza, pero sin autorización de EMOV EP	Multa 20%	75,00
Publicidad instalada que no corresponda con el diseño autorizado, pero que cumpla con todas las disposiciones de esta ordenanza:	Multa 20%	75,00
Mantener la publicidad más allá del plazo límite establecido en la autorización:	retiro de la publicidad + multa 15%	56,25
Publicidad deteriorada (ilegible, alterada, dañada, rota):	Reposición + multa 7%	26,25
Daños en vehículo a consecuencia de la publicidad: (se aplica a quien tenga la responsabilidad, según el contrato)	Multa 15%	56,25
Excederse en el número de publicidad autorizada en el certificado de autorización:	Retiro de la publicidad en exceso + multa de 7% por cada publicidad en exceso.	26,25
Publicidad que no cumpla con las especificaciones técnicas correspondientes:	Reposición de la publicidad + multa de 7%	26,25
Publicidad sin autorización colocada sobre publicidad autorizada:	Retiro + reposición de publicidad afectada + multa 20%	75,00
<b>TOTAL</b>		<b>510,00</b>

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca.

Teniendo un posible ingreso anual de \$712,50.

INGRESOS NETOS PROYECTADOS 712,50

### 1.5.3.5 Tasa de rodaje, basada en el concepto de desgaste y conservación vial urbana, principalmente.

Toda persona natural o jurídica que tenga a su nombre un vehículo deberá cancelar el impuesto al rodaje, cuya tarifa está establecida según el avalúo del vehículo.

Cuadro 29: Valores para la determinación del impuesto al rodaje.

BASE IMPONIBLE (AVALÚO)		IMPUESTO A LA FRACCIÓN BÁSICA	IMPUESTO SOBRE FRACCIÓN EXCEDENTE
DESDE (\$)	HASTA (\$)	DÓLARES (\$)	PORCENTAJE (%)
0,00	500,00	0,00	0,00%
500,01	1.000,00	6,00	0,00%
1.000,01	2.000,00	12,00	0,10%
2.000,01	4.000,00	13,00	0,12%
4.000,01	8.000,00	15,40	0,15%
8.000,01	12.000,00	21,40	0,20%
12.000,01	16.000,00	31,40	0,25%
16.000,01	20.000,00	39,40	0,30%
20.000,01	30.000,00	51,40	0,40%
30.000,01	40.000,00	91,40	0,50%
40.000,01	En adelante	141,40%	0,70%

Fuente: GAD Municipal del cantón Cuenca.

En el año 2016, la UMTTTSV de Limón Indanza matriculó 690 vehículos, entre ellos más del 60% eran vehículos livianos. Por lo que se considera un ingreso aproximado por la matriculación de dichos vehículos de 6.883,80 dólares.

Se estima que el ingreso por la matrícula de los vehículos registrados en el 2016 es de aproximadamente \$12.577,60.

Considerando para el presente año un incremento del 5% del parque automotor, el valor del recaudo anual por la tasa de rodaje sería de \$13.206,47.

INGRESOS NETOS PROYECTADOS 13.206,48

### 1.5.3.6 Cobro de sanciones por mala prestación de los servicios públicos de transporte (sanciones administrativas a operadoras de transporte) conforme a niveles de prestación de servicio.

Todos los vehículos que circulen en el territorio del cantón Limón Indanza y que se utilicen para la prestación del servicio de transporte terrestre público, comercial o por cuenta propia, deben contar con un contrato, permiso de operación o autorización concedida por la Municipalidad, a través de la UMTTTSV.

A su vez, ningún vehículo con título habilitante podrá ser destinado para la prestación de un servicio distinto al autorizado.

Las multas dependerán del tipo de infracción, que deberán fijarse en la ordenanza que controle y sancione la prestación del servicio público.

En el año 2016 la UMTTTSV no registró sanciones por la mala prestación de servicios públicos de transporte, puesto que la compañía que presta el servicio en el cantón, actualmente tiene permiso intraprovincial, por lo que la Unidad Municipal no tiene la facultad para regular a la cooperativa San José.

Sin embargo, una vez que la UMTTTSV registre alguna compañía que preste el servicio Intracantonal, podrá regular el cobro de sanciones en caso de mala prestación del servicio público.

### 1.5.3.7 Convenios de Cooperación técnica y ayuda económica nacional e internacional.

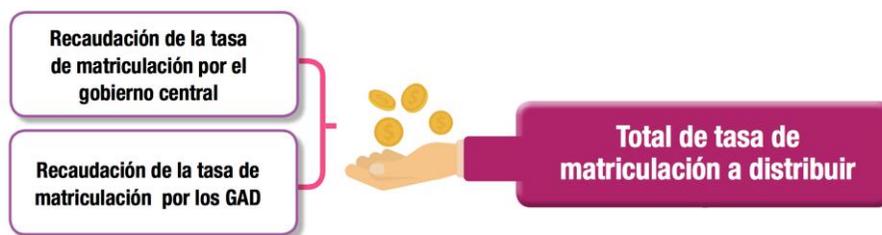
Según el Art. 29 de la LOTTTSV, establece como atribución del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de TTTTSV, *“Cumplir y hacer cumplir los Convenios Internacionales suscritos por el Ecuador, la Constitución, la Ley y sus Reglamentos, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como las resoluciones del Directorio; precautelando el interés general”*

Dichos convenios serán una fuente de financiamiento en caso de que la UMTTTSV necesite el auspicio para el desarrollo de proyectos de gran magnitud y que no puedan ser cubiertos por la Unidad Municipal, siendo el caso del *“Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV”*, ya que se plantea el desarrollo de dicho proyecto en el primer quinquenio subsiguiente.

### 1.5.3.8 Transferencias realizadas por el Gobierno Central al gobierno cantonal y los fondos que este destine directamente a la UMTTTSV.

La asignación de nuevas competencias considera el principio de subsidiariedad y equidad territorial. En el 2012 se realizó la transferencia de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (TTTSV) a los GAD Municipales.

Gráfico 3: Transferencia para el financiamiento de la competencia de TTTSV.



Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES).

En el caso del Modelo de Gestión B al que pertenece el GAD Municipal de Limón Indanza, la transferencia por tasa de matriculación vehicular es de -51,70% por control operativo.

Sin embargo, las transferencias para el financiamiento de la competencia se basarán en criterios de distribución, entre ellos: la población, densidad poblacional urbana, kilómetros de vías urbanas, densidad y dispersión poblacional, tasa de motorización, esfuerzo fiscal – administrativo.

Los GAD Municipales reciben los recursos conforme van asumiendo la competencia, es importante acotar que la municipalidad por asumir las competencias de Títulos habilitantes y matriculación vehicular se transfieren alrededor de \$25.000,00 anuales por cada competencia asumida, por lo que la municipalidad percibe ingresos depositados en las arcas del GAD cantonal de acuerdo a las 2 competencias que cumple actualmente.

Transferencias por competencias de Títulos habilitantes y Matriculación Vehicular.

**\$62.109,10**

Considerando que para el presente año se plantea un incremento del 5% del parque automotor, la transferencia realizada por el Gobierno Central para el año 2017 es de \$65.214,55.

**INGRESOS NETOS PROYECTADOS**

**65.214,55**

### 1.5.3.10 Total de ingresos y egresos de la UMTTTSV.

Asumidas las competencias de TTTSV la Unidad Municipal debe desarrollar actividades que le permitan financiar los planes, programas y proyectos que debe desarrollar, con este fin se realiza un recuento de las posibles fuentes de financiamiento de la UMTTTSV del cantón Limón Indanza, sin embargo, debe aclararse que el valor del ingreso anual obtenido es una referencia de los ingresos que puede obtener la Unidad, siempre que se desarrollen las actividades enunciadas en el cuadro 30.

Cabe aclarar que una de las fuentes de financiamiento es el Sistema de estacionamientos rotativo y tarifado, no obstante, el implemento de este proyecto se realizará una vez se lleven a cabo los estudios para su necesaria ejecución. Por lo que este valor no será considerado como ingreso para el año en curso.

Cuadro 30: Cálculo de ingresos por la competencia TTTSV.

INGRESOS	
Estacionamiento rotativo y tarifado	10.586,55
Tasas por Títulos habilitantes	210,00
Especies Valoradas	10.334,10
Publicidad en vías y vehículos de transporte público	712,50
Tasa de rodaje	13.206,48
Sanciones por mala prestación de servicios público de transporte	-
Convenios de Cooperación técnica y ayuda económica nacional e internacional.	-
Transferencia por el Gobierno Central	65.214,55
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>89.677,63</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Los posibles egresos anuales para año en curso fueron obtenidos de acuerdo con la información proporcionada por la UMTTTSV, detallados en el cuadro 31.

Sin embargo, a los egresos anuales obtenidos en el año 2016 se deben sumar los egresos de planes y proyectos que se plantea se desarrollen en el año en curso, es decir, el proyecto PR\_1 y PR\_2.

Cuadro 31: Cálculo de egresos de la UMTTTSV.

EGRESOS	
Gastos por sueldos	42.464,20
Gastos de suministros y materiales	564,43
Pagos de servicios	400,00
*PR_1: Mejoramiento de la infraestructura física de las instalaciones en la que funciona la UMTTTSV	33.065,00
**PR_2: Implementación de equipos necesarios para el funcionamiento de la UMTTTSV	6.825,00
Otros egresos 1%	3.000,00
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>86.318,63</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

\*El PR\_1 se plantea para llevarse a cabo en 15 meses, sin embargo, por la magnitud del proyecto se deberá realizar convenios para su financiamiento, por lo que podría llevarse a cabo al menos en el primer quinquenio del Plan Sustentable de Movilidad, con un costo final de \$165.325,00. Por lo que se considera que en caso de empezar los trámites para su desarrollo en el año en curso su valor será el aproximado de \$33.065,00, es decir la quinta parte del costo total.

\*\*El PR\_2 se plantea para llevarse a cabo en 5 meses. No obstante, considerando que su ejecución no será de manera inmediata, para el presupuesto del año en curso se consideró el 20% del valor total, puesto que la adquisición de equipos es necesaria para prestar una atención y servicio de calidad. (Valor total \$34.125,00)

Sin embargo, debe considerarse que el valor de los proyectos mencionados en el cuadro 31 se necesitará una sola vez. Por lo que sin este valor el egreso anual promedio de la UMTTTSV es de aproximadamente **\$46.428,63**.

Para el año en curso se tiene un ingreso neto proyectado de \$3.359,00

INGRESOS NETOS PROYECTADOS	3.359,00
----------------------------	----------

## 2. Estudio de Tarifas para el servicio de Transporte Público de pasajeros en Buses o Ranchera.

### 2.1 Introducción.

El transporte público intracantonal en Limón Indanza tiene grandes funciones: en la zona rural es primordial el transporte de productos y en la ciudad es el traslado de personas generalmente de sus viviendas a su lugar de trabajo. Para el productor u operador privado del servicio de transporte público los costos son asociados a los vehículos y con su operación y servicio (administrativos, de control, entre otros) y su objetivo es la generación de utilidades económicas. En contrapunto se encuentra el usuario del servicio y la comunidad en general que se preocupa por: el costo del pasaje, el costo del tiempo de transporte, la comodidad y otras variables de tipo cualitativo, el ruido, la contaminación atmosférica, la intrusión visual, la accidentabilidad, la congestión y la variación del costo del suelo que son claramente un impacto negativo. En esta balanza la municipalidad debe mediar por el bienestar del usuario y la comunidad en general; y al mismo tiempo debe ser imparcial con los operadores o productores del servicio de transporte público regulando los pasajes (ingresos) y la calidad del servicio en el ámbito de sus competencias. Como lo establece la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 264, numeral 6, entre las competencias exclusivas para los gobiernos municipales, se encuentra el planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

En este marco y en función de la información obtenida en el diagnóstico se procede elaborar el Estudio de las Tarifas de Transporte Intracantonal en base a la metodología para la fijación de tarifas de transporte terrestre intracantonal o urbano determinado mediante resolución N°. 122-DIR-2014-ANT por parte de la Agencia Nacional de Tránsito.

### 2.2 Antecedentes.

En el cantón Limón Indanza existe únicamente una operadora de transporte público que trabaja básicamente desde la cabecera cantonal a los centros poblados de mayor demanda. Sin embargo, un aspecto importante a apuntar es que esta operadora no tiene los permisos para operar en el ámbito intracantonal sino intraprovincial, no cuenta con un estudio tarifario para el cobro de pasajes y no cuenta con un dato exacto de ingresos anuales.

La municipalidad no ha realizado hasta el momento ningún análisis de tarifas ni la regulación tarifaria en ningún tipo de transporte bajo su competencia.

La principal problemática del tarifario actual es el costo del pasaje frente a la calidad del servicio que actualmente es deficiente en cuanto a seguridad, puntualidad en las frecuencias y trato al usuario en general.

### 2.3 Enmarque en los Objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV).

Objetivo 2: Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.

Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

## 2.4 Objetivos.

### 2.4.1 Objetivo General.

Determinar las tarifas adecuadas en la prestación del servicio de transporte público urbano-intracantonal y comercial.

### 2.4.2 Objetivos Específicos.

- Analizar estado actual de tarifas de transporte público intracantonal en buses o ranchera.
- Determinar los costos de operación de las unidades que proveen de transporte público intracantonal.
- Evaluar las frecuencias de buses levantadas en paradas de origen de transporte público.
- Realizar el estudio de volumen diario de pasajeros en el transporte público intracantonal.
- Realizar el estudio de ascenso y descenso de pasajeros en el sistema de transporte público intracantonal.
- Formular un cuadro tarifario para el transporte público y comercial en las modalidades que le compete al Gobierno Municipal.
- Proponer el tarifario del transporte público intracantonal.

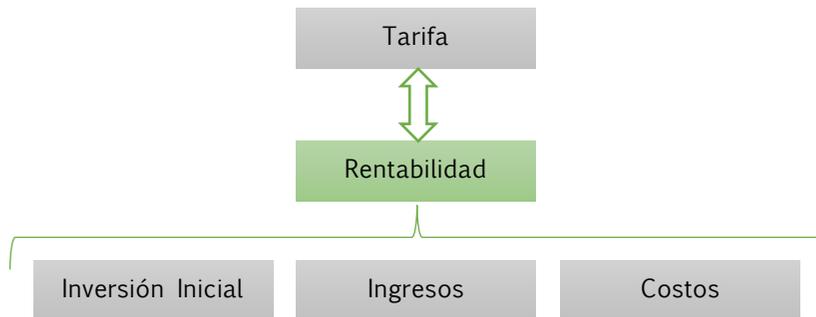
## 2.5 Metodología.

La metodología se basa en determinar la rentabilidad del operador que proporciona el servicio de transporte público. Como es notable, la rentabilidad se relaciona directamente con el valor de la tarifa que los usuarios pagan por el servicio, por lo tanto, la tarifa se fija en función de la rentabilidad del proyecto.

La tarifa debe ajustarse hasta obtener una rentabilidad justa, que propondrá la municipalidad *acorde a la realidad del cantón y sustentada en el análisis del presente estudio*. Una vez ajustada la tasa de rentabilidad se obtendrá la tarifa recomendada.

Para evaluar la rentabilidad se debe analizar el beneficio económico que daría el prestar el servicio de transporte público intracantonal. Para este análisis se deben obtener tres componentes: la **inversión inicial**, **los ingresos** y **costos** que se presentan durante la puesta en operación del servicio de transporte público. (Ver Gráfico 1).

Gráfico 1: Esquema del cálculo de la tarifa.



Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Limón Indanza al ser una ciudad pequeña con un sistema de transporte público eminentemente rural con vías en su mayoría en mal estado, la única cooperativa de transporte público intracantonal ha optado por el uso rancheras. En este estudio se considera seguir con la tendencia, es decir que para el cálculo de la tarifa se considerará que el servicio se seguirá dando en rancheras por lo menos en los próximos 10 años tiempo después del cual se buscara en función del crecimiento de la demanda, el cambio del tipo de vehículo para el transporte público.

La ranchera es un tipo de unidad de transporte de pasajeros reconocido por la Agencia Nacional de Tránsito que tiene la gran ventaja de ser una unidad resistente para zonas rurales con caminos en mal estado debido a que su chasis es de un vehículo tipo camión; también es económico para los operadores pues el monto necesario para obtener un chasis de camión es aproximadamente la mitad del costo de un tipo bus. La desventaja mayor de este tipo de transporte es la incomodidad del usuario por las inclemencias del tiempo, pues la carrocería es hecha empíricamente, sin ventanas; y al ser un chasis de camión no tiene el mismo confort y equipamiento que un bus que es diseñado específicamente para el transporte de pasajeros.

### 2.5.1 Conceptos.

Para efectos del presente estudio se entenderán los siguientes conceptos:

**Rutas:** Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerando origen y destino.

**Frecuencia:** Horario o itinerario otorgado por la autoridad competente, a las operadoras de transporte, para la prestación del servicio público de pasajeros o carga.

**Tarifa:** Precio que, para el transporte de pasajeros y carga, fijan las autoridades.

**Pasajero:** Es la persona que utiliza un medio de transporte para moverse de un lugar sin ser el conductor.

**Costos Por Kilómetro Recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.

**Costos Operacionales:** Los costos operacionales de una unidad de taxi se componen de los siguientes subtipos de costos: costos fijos, costos variables y costos de capital.

**Costos Fijos:** Rubros monetarios en los que el propietario de una unidad de taxi incurre de manera obligatoria e independiente del nivel de operaciones del vehículo, para la prestación del servicio: mano de obra, seguros, legalización, gastos administrativos y gastos operativos.

**Costos Variables:** Rubros de gasto que se modifican de acuerdo a la magnitud y variaciones en la cantidad de kilómetros recorridos del automotor durante la prestación del servicio, entre los cuales se considera: combustible, rodamiento, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo.

## 2.6 Componentes para el Cálculo de la Tarifa.

Los insumos necesarios para el análisis de la tarifa en base a la metodología de la ANT son: la inversión por el vehículo, ingresos percibidos, oferta de kilómetros, costos financieros, administrativos y operativos. Estos componentes se agrupan en: Inversión Inicial, Costos e Ingresos. A continuación se explica cada uno de estos tres componentes.

### 2.6.1 Inversión Inicial.

La determinación de la inversión inicial está dada por: el valor monetario necesario para la obtención del bien a ser utilizado en el proceso productivo y el costo del financiamiento. Por lo tanto la *inversión inicial* se compone del *monto de inversión* y por el *financiamiento*. (Gráfico 2).

Gráfico 2: Esquema de inversión inicial.



Fuente: Equipo Consultor, 2017.

### 2.6.2 Monto de Inversión

El monto de inversión está dado por los rubros de compra de chasis y compra de carrocería. (Cuadro 1).

Cuadro 1: Componentes del monto de inversión.

<b>Monto De Inversión</b>
Compra de Chasis
Compra de Carrocería

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

La información se obtiene del valor promedio del mercado a través de cotizaciones realizadas a diferentes casas automotrices y casas carroceras. Para determinar la inversión se consideran: si la inversión es netamente privada, o se considera la necesidad de financiamiento (bancos, cooperativas, etc.).

Apegados a la realidad del cantón se consideró que para el cálculo de inversión inicial se considere la compra del chasis de segunda mano. Ocho de los diez vehículos que dan el servicio actualmente tienen esta condición. Para determinar el modelo y marca de vehículo sobre el cual se obtendrá la información de chasis y carrocería, se solicitó información a la operadora que provee el servicio de transporte público: para establecer los costos referenciales. (Cuadro 2).

Cuadro 2: Marcas y Modelos de Vehículos usados en Transporte Público Intracantonal en Limón Indanza.

Marca:	Modelo:
HINO	GD1JPTZ
MITSUBISHI	CANTER 4.0 TON
CHEVROLET	NPR 71L 4.5 2P 4X2 TM DIESEL
HINO	FB4JGTA
HINO	XZU423L-HKMRD3
HINO	FC4JJUA
HINO	XZU423L-HKMRD3
HINO	FC4JJUA
HINO	FC4JJUA
HINO	FC4JJUA

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

*El modelo de vehículo más utilizado es el FC4JJUA de la marca HINO.*

Se realizó una encuesta a diferentes casas de venta de vehículos en la ciudad más cercana de mayor jerarquía, en este caso la ciudad de Cuenca: encontrándose que los costos de los vehículos que actualmente dan el servicio oscilan entre los valores de 21.800 a 27.290 dólares. Los datos de los costos fueron proporcionados por cuatro proveedores: Teojama Comercial S.A.; Autofenix, Automotores Fernández; PatioTuerca.com. (Ver Cuadro 3).

Cuadro 3: Costos de chasis para Ranchera.

Modelo de Vehículo	Proveedor 1	Proveedor 2	Proveedor 3	Proveedor 4
Hino 616 2012	23.800,00	27.200,00	27.290,00	-
Hino Dutro 716	25.000,00	22.000,00	21.800,00	-
Chevrolet NPR	-	-	22.500,00	22.900,00
Mitsubishi Canter	25.500,00	24.500,00	-	-

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

El costo promedio del chasis del vehículo para un bus tipo costa es de **24.249,00**.

En cuanto a la carrocería al ser en su mayor porcentaje de carácter artesanal, generalmente de estructura metálica, se realizó una cotización en General Plaza para obtener su costo promedio. Para establecer el costo de la carrocería para las rancheras entre el artesano que las elabora y el interesado se realiza una negociación por lo que es difícil obtener su costo aproximado. Sin embargo se puede establecer un precio aproximado de acuerdo a las experiencias de compra realizadas por los propietarios de las rancheras actualmente en uso. (Cuadro 4).

Cuadro 4. Costos de Chasis para Ranchera, Grupo Consultor, 2017.

MARCA	MODELO	COSTO DE CARROCERÍA
CHEVROLET	NPR 75l PARTNER	33.00,00
HINO	DUTRO 616	30.00,00
MITSUBISHI	FUSO CANTER 5,5 TON	30.00,00

Fuente: Cárdenas, M. (3 de Mayo de 2017). Entrevista a Operadores de la Cooperativa San José. (E. S. Once, Entrevistador, & Grupo Consultor PSM 2017, Editor) General Plaza, Morona Santiago.

El promedio del costo de carrocería es de 31.00,00 dólares.

El monto total de inversión a tomar en cuenta para el cálculo de rentabilidad es la suma de los promedios de los costos tanto de chasis y carrocería; es decir 24.249,00 más 31.00,00. Por lo tanto, el *Monto de Inversión* es de **27.349,00** dólares. (Cuadro 5).

Cuadro 5. Monto de Inversión

Monto de Inversión
<b>27.349,00</b>

Fuente: Equipo Consultor.

### 2.6.3 Financiamiento

Este aspecto está definido por la deuda que se contrae y la amortización de la deuda. El objetivo de analizar el financiamiento es determinar y estudiar la suficiencia y la oportunidad de las fuentes que servirá para cubrir las necesidades financieras de la empresa.

Dentro de la inversión es importante elaborar el cuadro de endeudamiento, en donde se determinará el porcentaje de inversión con patrimonio propio y con endeudamiento.

Cuadro 6: Formato de porcentaje de endeudamiento, Grupo Consultor, 2017.

Endeudamiento	Valor	Porcentaje
Patrimonio Propio	\$	*30%
Deuda	\$	*70%

\*El porcentaje de endeudamiento dependerá de la información proporcionada por las entidades financieras en las que se realice el préstamo para la adquisición de una nueva unidad.

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Es necesario identificar la amortización de la deuda que servirá para realizar el cálculo final de rentabilidad. La amortización comprende a un valor con una duración que se extiende a varios periodos o ejercicios, de modo que se reparte ese valor entre todos los periodos en los que permanece la deuda o el bien.

Amortizar es el proceso financiero mediante el cual se liquida, gradualmente, una deuda por medio de pagos periódicos, que pueden ser iguales o diferentes.

Las variables básicas para determinar la amortización de la deuda serán:

Cuadro 7: Datos necesario para determinar la amortización de la deuda.

AMORTIZACIÓN DE LA DEUDA
Monto de endeudamiento
Tasa de interés anual
Plazo de pago
Tiempo de gracia
Fecha de inicio de pago
Frecuencia de pago

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Se consultaron a las entidades financieras locales sobre el porcentaje de endeudamiento y sobre las condiciones del pago.

Actualmente en General Plaza existen dos entidades financieras que dan el servicio de préstamos: BanEcuador y Jardín Azuayo, sobre las cuales se analizan sus formas de financiamiento.

Como punto de comparación se consideró que el monto del préstamo se considere en \$22.000,00. De acuerdo a las experiencias de transportistas de rancheras este monto es el máximo asequible para su economía. *Cárdenas, M. (3 de Mayo de 2017). Entrevista a Operadores de la Cooperativa San José. (E. S. Once, Entrevistador, & Grupo Consultor PSM 2017, Editor) General Plaza, Morona Santiago.* Resultando que para la obtención de la nueva unidad se solicite un préstamo por 22.000,00 y como patrimonio propio 5.349,00.

A continuación se detallan las características de financiamiento en cada entidad consultada.

Cuadro 8: Comparación de formas de financiamiento.

ENTIDAD FINANCIERA	DEUDA	TASA DE INTERÉS	TIEMPO DE GRACIA	FRECUENCIA DE PAGO
Jardín Azuayo	22.000,00	12,77%	0	anual
BanEcuador.	22.000,00	9,76%	0	anual

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Donde la mejor opción por la tasa de interés (9,76%) es BanEcuador que sin embargo requiere que la cooperativa en un esfuerzo conjunto avale el préstamo a realizarse. Es necesario para obtener este préstamo que la cooperativa se encuentre organizada correctamente y demostrar ingresos superiores a 100.000,00 dólares anuales. Considerando valores dados por los operadores de transporte público, los ingresos de la cooperativa San José superarían este monto referencial. De esta manera para el cálculo de amortización se considera el financiamiento de BanEcuador. (Ver Cuadro 9).

Cuadro 9. Amortización de deuda, Grupo Consultor, 2017.

Cuota	Saldo Capital	Capital	Interés	Seguro Desgrav.	Valor a Pagar
1	\$ 22,000.00	\$ 2,200.00	\$ 2,147.20	\$ 6.28	\$ 4,353.48
2	\$ 19,800.00	\$ 2,200.00	\$ 1,932.48	\$ 5.65	\$ 4,138.13
3	\$ 17,600.00	\$ 2,200.00	\$ 1,717.76	\$ 5.02	\$ 3,922.78
4	\$ 15,400.00	\$ 2,200.00	\$ 1,503.04	\$ 4.39	\$ 3,707.43
5	\$ 13,200.00	\$ 2,200.00	\$ 1,288.32	\$ 3.77	\$ 3,492.09
6	\$ 11,000.00	\$ 2,200.00	\$ 1,073.60	\$ 3.14	\$ 3,276.74
7	\$ 8,800.00	\$ 2,200.00	\$ 858.88	\$ 2.51	\$ 3,061.39
8	\$ 6,600.00	\$ 2,200.00	\$ 644.16	\$ 1.88	\$ 2,846.04
9	\$ 4,400.00	\$ 2,200.00	\$ 429.44	\$ 1.26	\$ 2,630.70
10	\$ 2,200.00	\$ 2,200.00	\$ 214.72	\$ 0.63	\$ 2,415.35

Fuente: BanEcuador, 2017. Datos del cálculo de crédito; Tipo de Crédito: Pequeñas y medianas empresas – pymes; Forma de Pago: Anual; Tasa Efectiva: 9.76 %; Plazo: 10 años; Fecha de emisión: 18/05/2017; Sistema de Amortización: Capital fijo.

## 2.7 Costos de Operación

Los costos en general de la puesta en marcha del servicio de transporte público se definen directamente por los costos operativos, que es de acuerdo a la metodología de la Agencia Nacional de Tránsito *todos los rubros en que se incurre para mantener en actividad la prestación del servicio de transporte público en bus.*

Es importante recalcar que las unidades no laboran 30 días al mes, sino 18 días y que además de dar el servicio de transporte público intracantonal también dan el servicio intraprovincial a las ciudades de Méndez y San Juan Bosco. Estos aspectos afectan directamente sobre los costos de operación por lo que los valores que se van a exponer a continuación difieren considerablemente con los valores expuestos en la fase de diagnóstico. Para una mayor objetividad se obtuvieron los datos en base al kilometraje únicamente en las rutas cantonales excluyendo las demás rutas fuera del cantón que efectivamente realiza la compañía.

Los costos operativos se componen de costos fijos y costos variables; se calculan bajo la ecuación:

$$CO = \sum (Cf + Cv)$$

**Dónde:**

**CO** = Costos Operativos anuales.

**Cf** = Costos Fijos anuales.

**Cv** = Costos Variables anuales.

El monto del costo de operación es de 7.968,916. (Ver cuadro 10).

Cuadro 10: Costos de Operación Anual.

Costos Operacionales	Costo (\$)
<b>Costos fijos anuales</b>	4.082,00
<b>Costos variables anuales</b>	3.886,92
<b>Total</b>	7.968,92

Edición: Grupo Consultor, 2017.

### 2.7.1 Costos Fijos

Son los rubros que el propietario de la unidad incurre de manera obligada e independiente para poder realizar la prestación del servicio.

A continuación, se detalla la fórmula para el cálculo, así como también los costos fijos y sus rubros. (Ver cuadro 11).

$$Cf = \sum (MO + Leg + Dep + GA)$$

Dónde:

**Cf** = Costos Fijos anuales

**MO** = Gastos anuales en Mano de Obra

**Leg** = Gastos en Legalización al año

**Dep** = Depreciación anual

**GA** = Gastos administrativos anuales.

Cuadro 11: Costos fijos anuales. Grupo Consultor, 2017.

Costos fijos	Rubro	Costo anual(\$)
<b>Mano de obra</b>	Sueldo del conductor	3.282,00
	Sueldo del ayudante	0
<b>Legalización</b>	Matriculación vehicular	200,00
	Permiso de operación y habilitación	450,00
	Revisión vehicular	30,00
<b>Depreciación</b>	Valor en \$ de la depreciación del automotor	0
<b>Gastos Administrativos</b>	Contadora	60,00
	Arriendo de oficina	60,00
<b>Total</b>		4.082,00

Fuente: Equipo Consultor, 2017. El sueldo de conductor se calculó como sueldo de medio tiempo puesto que la mayoría de rancheras labora la mitad de días al mes.

El total de costos fijos asciende a **4.082,00** dólares anuales.

## 2.7.2 Costos Variables.

Son aquellos rubros que dependen del nivel de actividad del servicio de transporte público, su relación es directamente proporcional, ya que, si el nivel de actividad crece, este valor también.

Para el cálculo se aplicó la siguiente fórmula:

$$Cv = \sum (\text{Com} + \text{Neu} + \text{MPre} + \text{Mco})$$

Dónde:

Cv = Costos variables anuales.

Com = Gastos en combustible anual.

Neu = Gastos en neumáticos anual.

MPre = Gasto mantenimiento preventivo anual.

Mco = Gastos mantenimiento correctivo anual.

Dentro de los costos variables se consideran los siguientes rubros:

Cuadro 12: Costos Variables Anuales.

Costos Variables	Costo(\$)
Gasto en combustible anual	1.470,60
Gasto en neumáticos anual	619,06
Gasto en mantenimiento preventivo anual	1.191,16
Gasto en mantenimiento correctivo anual	606,10
<b>Total</b>	<b>3.886,92</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

## 2.7.2.1 Cálculo del Combustible.

Rubro destinado a la compra diaria de combustible, que dependerá principalmente de las condiciones de trabajo y el valor unitario del combustible.

Para calcular el rendimiento del combustible por galón se aplica:

$$RCGI = \frac{KRDía}{GCDía * PGC}$$

Dónde:

RCGI = Rendimiento del combustible por galón.

KRDía = Kilómetros recorridos al día.

GCDía = Gasto diario en combustible de unidad.

PGC = Precio promedio del galón de diésel.

En el cuadro 13 se muestra el rendimiento de combustible por galón, teniendo que rinde 5,42 kilómetros por cada galón.

Cuadro 13: Rendimiento del combustible.

Tabla de cálculo de rendimiento de combustible	
Kilómetros recorridos al día	42,99 km/día
Gasto diario en combustible por unidad	8,17 \$/día
Cantidad de diésel por dólar	0,97 gl/\$
<b>Total</b>	<b>5,42 km/gl</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Para calcular el costo del combustible por kilómetro recorrido:

$$CCKR = \frac{PGC}{RCGI}$$

Dónde:

CCKR = Costo por kilómetro recorrido

PGC = Precio promedio del galón de diésel

RCGI = Rendimiento del combustible por galón.

Cuadro 14: Cálculo del rendimiento del combustible por Km recorrido.

Costo por kilómetro recorrido	
Precio promedio del galón de diésel	1,03 \$/gl
Rendimiento del combustible por galón	5,42 km/gl
Total	0,19 \$/km

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Para calcular el costo del combustible mensual:

$$CCMes = CCKR * KRMe$$

Dónde:

CCMes = Costo combustible al mes

CCKR = Costo por kilómetro recorrido

KRMe = Kilómetros recorridos al mes

Para realizar el cálculo del gasto promedio del combustible al mes se necesitó obtener las distancias recorridas por los operadores de transporte. Para esto se sumó el kilometraje de las rutas que se hacen al mes; a esto se restó los días que los buses no laboran y que evidentemente no gastan en combustible. Donde el kilometraje en los 18 días que laboran es de 644,85 km.

Cuadro 15: Costo del combustible al mes.

Costo del combustible mensual	
Costo por kilómetro recorrido	0,19 \$/km
Kilómetros recorridos al mes	644,85 km
Total	122,55 \$

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Por lo que se tiene que el costo de combustible al mes de cada unidad de la empresa San José es de “**122,55 USD**”, y para obtener los costos del combustible anual, se aplicó la siguiente fórmula:

$$CCAño = CCKR * KRAño$$

Dónde:

CCAño = Costo combustible al año

CCKR = Costo por kilómetro recorrido

KRAño = Kilómetros recorridos al año

Cuadro 16. Costo combustible anual. Empresa San José.

Costo del combustible anual	
Costo por kilómetro recorrido	0,19 \$/km
Kilómetros recorridos al año	7.738,20 km
Total	1.470,60 \$

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Los kilómetros recorridos al año son 7.738,20 km/año; teniendo que el costo de combustible anual por unidad es de “1.470,60 USD”.

### 2.7.2.2 Cálculo de Neumáticos

Rubros destinados a la adquisición de neumáticos, para el caso específico de los buses se considera 6 unidades.

Para calcular el costo total del juego de neumáticos nuevos:

$$CTn = Cu * Nn$$

**Dónde:**

**CTn**= Costo total de Neumáticos

**Cu** = Costo unitario

**Nn** = Número de neumáticos necesarios.

De acuerdo con la entrevista realizada a los propietarios de la empresa de transporte San José, se determinó que el tiempo aproximado de cambio del juego de neumáticos se realiza dos veces al año, puesto que el mal estado de las vías incide en el rápido desgaste de los neumáticos.

Considerando que el vehículo posee seis llantas y el costo de cada una es de 200,00 USD en promedio puesto que las llantas posteriores se reencauchan y las de adelante siempre se tienen que comprar nuevas. Se obtiene que el costo total por cambio de neumáticos es de **1.200,00 USD**.

Para calcular el costo del neumático por kilómetro recorrido:

$$CNk = \frac{CTn}{Rtn}$$

**Dónde:**

**CNk** = Costo del Neumático por km recorrido

**CTn** = Costo total neumáticos

**Rtn** = Rendimiento total de Neumáticos.

Cuadro 17: Costo del neumático por kilómetro recorrido.

Costo total de neumáticos	
Costo unitario de neumáticos (promedio)	200,00 \$/u
Número de neumáticos necesarios	6,00 u
<b>Total</b>	<b>1.200,00 \$</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

El rendimiento total de los neumáticos hace referencia a los km recorridos durante la vida útil de los neumáticos, en este caso 15.000 km, con lo que el “Costo del neumático por km recorrido” es de 0,08 USD/km.

Para calcular el costo del neumático por recorrido diario:

$$CNrd = CNk * Krd$$

**Dónde:**

**CNrd** = Costo del Neumático por recorrido diario

**CNk** = Costo del neumático por km recorrido

**Krd** = Kilómetros recorridos al día

Cuadro 18: Costo del neumático por recorrido diario.

<b>Costo del neumático por recorrido diario</b>	
Costo del neumático por kilómetro recorrido	0,08 \$/km
Kilómetros recorridos al día	42,99 km/día
<b>Total</b>	<b>3,44 \$/día</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Sabiendo que el recorrido promedio de cada unidad es de 42,99 km/día, y relacionado con el resultado anteriormente se tiene que el “Costo del neumático por recorrido diario es de 3,44 USD/día”. Es importante anotar que el kilometraje recorrido al día se obtuvo considerando que las unidades actualmente trabajan en promedio 18 días.

Para calcular el costo del neumático por recorrido mensual:

$$CNrm = CNk * Krm$$

**Dónde:**

**CNrm** = Costo Neumático por recorrido mensual

**CNk** = Costo del Neumático por km recorrido

**Krm** = Kilómetros recorridos al mes.

Cuadro 19: Costo del neumático por recorrido mensual.

<b>Costo del neumático por recorrido mensual</b>	
Costo del neumático por kilómetro recorrido	0,08 \$/km
Kilómetros recorridos al mes	644,85 km/mes
<b>Total</b>	<b>51,59 \$/mes</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Para obtener el costo del neumático por recorrido mensual se debe relacionar, el costo por km recorrido (0,08 USD/km) con los kilómetros recorridos en el mes, teniendo así un valor de 51,59 USD/mes.

Para calcular el costo del neumático por recorrido anual:

$$CNra = CNk * Kra$$

**Dónde:**

**CNra** = Costo del Neumático por recorrido anual

**CNk** = Costo del Neumático por km recorrido

**Kra** = Kilómetros recorridos al año.

Cuadro 20: Costo del neumático por recorrido anual.

<b>Costo del neumático por recorrido anual</b>	
Costo del neumático por kilómetro recorrido	0,08 \$/km
Kilómetros recorridos al año	7.738,20 km/año
<b>Total</b>	<b>619,06 \$/año</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Finalmente, para obtener el costo del neumático por recorrido anual, se relaciona el costo por km recorrido con los kilómetros recorridos al año, obteniendo un valor anual de 619,06 USD/año.

### 2.7.2.3 Cálculo de Mantenimiento preventivo anual

Corresponde a los rubros destinados a la conservación del automotor en general, mediante realización de revisión y reparación que garantice su buen funcionamiento y fiabilidad. Se realiza en vehículos con el objetivo de evitar o mitigar las consecuencias de fallos. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen cambio de piezas desgastadas, y cambio de aceites y lubricantes.

De acuerdo con los datos obtenidos de la cooperativa, se tiene:

Cuadro 21: Mantenimiento preventivo.

Mantenimiento preventivo	Precio Unitario del Insumo (dólares)	Intervalo de cambio (km)	Cantidad Necesario por Cambio	Costo anual (\$)
Pines y bocines de dirección, Resortes, hojas,		-	-	440,00
Aceite de motor (incluye filtros)		5.000,00	6,00	210,00
Aceite de caja		20.000,00	-	52,21
Zapatas		20.000,00	-	52,15
Calibración y mantenimiento de caja		20.000,00	-	157,15
Amortiguadores		-	2,00	90,00
Batería		-	0,50	70,00
Cardán		-	-	25,00
Refrigerante		-	12,00	43,00
Otros (Lavado vehículo, *Pintura)		-	-	51,65
<b>TOTAL</b>		-	-	<b>1191,16</b>

Costo anual = precio unitario del insumo \* Cantidad necesaria por cambio \* N° cambios al año.

\* La pintura de los vehículos recibe mantenimiento cada 2 años, y se diferencia por rancheras y buses; \$750,00 y \$1.000,00, respectivamente.

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

En el caso de la cooperativa San José al ser las unidades mayoritariamente Bus tipo costa, se tomó el precio de la pintura de las rancheras al cual se sumó el precio del lavado de vehículos al año “480,00 USD”, puesto que de acuerdo con la entrevista a los transportistas se realiza dos veces por mes con un valor de 20,00 USD cada lavado del vehículo.

Los precios mostrados en el cuadro 21 se obtuvieron de la encuesta realizada a mecánicas de la ciudad y se consideró de la misma manera que los puntos anteriores el kilometraje recorrido al año de 7.738,20km, de donde se obtiene que los costos por mantenimiento preventivo de cada unidad son de 1.191,16 USD anuales.

#### 2.7.2.4 Cálculo de Mantenimiento correctivo anual

Corresponde a los rubros destinados a corregir los defectos observados en los vehículos, consiste en localizar averías o daños y corregirlos o repararlos, se realiza luego que ocurra una falla que por su naturaleza no puede planificarse, presenta costos por reparación y repuestos no presupuestados, puesto que implica el cambio de partes y piezas del automotor.

De acuerdo con los datos obtenidos de la cooperativa, se tiene que:

Cuadro 22: Mantenimiento correctivo.

Mantenimiento correctivo	Precio Unitario (\$)	Intervalo de cambio (km)	Cantidad Necesaria por Cambio (n)	Costo anual(\$)
<b>Reparación de la bomba de inyección</b>				56,10
<b>Reparación del motor</b>				400,00
<b>Reparación de caja</b>				150,00
<b>Reparación de corona</b>				0
<b>TOTAL</b>				<b>606,10</b>

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Se tiene como resultado que el costo del mantenimiento correctivo anual por unidad es de 606,10 USD.

## 2.8 Ingresos

El valor de ingresos está dado directamente por el monto del cobro de pasajes.

Para el caso específico del transporte público intracantonal al tener tarifas distintas se planteó una metodología conforme a la realidad del cantón. Es importante recalcar que la Cooperativa de Transporte Público Intraprovincial San José no tiene una caja común por lo que es inviable actualmente verificar los ingresos obtenidos por ésta que es la única operadora, es por esto que los ingresos se obtienen estadísticamente en base al *levantamiento de campo de ascenso - descenso de pasajeros* y en base al *levantamiento de ingresos de cada ruta*. Este levantamiento se realizó conforme a lo establecido en los términos de referencia.

### a) Procedimiento

En primera instancia se sumaron los ingresos de cada ruta de acuerdo al levantamiento. Una vez realizado este procedimiento se realizó un análisis de cada ruta levantada con el objetivo de analizar la dinámica de movilidad en el sistema de transporte público.

Se sumaron todos los ingresos de los días en la semana teniendo el consolidado semanal, luego mensual y finalmente anual.

### b) Equipo y Personal del levantamiento de campo

El aforo de pasajeros que viajan y el número de los que suben y bajan de un vehículo de transporte público se registraron de forma manual. Se asignó un observador en el vehículo quien registro tanto los ascensos como descensos en cada parada y también el apunte de cada posición en coordenadas geográficas.

Al finalizar la corrida se sumaron tanto ascensos y descensos para obtener los totales por bus. Y también se obtuvo el ingreso de ese día por concepto de cobro de pasajes.

El equipo utilizado fueron un navegador GPS para obtener coordenadas en el sistema UTM WGS84 Zona 17 SUR; y la ficha de registro de pasajeros.

### c) Procedimiento para el levantamiento de campo

Un observador por ruta abordó el bus y se ubicó en un lugar que le permitió observar los ascensos y descensos. Después de llenar la información de identificación de la hoja, el observador procede a contar y anotar el número de pasajeros en el autobús al iniciar el recorrido.

El llenado de los datos se realizó de acuerdo a la ficha de ascenso y descenso de pasajeros. Ésta consta de una sección para anotar información sobre el viaje, como la hora, el número de asientos, quién es el observador y en qué fecha se realizó el registro. Además de la información anterior, se incluye una tabla para anotar la hora de llegada y salida de la parada, la ubicación de ésta, así como la cantidad de usuarios que ascienden y descienden del vehículo que pagan medio pasaje.

## 2.8.1 Tarifario Actual

Mediante entrevistas y encuestas realizadas a choferes que proveen el servicio de transporte intracantonal actualmente y a usuarios se pudo establecer el siguiente tarifario actual. Este es el punto de partida sobre el cual se realizará el análisis de ingresos. Ver cuadro 23.

Cuadro 23: Tarifario Actual.

TARIFA DESDE GENERAL PLAZA A:	COSTO (\$)
El Triunfo	\$0,50
El Carmen	\$0,50
Yanguza	\$0,85
Y de San Jorge	\$1,75
La Victoria	\$2,00
Kushis	\$1,00
Pambilar	\$1,50
Sarambiza	\$1,25
Santa Rosa	\$0,50
Plan de Milagro	\$0,65
Indanza	\$1,00
San José	\$1,50
San Miguel de Conchay	\$2,00
La Punta Río Zamora	\$3,75
El Rosario	\$0,65
Y del Corazón de Yananas	\$1,00
Valle del Castillo	\$1,00
Yunganza	\$1,00
Miguel Chiriap	\$1,00
Mirador	\$1,25
Metsankim	\$1,25
Pescado	\$1,25
La Punta Pescado	\$2,75
Y de Aratsim	\$1,00
Santa Susana de Chiviaza	\$1,00
Plan Grande	\$2,00
Río Ayankas	\$2,50

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

En el año 2002 la Agencia Nacional de Transito establece un tarifario para la cooperativa San José que al ser intraprovincial es regulada por esta institución. Sin embargo, en los últimos años se han aumentado vías y también los costos de operación, incrementando de manera empírica los pasajes. Estos cuadros tarifarios actuales no tienen un patrón claro y se ha ido desarrollando de acuerdo a la dinámica de la oferta y la demanda.

Para establecer un tarifario nuevo es necesario establecer un patrón sobre el cual aumentar o reducir valores, puesto que el tarifario tiene que basarse en argumentos tales como distancias, estados de la vía, cantidad de usuarios o equidad social. Actualmente se tiene un tarifario relacionado únicamente a la distancia y al estado de las vías.

## 2.8.2 Análisis de Ingresos por Ruta

Con los datos obtenidos del Estudio de Ascenso y Descenso en conjunto con el tarifario actual se procedió a calcular los ingresos promedios por ruta.

### a) Aspectos metodológicos del cálculo de ingresos

Para el cálculo de ingresos por cobro de pasajes se realizó un levantamiento de campo mediante fichas de ascenso y descenso de pasajeros y de ingresos a choferes y se calculó el total de ingresos por cada ruta. La descripción de cada ruta con sus horarios y volumen de pasajeros se describen en el siguiente acápite.

Este levantamiento se realizó tanto en días normales y días de feriado para obtener un total consolidado de ingresos semanal de acuerdo a las rutas y horarios. (Ver cuadro 24)

El total de ingresos es de 2.101,39 dólares a la semana. (Ver Cuadro 25)

Este valor extrapolando al mes da un total de 8.405,56 dólares que dan un total de ingresos de 100.866,72 dólares anuales. Este valor tiene que ser dividido entre 10 que son el número de unidades que operan para dar el servicio que da un monto por ingreso anual por unidad de 10.086,67 dólares americanos.

Cuadro 24: Horarios de recorridos según días de la semana.

Nº	Rutas	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
1	General Plaza - La Victoria	6:30	6:30	6:30	6:30	6:30	6:30	6:30
		14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00
2	General Plaza - Pambilar Sarambiza	7:15				7:15		7:15
		13:30				13:30		13:30
3	General Plaza - El Triunfo	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15
4	General Plaza - San Miguel de Conchay	5:45	5:45	5:45	5:45	5:45		5:45
		13:00	13:00	13:00	13:00	13:00		13:00
						16:00		16:00
5	General Plaza - Metsankin	5:00	5:00	5:00	5:00	5:00	5:00	6:30
		14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	12:00
6	General Plaza - Indanza					5:30		5:30
						11:00		11:00
7	General Plaza - El Pescado	14:00					7:00	7:00
							8:00	8:00
							15:00	15:00
8	General Plaza - Chiviaza	5:00	5:00	5:00	5:00	5:00		5:00
		7:30			7:30	7:30		7:30
		14:00	14:00	14:00	14:00	14:00		14:00
9	General Plaza - Valle del Castillo							7:15
10	General Plaza - Paych							5:00
11	General Plaza - Plan Grande Río Ayankas							13:30

Cuadro 25: Ingresos por recorridos según días de la semana.

Nº	Rutas	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
1	General Plaza - La Victoria	39,89	22,85	42,70	22,55	55,25	65,75	81,15
		18,75	17,35	22,20	20,10	25,15	55,25	45,65
2	General Plaza - Pambilar Sarambiza	7,98				30,25		22,55
		6,35				22,50		12,50
3	General Plaza - El Triunfo	18,91	15,60	17,65	17,85	19,95	25,90	24,45
4	General Plaza - San Miguel de Conchay	49,80	42,55	44,10	42,00	35,76		62,85
		35,45	27,65	15,60	29,90	32,35		32,30
						25,35		24,40
5	General Plaza - Metsankin	27,35	19,60	15,20	15,10	17,85	24,45	26,90
		19,35	9,60	13,45	13,15	18,70	23,65	12,35
6	General Plaza - Indanza					35,15		28,80
						12,15		22,60
7	General Plaza - El Pescado	10,35					38,85	22,65
							15,65	19,80
							23,65	19,15
8	General Plaza - Chiviaza	13,55	12,25	19,20	20,15	11,75		15,80
		8,90			8,00	7,30		9,15
		6,45	11,45	14,55	9,75	12,35		35,55
9	General Plaza - Valle del Castillo							23,50
10	General Plaza - Paych							45,65
11	General Plaza - Plan Grande Río Ayankas							33,50
<b>Subtotal</b>		263,08	178,90	204,65	198,55	361,81	273,15	621,25
<b>Total</b>					<b>2101,39</b>			

### 2.8.3. Descripción de Ingreso por Rutas y Encuesta de Ascenso y Descenso de Pasajeros

El análisis más importante para la determinación de ingresos obtenidos por cada ruta es el estudio de ascenso y descenso de pasajeros, dato que contribuye a obtener los valores diferenciados de los usuarios que utilizan el servicio. Para obtener la información necesaria se realizaron encuestas en cumplimiento con los términos de referencia: *el análisis deberá enmarcar a todas las líneas del transporte público intracantonal y se extenderá por lo menos durante cinco (5) días, tres ordinarios y dos días feriados o fin de semana.*

El levantamiento de información de ascenso y descenso de pasajeros se realiza a una muestra de rutas durante 5 días de los siete semanales. Para obtener todos los datos de ingresos se realizó adicionalmente una encuesta para conocer el monto total cobrado por pasajes en el resto de rutas. Esta información es obtenida directamente de los choferes de cada ruta después del recorrido.

A continuación se exponen los datos obtenidos de estas encuestas. Se describe cada una de las rutas y se explican las frecuencias, el ascenso y descenso de pasajeros, el volumen de usuarios, y los ingresos generados.

#### 2.8.3.1. Ruta 1: General Plaza - La Victoria

La ruta General Plaza - La Victoria, se realiza todos los días de la semana. Esta ruta pasa por San Pedro, El Triunfo, El Carmen, Yanguza y concluye en La Victoria como se observa en el gráfico 4. Actualmente cuenta con tarifas fijas establecidas por la cooperativa que brinda el servicio. El costo hacia cada una de las comunidades incrementa conforme se alejan del punto de inicio del recorrido y el estado de las vías.

#### A. Frecuencias

La ruta que conduce hasta la comunidad de La Victoria se realiza dos veces al día, con un turno de ida y retorno en la mañana (06:30) y otro en la tarde (14:00).

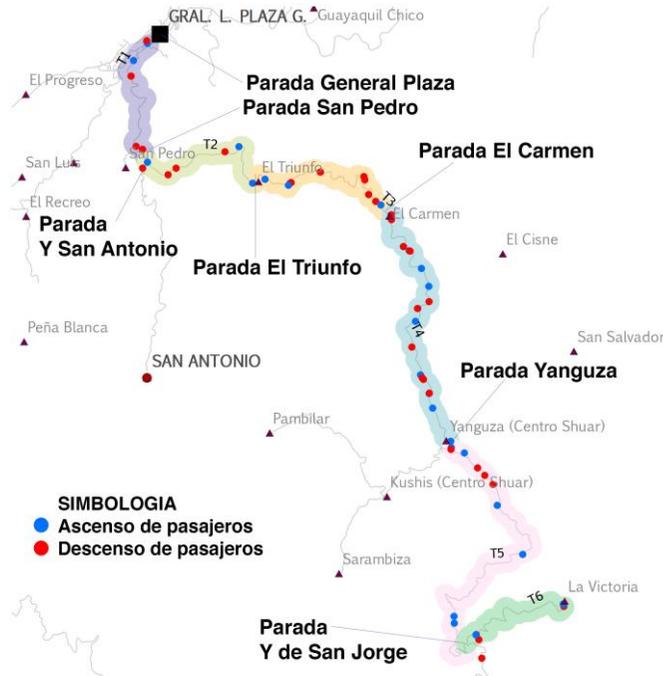
Las frecuencias se realizan con normalidad y se tiene un total de 14 turnos en la ruta, durante toda la semana. Estos horarios benefician sobre todo a estudiantes que se movilizan hasta la cabecera cantonal, quienes usan el servicio todos los días ordinarios; en la mañana, desde cada una de las comunidades hasta la cabecera cantonal; y en la tarde, de regreso a las diferentes comunidades.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

A lo largo de la ruta se fueron identificando los puntos donde las personas toman la ranchera y los lugares donde descienden como se muestra en el gráfico 4.

De acuerdo con el levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros la mayor cantidad de personas en el turno de ida ascienden en la cabecera cantonal y desciende en las comunidades destino por lo que el uso de la ranchera al inicio del recorrido es alto y disminuye conforme se aleja de la cabecera parroquial. Mientras que de regreso la ocupación de la unidad aumenta gradualmente mientras se acerca a la cabecera parroquial.

Gráfico 4: Ruta 1. Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – La Victoria.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 26: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza – La Victoria. Empresa San José.

GENERAL PLAZA - LA VICTORIA	DÍAS DE RECORRIDOS													
	DÍAS ORDINARIOS										DÍAS FERIADOS			
	L		M		M		J		V		S		D	
FRECUENCIAS DIARIAS	06:30	14:00	06:30	14:00	06:30	14:00	06:30	14:00	06:30	14:00	06:30	14:00	06:30	14:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	8	-	-	-	15	-	-	-	-	44	60	-	-	63
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	68	-	-	-	50	-	-	-	-	39	21	-	-	5
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	76	-	-	-	65	-	-	-	-	83	81	-	-	53
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	39,89	18,75*	22,85*	17,35*	42,70	22,20*	22,55*	20,10*	55,25*	25,15	65,75	55,25*	81,15*	45,65

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017. \* Datos obtenidos de la encuesta de ingresos a choferes. Datos obtenidos de la encuesta de ascenso y descenso de pasajeros

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

En base a los datos obtenidos del levantamiento en campo se obtuvo el número de pasajeros en cada frecuencia encuestada, obteniendo así una idea de las personas que se movilizan tanto en la mañana como en la tarde, en días ordinarios y feriados. En el cuadro 26 se exponen el número de pasajeros que usaron el servicio de transporte en los horarios y días encuestados mediante la ficha de ascenso y descenso. Se tiene un volumen de pasajeros de 76, 65 y 83 personas en las rutas encuestadas en días ordinarios, que dan un promedio de 75 usuarios por ruta.

De acuerdo al levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros el máximo número de personas en una ranchera al mismo tiempo en esta ruta es de 15; esto comparado con la capacidad máxima de la unidad (25 personas) representa el 60% de ocupación, por lo que se puede concluir que existe una sobreoferta en general del servicio en esta ruta en días laborables. En cuanto a días feriados el máximo de pasajeros que se transportan en ranchera en un mismo momento es de 20 pasajeros, durante el día domingo en el horario de la tarde, representando el 80% de ocupación.

#### **D. Ingreso promedio diario**

En el cuadro 26 se observa, que a pesar de haber obtenido un número de pasajeros muy similar que se movilizan en días ordinarios y feriados, es notable que el ingreso es mayor en días feriados. La diferenciación se debe, de acuerdo al levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros, por el destino de los pasajeros. La mayoría de personas en fin de semana se movilizaban desde La Victoria a General Plaza representando mayores ingresos por cada persona. Como se observa en el cuadro 26, el total de ingreso por ruta de acuerdo al levantamiento de campo es de entre \$17,35 y \$55,25 en días normales con un promedio de \$28,68 por ruta.

En comparación con los ingresos por ruta en los días feriados donde el ingreso fluctúa entre \$81,15 y \$45,65 en un promedio de \$61,95. Visiblemente es mayor el ingreso en días feriados que en días normales. Estos datos expuestos como ingresos por rutas pasan a ser parte del cuadro general de ingresos (cuadro 25) para obtener un valor de ingresos total semanal.

### 2.8.3.2. Ruta 2: General Plaza – Pambilar Sarambiza

Esta ruta se realiza únicamente seis veces a la semana: en dos horarios en los días lunes, viernes y domingos. Cada comunidad por las que atraviesa el recorrido a Pambilar Sarambiza tiene un precio establecido por la cooperativa que presta el servicio actualmente. Esta ruta atraviesa las comunidades de San Pedro, El Triunfo, El Carmen, Yanguza y Kushis desde la cual se desvía hacia Pambilar, regresa a Kushis y continúa hacia la última parada en Sarambiza. Ver Gráfico 5.

Gráfico 5: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – Pambilar Sarambiza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### A. Estudio de Frecuencias

La ruta que conduce hasta las comunidades Pambilar y Sarambiza se realiza dos veces al día, con un turno de ida y de retorno en la mañana, en el horario de las 07:15 a.m. y otro en la tarde 13:30. Al realizarse con normalidad las frecuencias establecidas en la semana, se tiene un total de 6 turnos. (General Plaza – Sarambiza – General Plaza).

Estos horarios se han establecido para beneficiar sobre todo a la población que se traslada hasta la cabecera cantonal para comercializar sus productos los días viernes, domingos y lunes. Así mismo el servicio en esta ruta sirve a ganaderos y agricultores que se trasladan a sus propiedades para realizar actividades agropecuarias. Es importante anotar que la mayoría de comunidades de ésta ruta están servidas en dos frecuencias todos los días por las rancheras que recorren la ruta General Plaza – La Victoria a excepción de Pambilar, Kushis y Sarambiza.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

La ruta se realiza únicamente tres días a la semana por lo que se encuestaron todos los días en que se lleva a cabo los recorridos, tanto en la mañana como en la tarde. Generalmente el inicio del recorrido es en General Plaza, donde la mayor parte de los pasajeros inicia su recorrido, son pocos los casos en que se suben pasajeros durante el recorrido. Los pasajeros que descienden, no siempre lo hacen en lugares donde hay una adecuada infraestructura. Se puede notar que el mayor número de personas que utilizaron una ranchera para movilizarse se ubica en General Plaza, que visiblemente usan el servicio para trasladarse a sus fincas.

#### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

De acuerdo con las encuestas realizadas los días ordinarios y feriados, se observó muy poca diferencia en el número de pasajeros que se movilizan en esta ruta, siendo los fines de semana donde generalmente se desplaza la población, principalmente con fines comerciales o de abastecimiento de productos de la cabecera cantonal.

El máximo número de personas que usaron el servicio en un mismo momento de acuerdo a la encuesta de ascenso y descenso de pasajeros es de 11 personas por lo que el índice de ocupación en relación de la capacidad de la ranchera es baja siendo del 44%.

En cuanto al volumen de pasajeros se puede notar que la mayor cantidad de usuarios se registró el día viernes en la mañana (71) mientras que la menor cantidad el día lunes en la tarde (47). El promedio de pasajeros en cada ruta es de 61 persona en días ordinarios y 50 en días feriados.

#### D. Ingreso promedio diario

De acuerdo a las encuestas realizadas, la mayor cantidad de ingresos se obtiene el día viernes en la mañana (\$30,25) mientras que el ingreso más bajo se registró el día lunes en la tarde (\$6,35). El promedio de ingresos en días ordinarios es de \$16,77 y en días feriados de \$17,53.

Cuadro 27: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza - Pambilar Sarambiza. Empresa San José

GENERAL PLAZA - PAMBILAR SARAMBIZA	DÍAS DE RECORRIDOS					
	DÍAS ORDINARIOS				DÍAS FERIADOS	
	L		V		D	
FRECUENCIAS DIARIAS	07:15	13:30	07:15	13:30	07:15	13:30
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	45	30	39	49	18	40
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	24	17	32	6	32	10
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	69	47	71	55	50	50
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	7,98	6,35	30,25	22,50	22,55	12,50

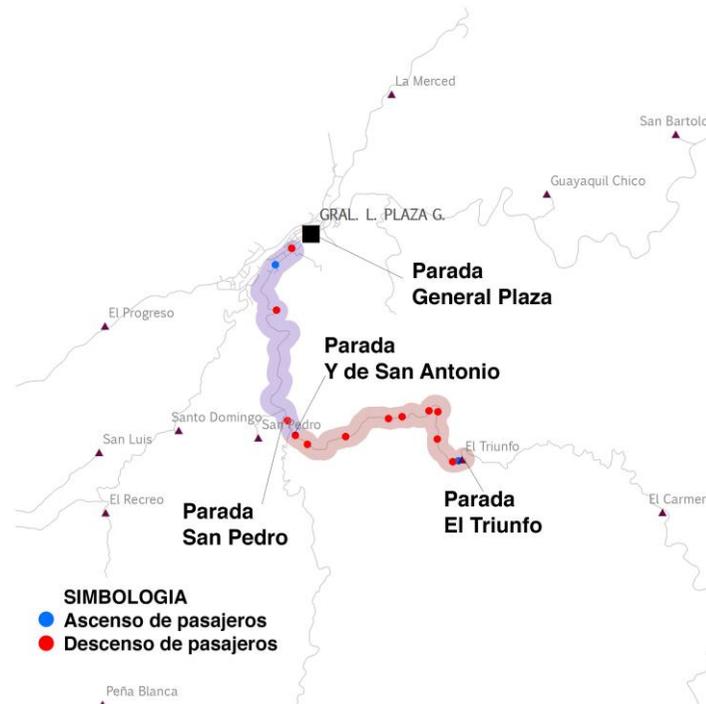
Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.3. Ruta 3: General Plaza - El Triunfo

La ruta que conduce a El Triunfo se realiza toda la semana. Es un recorrido corto puesto que involucra solo dos tramos, que comprenden desde General Plaza hasta la Y de San Antonio, y el siguiente tramo desde la Y de San Antonio hasta El Triunfo. Desde donde retorna a la cabecera cantonal.

Los precios vigentes actualmente están establecidos por la empresa San José.

Gráfico 6: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza - El Triunfo.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### A. Estudio de Frecuencias

La empresa que presta el servicio de transporte público en el cantón tiene establecido un solo turno hacia la comunidad El Triunfo, se realiza únicamente en las mañanas a las 07:15, momento en el que parte desde General Plaza.

La razón por la que se realiza un solo turno directo hasta El Triunfo es principalmente para servir a ganaderos. El turno que sirve a las mismas comunidades sale a las 6:30am y va hasta La Victoria recogiendo a su regreso a estudiantes, sin embargo los ganaderos y agricultores prefieren el turno a El Triunfo a las 7:15am momento en el que se tiene mayor claridad del día. De esta forma se ha mantenido esta frecuencia como una de las más importantes para el servicio de finqueros al sur de la cabecera cantonal.

### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

El levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros se los realizó en los días, lunes, jueves y viernes como días ordinarios y el fin de semana los días sábados y domingos. (Ver cuadro 28).

Los pasajeros se suben regularmente en la primera parada que es General Plaza, esto cuando el vehículo sale desde la cabecera cantonal. Mismos que descienden del bus mayormente cerca de la Y de San Pedro, Y de San Antonio y en la comunidad de El Triunfo.

Como se puede notar en el cuadro 28 la mayor cantidad de ascenso de usuario se realizan de ida, donde el mayor número de ascensos se realiza el día domingo con 34 pasajeros y el menor número el día jueves con 13.

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

Como se observa en el cuadro 28 el volumen de pasajeros que se moviliza durante los días ordinarios varía entre 21 y 27 pasajeros. En los días feriados el volumen es de 33 pasajeros el día sábado y 53 pasajeros el día Domingo, en estos días existe mayor cantidad de personas que se movilizan puesto que son los días de feria en General

Plaza, por lo que la población se desplaza principalmente por temas comerciales y de abastecimiento de productos de primera necesidad.

De acuerdo al levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros el máximo número de pasajeros en esta ruta al mismo tiempo es de 4 pasajeros que comparado con la capacidad máxima de la unidad (25 personas) representa el 16% de ocupación, por lo que se puede concluir que existe una sobreoferta en esta ruta compensada únicamente con lo cercano del destino y los ingresos por transporte de carga. En cuanto a días feriados el máximo de pasajeros en un mismo momento es de 8 pasajeros el día domingo representando de igual manera una sobreoferta.

#### D. Ingreso promedio diario

De acuerdo a las encuestas de ascenso y descenso de pasajeros como de ingresos se tiene que: en días ordinarios los ingresos varían entre \$15,60 y \$19,95 teniendo ingresos promedio de \$17,99. En días feriados se tiene ingresos de \$25,90 el día sábado y \$24,45 el día domingo dando como promedio \$25,18. Ver cuadro 28.

Cuadro 28: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza – El Triunfo. Empresa San José

GENERAL PLAZA - EL TRIUNFO	DÍAS DE RECORRIDOS						
	DÍAS ORDINARIOS					DÍAS FERIADOS	
	L	M	M	J	V	S	D
FRECUENCIAS DIARIAS	07:15	07:15	07:15	07:15	07:15	07:15	07:15
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	15	-	-	13	21	21	34
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	6	-	-	9	6	12	19
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	21	-	-	22	27	33	53
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	18,91	15,60	17,65	17,85	19,95	25,90	24,45

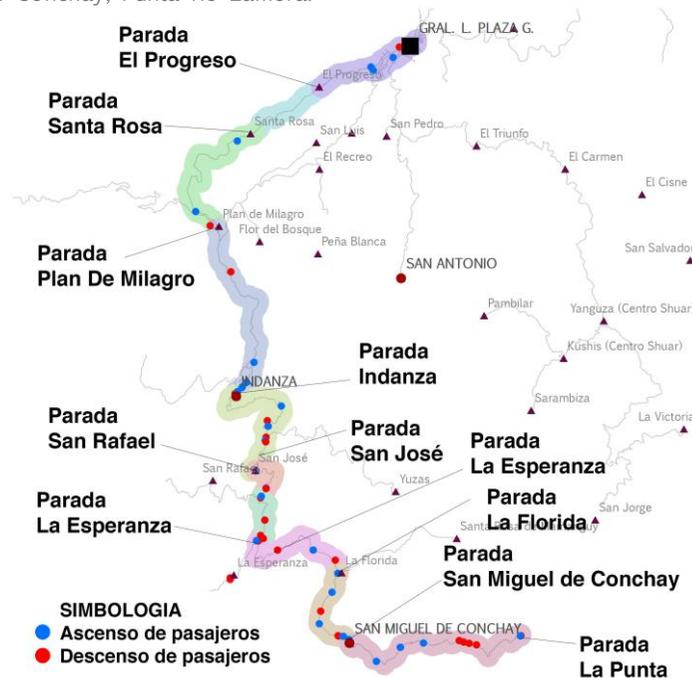
Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.4. Ruta 4: General Plaza – San Miguel de Conchay

La ruta se realiza durante toda la semana, con recorridos en la mañana y en la tarde. El recorrido comprende alrededor de dos horas de viaje hasta la cabecera parroquial de San Miguel de Conchay. Sin embargo, en las encuestas realizadas muestra que el recorrido finaliza en la Punta Río Zamora, teniendo un recorrido final de 02:30 horas aproximadamente.

El recorrido comprende 10 tramos, pasando por diferentes comunidades, como: El Progreso, Santa Rosa, Pla de Milagro, Indanza, San José, Y de San Rafael, Y de la Esperanza, La Florida, San Miguel de Conchay, finalizando en la Punta río Zamora.

Gráfico 7: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – San Miguel de Conchay, Punta río Zamora.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### A. Estudio de Frecuencias

El recorrido se realiza dos veces al día, uno de los turnos es específicamente para el desplazamiento de estudiantes. Los horarios desde General Plaza son a las 05:45 en la mañana y 13:00 en la tarde los días ordinario, teniendo un turno adicional el día viernes a las 16:00 donde mayoritariamente se trasladan estudiantes desde General Plaza hacia las comunidades. El fin de semana se realiza únicamente los domingos tres veces.

### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Las encuestas en transporte público se realizaron en tres días ordinarios, Miércoles, Jueves y Viernes, en los tres horarios que se tienen estos días, con el fin de conocer la movilidad de la población en distintas horas del día. El día Jueves, se realizó en el horario de la tarde (13:00), el ascenso de la mayor cantidad de pasajeros se realiza en la cabecera cantonal, y su descenso se lleva a cabo paulatinamente en las diferentes comunidades, pero mayormente entre los tramos comprendidos en las cabeceras parroquiales de Indanza y San Miguel de Conchay.

Al ser un recorrido largo en los días ordinarios restantes de la encuesta (miércoles y viernes), se registraron valores similares en el ascenso y descenso de pasajeros, es decir, mientras unos subían otros bajaban de la unidad. Sin embargo, el descenso de pasajeros se realizó con mayor frecuencia entre la cabecera parroquial de Indanza y San Miguel de Conchay.

En los días feriados encuestados, el día Domingo al realizarse en el horario de la tarde, se presenció que muy pocos pasajeros salen desde la cabecera cantonal, puestos que ascienden durante el recorrido al mismo tiempo que otros descienden. Lo contrario sucedió el horario de la mañana (05:45 a.m.), donde la mayoría de pasajeros se suben en la parada de General Plaza y descienden paulatinamente en el recorrido hacia la Punta Río Zamora.

### **C. Estudio de volúmenes de pasajeros**

La mayor cantidad de pasajeros se movilizan el día domingo al medio día presumiblemente después de realizar actividades comerciales en la cabecera parroquial. Mientras que en días ordinarios la mayor cantidad de personas se movilizan el día miércoles en la tarde. El promedio de usuarios que se transporta en la ruta en días normales es de 40 pasajeros por ruta en comparación a 74 que es el promedio de pasajeros en la ruta en días feriados.

De acuerdo al levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros el máximo de pasajeros que utilizaron ranchera al mismo tiempo es de 22 que es el porcentaje de uso más alto de todas las rutas encuestadas. Esto representa un porcentaje de utilización del 88%. Sin embargo de acuerdo a los datos proporcionados por la encuesta este número máximo se mantuvo durante 5 min en un trayecto aproximado de 1km después de lo cual este valor paso a ser de 15 pasajeros lo que indica un alto uso de la unidad de transporte pero por periodos cortos de tiempo.

En general el uso de transporte público en esta ruta es del 70% de acuerdo al levantamiento de ascenso y descenso de pasajeros por lo que la demanda es cubierta de cierta manera la sobreoferta que en general tiene la operadora.

### **D. Ingreso promedio diario**

Como se muestra en el cuadro 29 los ingresos en días ordinarios fluctúan entre los \$15,60 y \$49,80 por ruta; manteniendo un promedio de ingresos de \$28,74. Mientras que en días feriados este valor varía dependiendo del horario entre \$24,40 y \$62,85 en un promedio de \$39,85. El mayor ingreso es en la mañana donde los usuarios se movilizan hacia la cabecera cantonal para vender sus productos.

Cuadro 29: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza - San Miguel de Conchay, la Punta río Zamora. Empresa San José

GENERAL PLAZA - SAN MIGUEL DE CONCHAY, PUNTA RIO ZAMORA	DÍAS DE RECORRIDO													
	DÍAS ORDINARIOS											DÍAS FERIADOS		
	L		M		M		J		V			D		
FRECUENCIAS DIARIAS	05:45	13:00	05:45	13:00	05:45	13:00	05:45	13:00	05:45	13:00	16:00	05:45	13:00	16:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA					18			19			23	23	44	
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA					27			24			10	49	31	
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)					45			43			33	72	75	
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	49,80	35,45	42,55	27,65	44,10	15,60	42,00	29,90	35,76	32,35	25,35	62,85	32,30	24,40

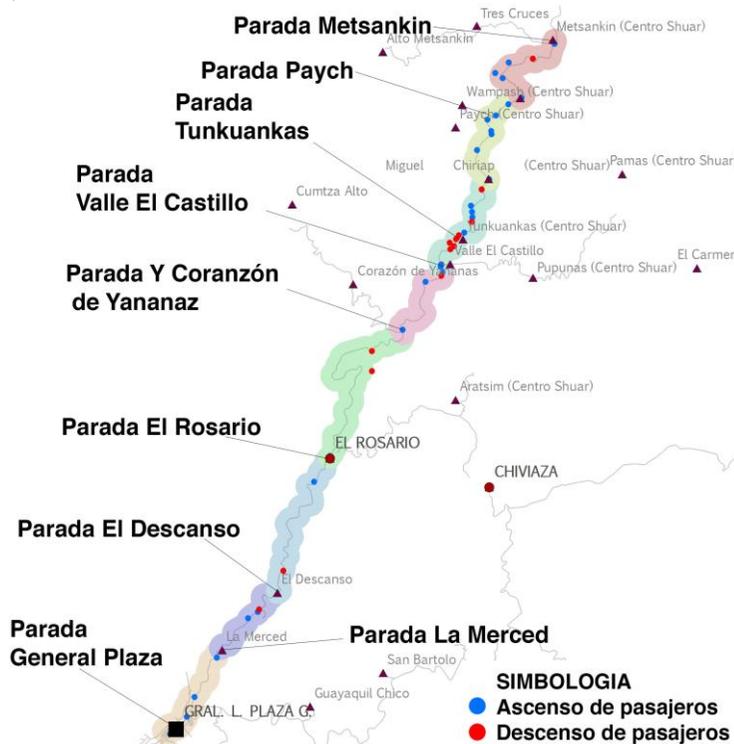
Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.5. Ruta 5: General Plaza – Metsankin

La ruta hacia la comunidad de Metsankin se realiza toda la semana, con diferentes horarios.

La ruta comprende el paso por varias comunidades desde General Plaza, entre ellas; La Merced, El Descanso, El Rosario, Y de Corazón de Yananas, Valle del Castillo y Yunkuankas, Miguel de Chiriap y entrada a Paych, Mirador hasta Metsankin. Teniendo así siete tramos con diferentes tarifas de acuerdo a la distancia del recorrido y estado de la vía.

Gráfico 8: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – Metsankin, Punta río Zamora.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### A. Estudio de Frecuencias

Toda la semana se realiza dos recorridos diarios hasta Metsankin, los días ordinarios se cumplen dos turnos diarios para estudiantes, uno a las 05:00 a.m. y otro a las 14:00 p.m. Los días sábados se tiene dos turnos a las 05:00 a.m. y 14:00 a.m. mientras que los días domingos se realizan dos recorridos: a las 06:30 a.m. y a las 12:00 p.m.

### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Las encuestas se realizaron en días ordinarios los días martes, jueves y viernes, en horarios diferentes a fin de conocer en qué horas se moviliza mayormente la población de Metsankin y los lugares aledaños.

De las encuestas realizadas, los pasajeros inician su recorrido generalmente en la cabecera cantonal. El tramo en el que se registró el mayor número de descenso se ubica entre Valle del Castillo - Yunkuankas y Miguel de Chiriap - entrada a Paych.

En el caso de los ascensos al regreso de la ruta, se registró el mayor número de paradas en los tramos comprendidos entre Metsankin hasta la comunidad de Valle del Castillo.

De los días feriados encuestados, dependiendo del horario, los ascensos difieren en gran medida, en los horarios de la mañana los pasajeros ascienden en el curso del recorrido, mientras que en los horarios de la tarde la mayoría de pasajeros que asciende lo hace en la cabecera cantonal.

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

De las encuestas realizadas los días ordinarios, el Martes se registró el mayor volumen de pasajeros, mientras que el Jueves y Viernes el volumen de pasajeros disminuye. En esta ruta no existe un incremento notable de usuarios de transporte público en días feriados. (Ver cuadro 30). Sin embargo, se debe considerar que los volúmenes de pasajeros obtenidos en los días y horarios encuestados, son una referencia del número de personas que se movilizan desde y hasta Metsankin. Los valores de usuarios fluctúan entre 38 20 y 19 personas en días ordinarios. Mientras que en días feriados estos valore se ubican entre 24

y 22 personas por ruta. Ver cuadro 30. El promedio general de pasajeros por ruta es de 18 personas.

#### D. Ingreso promedio diario

Como se muestra en el cuadro 30 los ingresos son mayores los días feriados. Esto debido a que los usuarios que se trasladan el fin de semana generalmente lo hacen de lugares lejanos para vender sus productos y lo hace únicamente el fin de semana resultando en una recaudación mayor de ingresos.

Entre semana los ingresos varían entre \$9,60 y \$27,35 y con un promedio de \$13,53 por ruta en días ordinarios. En fin de semana los ingresos varían de acuerdo al horario entre \$12,35 y \$26,90 en un promedio \$21,84. El menor ingreso por pasajes (\$9,60) se obtuvo el día martes en el horario de las 14:00 y el mayor (\$27,35) se registró el día lunes a las 05:00 a.m. Ver cuadro 30.

Cuadro 30: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza - Metsankin. Empresa San José

GENERAL PLAZA - METSANKIN	DÍAS DE RECORRIDO													
	DÍAS ORDINARIOS										DÍAS FERIADOS			
	L		M		M		J		V		S		D	
FRECUENCIAS DIARIAS	05:00	14:00	05:00	14:00	05:00	14:00	05:00	14:00	05:00	14:00	05:00	14:00	06:30	12:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA				31				20	10				18	0
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA				7				0	9				6	22
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)				38				20	19				24	22
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	27,35	19,35	19,60	9,60	15,20	13,45	15,10	13,15	17,85	18,80	24,45	23,65	26,90	12,35

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.6. Ruta 6: General Plaza - Indanza (San Juan Bosco)

La empresa San José realiza el recorrido hasta el cantón vecino, San Juan Bosco, llegando hasta el destino con el mismo nombre, el recorrido lo lleva a cabo debido a que es una empresa con competencia intraprovincial.

Este recorrido no es objeto de estudio de la consultoría puesto que sale del límite cantonal de Limón Indanza. Sin embargo se analiza los ingresos que la operadora percibe únicamente hasta la cabecera parroquial de Indanza. (Ver gráfico 9). Esta ruta pasa por las siguientes comunidades dentro del cantón Limón Indanza: El Progreso, Santa Rosa, Plan de Milagro e Indanza.

#### A. Estudio de Frecuencias

Actualmente la ruta tiene dos frecuencias, mismas que se llevan a cabo a las 05:30 y 11:00 a.m. y se realiza únicamente dos días a la semana, uno ordinario y otro feriado: viernes y domingo.

Sin embargo, las frecuencias actuales deberán analizarse, puesto que las establecidas actualmente cubren la demanda de San Juan Bosco. Esta ruta está cubierta también por los turnos que van desde General Plaza hasta San Miguel de Conchay que se realiza todos los días con un horario en la mañana y uno al medio día.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Al realizarse únicamente dos turnos en días ordinarios se realizó una encuesta adicional una semana después.

De las encuestas realizadas, la mayor cantidad de pasajeros ascienden conforme avanza el recorrido desde General Plaza y descienden durante el recorrido. Lo mismo sucede de regreso a General Plaza, no se presenciaron tramos en los que se concentren paradas. Y en general la mayor cantidad de ascensos y descensos se concentran en Indanza y en General Plaza. (Ver gráfico 9).

Como se puede apreciar en el cuadro 31 tantos ascensos de ida como de retorno son similares en cantidad sin embargo en días feriados es claro que la cantidad de ascensos es mayor en la tarde de ida y que de vuelta es mayor pero en la mañana.

Gráfico 9: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza - Indanza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

El volumen de pasajeros en un día ordinario en promedio es de hasta 65 pasajeros. En promedio la cantidad de pasajeros en días ordinarios por ruta es de 38 personas. Mientras que en domingo, el número de pasajeros pasa de 38 en la mañana a 32 en la tarde. Sin embargo, se debe considerar que al no ser la única ruta que circula por estas comunidades, la demanda mencionada puede variar, ya sea que presente un incremento o disminución de la misma. En general se puede concluir que el promedio de pasajeros por ruta es de 37.

### D. Ingreso promedio diario

Los ingresos se obtuvieron únicamente de lo recaudado por pasajes desde General Plaza hasta Indanza al igual que la encuesta de ascenso y descenso de pasajeros. Los ingresos en días ordinarios: el día viernes a las 05:30 a.m. es de \$35,15; y el ingreso para el día viernes es un promedio de los valores obtenidos en los dos días viernes encuestados (\$9,45 y \$14,85) esto es \$12,15. Mientras que los ingresos en días feriados los ingresos son de \$28,80 en el horario de 05:30 a.m. y \$22,60 en el horario de las 11:00 a.m. Ver cuadro 31.

Cuadro 31: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza – Indanza. Empresa San José

GENERAL PLAZA - IN DANZA	DÍAS DE RECORRIDO					
	DÍAS ORDINARIOS				DÍAS FERIADOS	
	V		V		D	
FRECUENCIAS DIARIAS	05:30	11:00	05:30	11:00	05:30	11:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	-	7	32	15	7	30
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	-	12	33	16	31	2
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	-	19	65	31	38	32
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	-	9,45	35,15	14,85	28,80	22,60

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.7. Ruta 7: General Plaza – El Pescado

Este recorrido se realiza únicamente tres días a la semana, uno ordinario y los días feriados.

El recorrido comprende cinco tramos, es decir atraviesa por el mismo número de comunidades, entre ellas: la Y de Guayaquil Chico, Y de San Bartolo, Y de Chiviaza, Pescado, hasta llegar a la Punta Pescado. Cada tramo tiene tarifas establecidas que dependen de la lejanía en la que se localicen del punto de inicio del recorrido.

Gráfico 10: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – La Punta Pescado.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### A. Estudio de Frecuencias

Los días que se realizan este recorrido son: el lunes con un solo turno en la tarde a las 14:00 y los sábados y domingos con tres recorridos, dos en la mañana 07:00 - 08:00 y uno en la tarde a las 15:00. Los horarios de salida mencionados se realizan desde la cabecera cantonal General Plaza.

No se registró ninguna ruta adicional que circule por las comunidades mencionadas anteriormente, por lo que se puede decir que no existe oferta en el resto de días ordinarios a estas comunidades. El estado de la vía en esta ruta es regular y es la vía con peores condiciones por lo que los costos de operación son altos y la demanda es baja. Esto ha desalentado la aparición de horarios en la ruta.

### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Las encuestas de ascenso y descenso de pasajeros se realizaron el día lunes 14:00 a.m.; sábado 15:00 p.m. y domingo 08:00 a.m. y 15:00 p.m.

En base a los datos obtenidos, se confirma que el patrón en el ascenso de pasajeros se mantiene al igual que en los casos anteriores, puestos que en las encuestas realizadas se identificó que generalmente los pasajeros suben al inicio del recorrido, es decir en General Plaza y descienden a lo largo del recorrido hasta la Punta Pescado.

En el recorrido de regreso a General Plaza el ascenso de pasajeros se realiza conforme la ruta avanza a la cabecera cantonal. Como se puede observar en el cuadro 32 la cantidad de ascensos y descensos el día lunes es pequeña y se realiza principalmente para el traslado de productos desde las comunidades. Sin embargo en días feriados el traslado desde las comunidades es alto en relación a los días ordinarios.

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

De acuerdo con las encuestas realizadas se obtuvo que los días domingos se tiene una mayor cantidad de usuarios de transporte público con un total de 55 en el turno de la tarde mientras que en la mañana se tiene un total de 35 usuarios.

Los domingos la mayor cantidad de pasajeros se moviliza desde la Punta Pescado hacia General Plaza, principalmente porque son los días de feria y la población busca abastecerse de productos básicos.

### D. Ingreso promedio diario

Puesto que el día lunes se realiza un solo recorrido hasta la Punta Pescado, el ingreso es menor que en un día feriado, siendo de \$10,35.

En los días feriados (sábados y domingos) el ingreso incrementa debido al número de recorridos que se llevan a cabo, es decir tres, teniendo un ingreso promedio general por ruta de \$23,29.

Cuadro 32: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza – La Punta Pescado. Empresa San José

GENERAL PLAZA - PUNTA PESCADO	DÍAS ORDINARIOS	DÍAS FERIADOS					
	L	S			D		
FRECUENCIAS DIARIAS	14:00	07:00	08:00	15:00	07:00	08:00	15:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	4			8		1	37
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	12			11		34	18
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	16			19		35	55
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	10,35	38,85	15,65	23,65	22,65	19,80	19,15

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.8. Ruta 8: General Plaza – Chiviaza

El recorrido se realiza en días ordinarios, es decir de Lunes a Viernes, y en días feriados únicamente los Domingos.

La ruta comprende seis tramos hasta llegar al destino final, cruzando por varias comunidades, entre ellas; La Merced, El Descanso, la cabecera parroquial El Rosario, la Y de Aratsim, la cabecera parroquial de Santa Susana de Chiviaza, hasta llegar al ingreso de la comunidad la Orquídea.

Gráfico 11: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos. Ruta General Plaza – Chiviaza.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### A. Estudio de Frecuencias

En los días ordinarios existen dos turnos fijos que se realizan de manera continua de Lunes a Viernes, que de acuerdo con las encuestas son específicamente para estudiantes, siendo estos a las 05:00 a.m. en la mañana y a las 14:00 p.m. en la tarde.

Los días lunes, jueves y viernes se tiene un turno más, a las 07:30 a.m.

En días feriados se realiza únicamente los domingos, en tres horarios diferentes, a las 05:00, 07:30 a.m. y 14:00 p.m.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

En la encuesta realizada a uno de los turnos de estudiantes (Viernes – 05:00 a.m.), el ascenso de pasajeros se realiza en la cabecera parroquial de Santa Susana de Chiviaza y descienden al final de su destino en la cabecera cantonal, en el Mercado Norte y el Colegio Nacional.

Mientras que en los dos días ordinarios restantes (Lunes 14:00 – Jueves 07:30), la mayoría de pasajeros ascienden generalmente al inicio de su recorrido y descienden igualmente al final de la ruta. Sin embargo, en el gráfico 11 se observa que las paradas más frecuentes son en las cabeceras parroquiales El Rosario y Chiviaza. Ver gráfico 11.

Las encuestas realizadas el domingo como día feriado, arrojan resultados muy similares a los días ordinarios.

### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

De las encuestas realizadas, el día viernes (ordinario) se registró el mayor volumen de pasajeros en el horario de las 05:00 a.m., la mayoría de pasajeros fueron estudiantes. Mientras que, los dos días ordinarios restantes, presentaron menor número de pasajeros, esto tanto para el horario de la mañana como para la tarde del lunes en el turno de estudiantes. En el día domingo (feriado) el volumen de pasajeros está entre 20 y 35, con más usuarios en el horario de la tarde.

En días ordinario se tiene un promedio de pasajeros por ruta de 25 personas mientras que el fin de semana este promedio aumenta al igual que en la mayoría de rutas. El promedio en días feriados es de 54 usuarios.

### D. Ingreso promedio diario

Debido a que el ingreso diario está dado por el volumen de pasajeros, las distancias que estos se movilizan y los recorridos que se realizan en el día por la ruta analizada. El ingreso promedio diario varía considerablemente en esta ruta en específico.

El ingreso por ruta en días ordinarios varía entre \$6,45 y \$20,15 manteniendo un promedio de ingresos por ruta de \$8,73. Por otro lado los ingresos en días feriados fluctúan entre \$9,15 y \$35,55 con un promedio de \$20,17. Ver cuadro 33.

Cuadro 33: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza - Chiviaza. Empresa San José

GENERAL PLAZA - METSANKIN	DÍAS DE RECORRIDOS															
	DÍAS ORDINARIOS												DÍA FERIADO			
	L			M		M		J			V			D		
FRECUENCIAS DIARIAS	05:00	07:30	14:00	05:00	14:00	05:00	14:00	05:00	07:30	14:00	05:00	07:30	14:00	05:00	07:30	14:00
NÚMERO DE ASCENSOS IDA			6						2		0				2	61
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA			13						22		31				41	4
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)			19						24		31				43	65
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	13,55	8,90	6,45	12,25	11,45	19,20	14,55	20,15	8,00	9,75	11,75	7,30	12,35	15,80	9,15	35,55

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

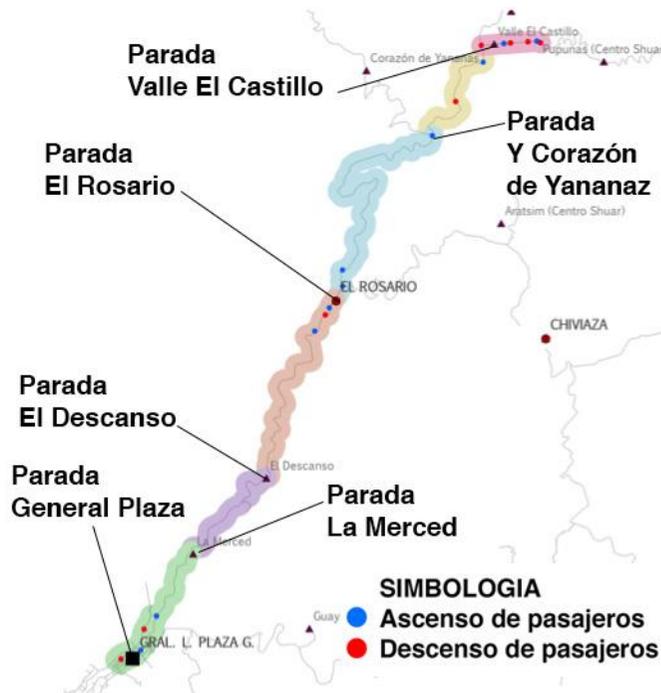
### 2.8.3.9. Ruta 9: General Plaza – Valle del Castillo

La ruta se realiza solo en días feriados.

Atraviesa por varias comunidades que se localizan en la vía Troncal Amazónica, siendo estas de la más cercana a la más lejana desde la cabecera cantonal; La Merced, El Descanso, la cabecera parroquial El Rosario, la Y del Corazón de Yananas, llegando hasta Valle del Castillo.

Este recorrido cruza por las mismas comunidades para llegar hasta la ruta General Plaza – Metsankin.

Gráfico 13: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – Valle del Castillo.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### A. Estudio de Frecuencias

La ruta se lleva a cabo solo en un día feriado, es decir el Domingo por la mañana a las 07:15 a.m., el recorrido se realiza principalmente por ser día de feria en la cabecera cantonal, por lo que la población busca abastecerse de productos de primera necesidad, así como movilizar sus mercancías hasta allí para su comercialización. En la encuesta a los transportistas, se identificó que este turno sirve principalmente para la carga de productos agrícolas que abastecen a los mercados en la cabecera cantonal.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

De los turnos encuestados en la mañana se obtuvo que en el inicio del recorrido desde General Plaza muy pocos pasajeros ascendieron sino hasta el final de la ruta, es decir en Valle del Castillo, donde subieron un considerable número de pasajeros - 30 -, y en transcurso del recorrido de regreso a la cabecera cantonal también se registraron varias paradas principalmente en El Rosario. Al final del recorrido se registró el descenso de todos los pasajeros. Se registró como última parada el Mercado Norte.

#### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

Desde la cabecera cantonal hacia Valle del Castillo el número de pasajeros es bajo - 5 -, sin embargo, en el regreso a General Plaza es en donde se registró el mayor volumen de pasajeros, puesto que en los días Domingos de feria es el destino principal, por abastecimiento y comercialización de productos.

#### D. Ingreso promedio diario

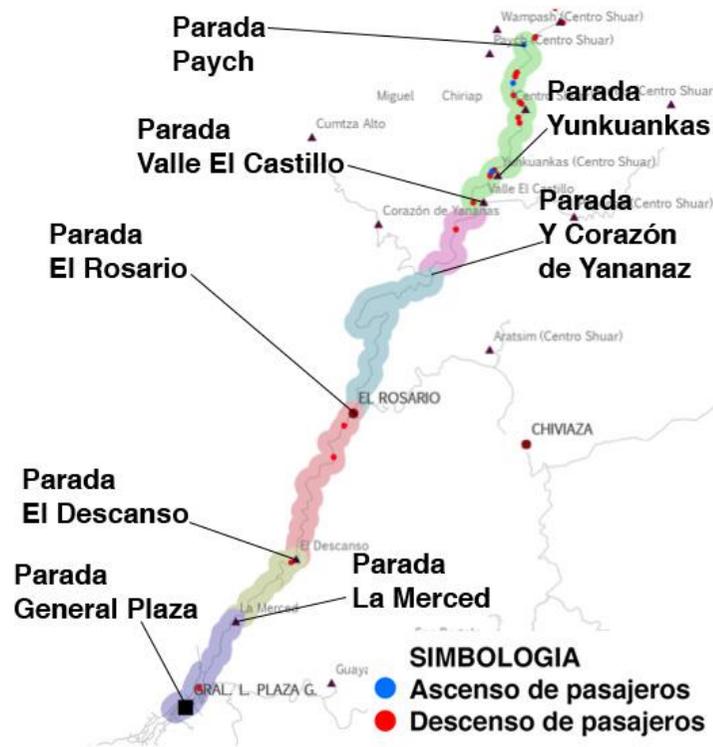
El ingreso promedio por cada recorrido es igual al ingreso promedio diario, que es de \$23,50, esto debido a que se realiza un solo turno en el día.

### 2.8.3.10. Ruta 10: General Plaza – Paych

La ruta se realiza solo los días domingos (feriados). Todo el recorrido se desarrolla por la vía Troncal Amazónica, cruzando por varias comunidades como: La Merced, El Descanso, la cabecera parroquial El Rosario, la Y del Corazón de Yananas, Miguel Chiriap hasta llegar a la entrada a Paych. La ruta es similar al recorrido a Metsankin.

La ruta completa comprende seis tramos, cada uno con tarifas establecidas de acuerdo a la distancia de recorrido.

Gráfico 14: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – Paych.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### A. Estudio de Frecuencias

La ruta se realiza una vez por semana los días Domingos, una vez en el día, es decir solo en la mañana a las 05:00 a.m.

Al realizarse solo en día feriado, el principal motivo de viaje es el abastecimiento de productos básicos de la cabecera cantonal por la dependencia que existe hacia ella. Además de comercializar los productos agrícolas que se obtienen de las comunidades.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Las encuestas se han realizado al menos dos veces por dos Domingos, en los horarios de la mañana, de manera que se cumplan los términos de referencia y con el fin de determinar cómo se moviliza la población de dichas comunidades en la mañana. En los turnos de la mañana se registraron ascensos durante el recorrido hacia Paych, los cuales empiezan desde Valle del Castillo. Sin embargo, los mismos pasajeros regresan hacia la cabecera cantonal, donde se realizó el descenso de todos los pasajeros, siendo el Mercado Norte el destino final.

Lo contrario sucede en el horario del medio día, puesto que la mayor cantidad de ascensos se registraron al inicio del recorrido en General Plaza, mientras que los descensos se realizaron conforme se avanzaba en el recorrido hacia Paych, siendo los tramos donde más descendieron los pasajeros entre Valle del Castillo y Paych. Cabe indicar, que dicho horario no es oficial, ya que se realizan únicamente cuando existe demanda, por lo que se descartó este ingreso para el cálculo final de ingresos.

#### C. Estudio de volúmenes de pasajeros

En el horario de la mañana el mayor volumen de pasajeros se moviliza hacia la cabecera cantonal, mientras que al medio día retornan hacia las comunidades, por lo que en este horario se registró que la población viaja principalmente desde General Plaza.

#### D. Ingreso promedio diario

De las encuestas realizadas los días domingos, se obtuvo el promedio de ingreso por cada ruta, considerando el volumen de pasajeros que viaja en cada recorrido y los tramos que se movilizan.

Siendo el ingreso en la mañana de \$45,65 con 30 pasajeros en promedio que se movilizan en dicho horario, mientras que en el turno ocasional de la tarde el ingreso incrementa a \$54,03 debido al volumen de pasajeros transportados.

Sin embargo, debido a que el turno de la tarde no es fijo, no se consideró dicho ingreso por el recorrido, teniendo únicamente el ingreso promedio de la mañana, de \$45,65.

Cuadro 35: Encuestas realizadas por frecuencias diarias. General Plaza – Paych. Empresa San José

GENERAL PLAZA - PAYCH	DÍAS DE RECORRIDO	
	DÍAS FERIADOS	
	D	
FRECUENCIAS DIARIAS	05:00	12:00 (OCASIONAL)
NÚMERO DE ASCENSOS IDA	0	2
NÚMERO DE ASCENSOS VUELTA	30	45
PASAJEROS QUE ASCENDIERON (IDA Y VUELTA)	30	47
INGRESO POR RUTA (IDA Y VUELTA)	45,65	54,03

Fuente: Encuesta de viaje en transporte público. Equipo Consultor PSM, 2017.

### 2.8.3.11. Ruta 11: General Plaza – Plan Grande, río Ayankas

La ruta se realiza solo los días domingos, principalmente para el transporte de productos agrícolas. El recorrido tiene como destino final Ayankas, sin embargo, para llegar a esta comunidad se debe cruzar por el cantón vecino Santiago de Méndez, donde se localiza la comunidad de Plan Grande.

El recorrido comprende nueve tramos hasta llegar a Ayankas, desde General Plaza, se pasa por las comunidades de La Merced, El Descanso, la cabecera parroquial El Rosario, la Y del Corazón de Yananas, Miguel Chiriap y entrada a Paych, Metsankin, Plan Grande y Ayankas. El recorrido es similar al de General Plaza – Metsankin, sumado los dos últimos tramos.

#### A. Estudio de Frecuencias

El recorrido se lleva a cabo únicamente en días feriados -Domingo-, con dos horarios desde General Plaza, uno en la mañana 04:30 a.m. y en la tarde 13:30 p.m.

No se registraron turnos en días ordinarios, puesto que la población al igual que en las rutas de Valle del Castillo y Paych, se movilizan principalmente por abastecimiento y comercialización de productos los días Domingos hacia la cabecera cantonal.

#### B. Estudio de Ascenso y Descenso de pasajeros

Puesto que la ruta se lleva a cabo solo una vez por semana, la encuesta se realizó durante dos semanas los días domingos, en los horarios de la mañana y de la tarde, para determinar cómo se moviliza la población en estos horarios y cuales con sus puntos de ascenso y descenso más frecuentes.

Gráfico 15: Puntos de Ascenso y Descenso por tramos, ruta General Plaza – Plan Grande, río Ayankas.



Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Teniendo que en el horario de la mañana (04:30 a.m.), en el inicio del recorrido desde General Plaza, no se registró ningún ascenso de pasajeros hasta Plan Grande, sin embargo, de regreso se registraron solo dos paradas en la comunidad de Miguel Chiriap y entre la Y del Corazón de Yananas y El Rosario.

En el horario de la tarde, se registró que los pasajeros ascienden desde la cabecera cantonal y descienden principalmente entre los tramos comprendidos en las comunidades Valle del Castillo y Mirador, mientras que de regreso a la cabecera cantonal se registraron solo dos paradas, entre el inicio y final del recorrido, siendo estas Valle del Castillo y La Merced.

### **C. Estudio de volúmenes de pasajeros**

En el horario de la mañana los pasajeros tienen como destino final la cabecera cantonal, en el Mercado Norte, a esta hora el volumen de pasajeros es muy bajo. Por lo que dicho horario se considera como ocasional, en caso de existir demanda de pasajeros.

Mientras que en la tarde se evidencia un mayor volumen de población que se moviliza desde la cabecera cantonal hacia las distintas comunidades de paso por la ruta.

### **D. Ingreso promedio diario**

Puesto que en las encuestas realizadas se registró mayor volumen de pasajeros en la tarde, el ingreso promedio en este horario es de \$51,80, mientras que en la mañana es solo de \$15,20. Sin embargo, el ingreso promedio de esta ruta es de \$33,50.

## 2.9 Cálculo de Rentabilidad

Con la información recabada en los componentes antes descritos se obtiene la rentabilidad. Para esto se siguen tres etapas: Determinación de Pérdidas y Ganancias, Determinación de Flujo Financiero y Determinación de VAN y TIR.

### 2.9.1. Determinación de Pérdidas y Ganancias

Como lo describe la metodología de la Agencia Nacional de Tránsito, primero, con los resultados de los costos e ingresos se define la tabla denominada *Estructura del Estado de Pérdidas y Ganancias*.

Cuadro 36: Estructura del estado de pérdidas y ganancias.

PERIODOS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO N
Ingresos			
(-) Costos Fijos			
(-) Costos Variables			
(=) Utilidad Bruta			
(-) Gastos Financieros			
(=) Utilidad antes de participación trabajadores			
(-) Participación de utilidades trabajadores (15%).			
(=) Utilidad antes de impuestos			
(-) Impuesto a la Renta			
(=) Utilidad Neta			

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Equipo Consultor, 2017.

Debido a la particularidad del proyecto no se consideran gastos de venta puesto que mantienen una demanda preestablecida, los gastos administrativos se los incluye dentro de los costos fijos.

Con respecto a las *participaciones de utilidades trabajadores 15%*: Están determinadas con fundamento en las disposiciones establecidas en el Código del Trabajo, artículos 97 y 105; y, se tomará como base las declaraciones o liquidaciones del pago del impuesto a la renta.

En referencia al impuesto a la renta: el pago del impuesto a la renta será calculado acorde a las disposiciones determinadas por el Servicio de Rentas Internas – SRI.

### 2.9.2. Determinación de Flujo Financiero

El flujo financiero es el que permite determinar el flujo de inversión y el flujo de operación en un determinado periodo, a través de su análisis se conocerá la cantidad de efectivo que requiere el negocio para operar durante un periodo determinado.

*El flujo de inversión contempla la sumatoria de la utilidad y depreciación; se suma el valor de la depreciación al considerarse un costo imputado, es decir, que no constituye una salida efectiva de dinero.*

*El flujo de inversión contempla los valores de la inversión inicial con signo negativo, el valor del préstamo con signo positivo, el pago de cuotas de capital con signo negativo y el valor del salvamento (Plan RENOVA) con signo positivo, la suma de estos dos dará como resultado el flujo de inversión. El flujo neto en cada año, será la suma del flujo de operación y el flujo de inversión.*

Cuadro 37: Flujo de operación.

FLUJO DE OPERACIÓN	AÑO 1	AÑO 2	AÑO N	AÑO N-1
(+) Utilidad				
(+) Depreciación				
Flujo de Inversión				
(-) Inversión Inicial				
(+) Préstamo				
Amortización deuda				
Valor salvamento				
Flujo Neto				

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Equipo Consultor, 2017.

### 2.9.3. Determinación de VAN y TIR

Una vez que se obtiene la tabla de Flujo Financiero, a fin de determinar la viabilidad del negocio, se deberá calcular los indicadores financieros VAN (Valor Actual Neto) y TIR (Tasa Interna de Retorno) que en definitiva representan la rentabilidad del proyecto.

**VAN:** Es el valor monetario que es la expresión, en términos actuales, de todos los ingresos y egresos (flujo de fondos) que se producen durante el horizonte de vida del proyecto y representa el total de los recursos líquidos que quedan a favor de la empresa al final de su vida útil.

$$VAN = \sum_{n=0}^n \frac{FN}{(1+i)^n}$$

**Dónde:**

- VAN** = Valor Actual Neto
- n** = Número de Periodos
- FN** = Flujo Neto
- i** = Tasa de Descuento

**VAN Positivo.-** Si el VAN calculado es positivo la inversión podrá considerarse como atractiva pues genera mayores beneficios que los que se obtendría colocando los recursos involucrados a la tasa mínima actualizada (se determina a tasa pasiva como referencial pudiendo incluirse otros criterios).

**VAN Negativo.-** Si el VAN calculado es negativo significa que la rentabilidad del proyecto será menor que los costos y gastos en los que incurra el proyecto.

**TIR:** Tasa que al aplicarla en la actualización de flujos de beneficios y costos hace que la diferencia entre los mismos, en términos de valores actuales, sea igual a cero.

Para determinar una tasa Interna de retorno, aceptable para negocios del sector transporte de pasajeros, es preciso considerar lo siguiente:

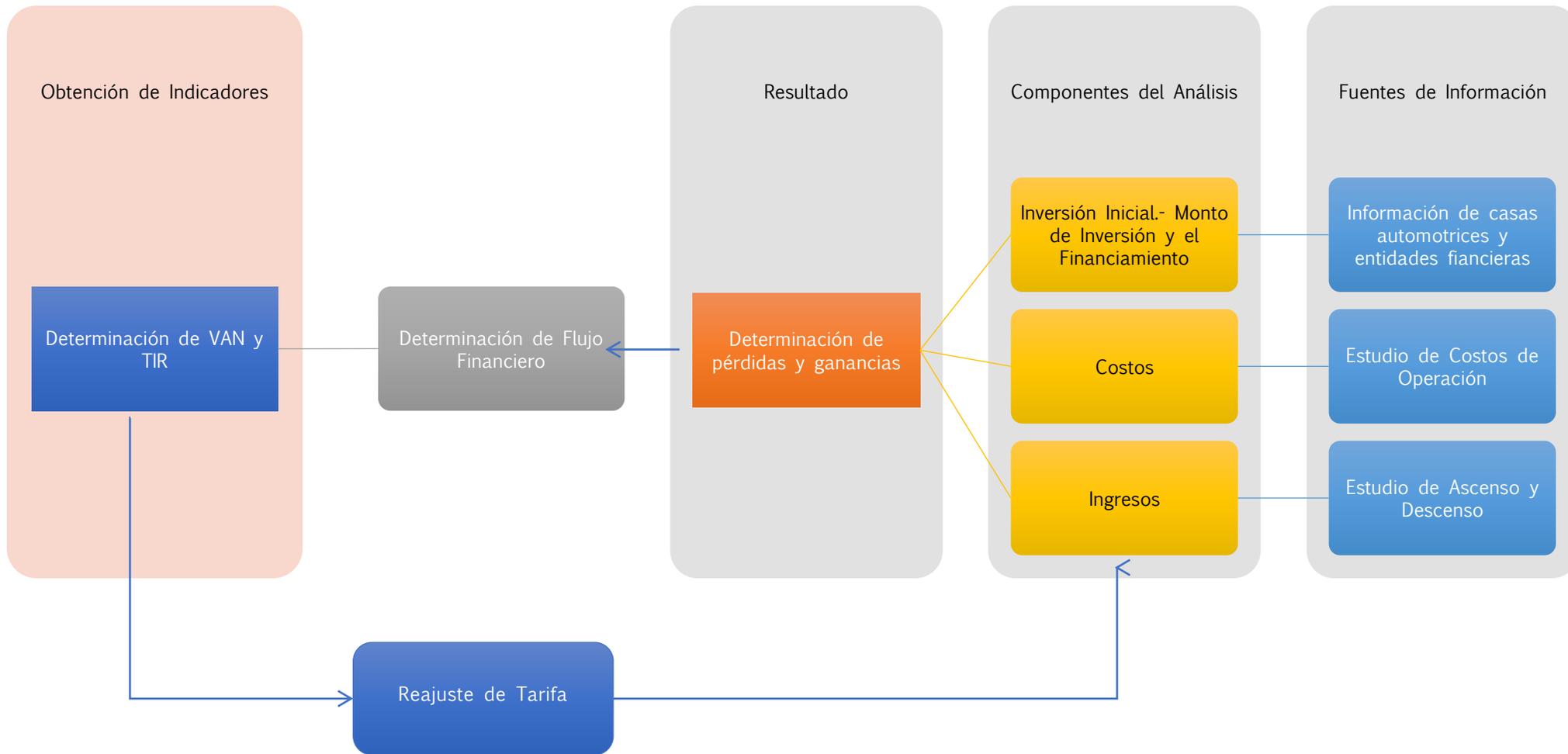
$$TIR = tm \left[ \frac{VAN tm}{VAN tm + VAN TM} \right] \times (TM - tm)$$

**Dónde:**

- TIR** = Tasa Interna de Retorno
- VAN tm** = Valor Actual Neto con tasa menor de descuento
- VAN TM** = Valor Actual Neto con tasa mayor de descuento
- tm** = Tasa de descuento menor
- TM** = Tasa de descuento mayor

La tasa interna de retorno, deberá ser mayor a la tasa de interés pasiva o de colocación que pagan las entidades financieras por el dinero captado a través de certificados de depósito o cuentas de ahorro en el país. La tasa interna de retorno del proyecto, deberá ser mayor a la tasa de interés que las entidades financieras privadas cobran por el financiamiento en la adquisición del Chasis y Carrocerías.

Gráfico 3: Organigrama de Metodología de Cálculo de Tarifa.



#### 2.9.4. Utilidad Neta

Antes de calcular la Utilidad Neta se debe obtener la Utilidad Bruta esta se obtiene de la resta de los ingresos menos los costos de operación:

Cuadro 38: Utilidad Bruta.

UTILIDAD BRUTA	COSTO
Ingresos	10.086,670
Costos Operacionales	7.968,916
<b>Total</b>	<b>2.117,756</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Una vez calculada la Utilidad Bruta que en este caso es de 2.117,756 se calcula la Utilidad Neta que resulta de restar la Utilidad Bruta menos los gastos financieros, la participación a los trabajadores y finalmente el impuesto a la renta. En este caso al ser una actividad reducida no se consideran valores imputables a gastos financieros, ni participación o impuesto a la renta por lo que se cuantifican como cero.

Cuadro 39: Utilidad Neta.

UTILIDAD NETA	COSTO
Utilidad Bruta	2.117,756
Gastos Financieros (0,05%)	0,000
Participación de Utilidades (15%)	0,000
Impuesto a la Renta (11,09%)	0,000
<b>TOTAL</b>	<b>2.117,756</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

El valor de la utilidad Neta es de 2.117,756 dólares.

## 2.9.5. Flujo Financiero

Con los datos obtenidos anteriormente se procede al análisis del flujo financiero que no es más que el estudio de la circulación de efectivo donde se puede observar la salida o entrada de capital fruto de la prestación del servicio de transporte público que al fin y al cabo es una actividad económica.

Cuadro 40: Flujo financiero.

Flujo	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Utilidad Neta (+)	0,00	2.117,76	2.202,47	2.290,56	2.382,19	2.477,47	2.576,57	2.679,64	2.786,82	2.898,30	3.014,23
Depreciación (+)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Inversión Inicial (-)	27.349,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Préstamo (+)	22.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amortización de Deuda (-)	0,00	4.353,48	4.138,13	3.922,78	3.707,43	3.492,09	3.276,74	3.061,39	2.846,04	2.630,70	2.415,35
Valor de Salvamento (renova) (+)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>(5.349,00)</b>	<b>(2.235,72)</b>	<b>(1.935,66)</b>	<b>(1.632,22)</b>	<b>(1.325,24)</b>	<b>(1.014,62)</b>	<b>(700,17)</b>	<b>(381,75)</b>	<b>(59,22)</b>	<b>267,60</b>	<b>598,88</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Es este análisis intervienen: la Utilidad Neta revisada anteriormente; la Depreciación del automóvil; la Inversión Inicial; El préstamo necesario para asumir la inversión, su amortización y finalmente el valor de salvamento.

En este caso en específico la utilidad neta se calcula con una tasa de crecimiento del 4% anual en el supuesto de que como la población crece, lo hará también la demanda.

El valor del préstamo se obtuvo del monto promedio que los operadores han tenido que pedir a entidades bancarias locales para obtener un crédito de consumo y obtener las unidades de transporte. El promedio de estos valores es de 22.000,00 dólares.

La depreciación al no ser un valor imputable no se contempla y; el valor del salvamento al haber concluido su tiempo de vigencia no se calcula.

Del análisis de estos valores se tiene que los flujos son negativos en la mayor parte de operación del proyecto teniendo que aportar el operador durante cinco años para que al noveno año pueda percibir ingresos:

Como se observa en el gráfico los flujos a partir del sexto año pasan a ser positivos sin embargo es necesario analizar esos flujos traídos al momento actual, es decir obtener el Valor Actual Neto.

Para este caso en particular se ha realizado el análisis del Valor Actual Neto (VAN) de acuerdo a lo establecido en la metodología propuesta por la Agencia Nacional de Tránsito en la resolución N°. 122-DIR-2014-ANT. Se tiene mediante este cálculo un VAN de -11.730,00. Cuadro 41.

Cuadro 41: Flujo financiero.

Indicadores	Valor
<b>VAN</b>	<b>-11.730,00</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Como lo establece la metodología: si el VAN calculado es negativo significa que la rentabilidad del proyecto será menor que los costos y gastos en los que incurra el proyecto.

De la misma manera siguiendo la metodología propuesta por la ANT se obtiene la Tasa Interna de Retorno, indicador sobre el cual se deberá establecer el nuevo tarifario. La tarifa sobre los datos antes expuestos es del -34,37%. Cuadro 42.

Cuadro 42: Flujo financiero.

Indicadores	Valor
<b>TIR</b>	<b>-34,37%</b>

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

En base a estos indicadores y sobretodo de la Tasa Interna de Retorno se debe establecer una nueva tarifa.

## 2.9.6. Cálculo de Tarifario nuevo

Para el cálculo de la nueva tarifa se partió de establecer una Tasa Interna de retorno del 12% y un valor actual neto (VAN) de 0,00 dólares considerando que la empresa no debería tener pérdidas durante la puesta en marcha de sus operaciones.

Para que estas condiciones se cumplan se realizó un análisis del flujo financiero nuevo que tenga con VAN 0,00 y un TIR del 12%. De acuerdo al cálculo financiero la utilidad neta para cada unidad debe ser de por lo menos 3.910,346 dólares anuales. Este dato es el que tomaremos para establecer las nuevas tarifas. (Ver cuadro 43).

De manera inversa al cálculo para la obtención del valor de utilidad Neta y Utilidad Bruta; se descuentan los valores de Gastos Financieros, Participación de Utilidades y el impuesto; obteniendo la Utilidad Bruta; que al debitar los costos de operación se obtiene el valor de ingresos por cobro de pasajes al que se debe llegar. (Ver cuadro 44 y 45).

Cuadro 43: Cálculo para el nuevo tarifario. Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Flujo	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Utilidad Neta (+)	0,00	3.910,65	4.067,07	4.229,75	4.398,94	4.574,90	4.757,90	4.948,21	5.146,14	5.351,99	5.566,07
Depreciación (+)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Inversión Inicial (-)	27.349,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Préstamo (+)	22.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amortización de Deuda (-)	0,00	4.353,48	4.138,13	3.922,78	3.707,43	3.492,09	3.276,74	3.061,39	2.846,04	2.630,70	2.415,35
Valor de Salvamento (renova) (+)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	(5.349,00)	(442,83)	(71,06)	306,97	691,51	1.082,81	1.481,16	1.886,82	2.300,10	2.721,29	3.150,72

Cuadro 44: Utilidad Neta.

Utilidad Bruta	Costo
Utilidad Neta	3.910,646
Gastos Financieros (0,05%)	0,00
Participación de Utilidades (15%)	0,00
Impuesto a la Renta (11,09%)	0,00
Utilidad Bruta	3.910,646

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 45: Cálculo para el nuevo tarifario.

Ingresos	Costo
Utilidad Bruta	3.910,646
Costos Operacionales	7.968,92
Ingresos	11.879,562

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

La utilidad Bruta y Neta tendría que ser de 3.910,65 dólares para poder obtener un VAN de cero y un TIR del 12%. Es decir, recuperar la inversión sin pérdidas y a una tasa del 12%.

Con este valor se procede a realizar una estimación de los ingresos por ruta que sumados de un total de 11.879,562 dólares de ingresos anuales por unidad. Si dividimos este valor para doce meses y para 4 semanas tendremos el valor esperado de ingresos por semana.

$$11.879,562/12/4 = 247,491.$$

Esto significa que cada unidad debe tener un ingreso de 247,49 dólares a la semana. Si multiplicamos este valor por 10, que es el número de unidades tenemos que semanalmente; el operador de servicio de transporte público debe tener unos ingresos de 2.474,908 dólares a la semana. Este valor comparado con los ingresos que actualmente tienen a la semana (\$2.101,39) representa un incremento del 17,77% es decir que para llegar al valor esperado se tiene que recaudar 373,52 dólares más por semana.

### 2.9.6.1. Nuevas Tarifas de Transporte Público Intracantonal.

De acuerdo al acápite anterior donde se planteó un aumento del 17,77% en las tarifas se procede a continuación a establecer los nuevos valores.

Es importante anotar que para cada ruta se determinó un patrón de pasaje sobre distancia (\$/km) de tarifas actual sobre el cual se impuso el incremento del 17,77% propuesto. Ver Cuadro 47, 49, 51, 53 y 55.

Descripción de nuevo tarifario por Rutas:

- *Ruta desde General Plaza hasta La Punta Río Zamora:* Se tiene un promedio de costo sobre distancia de 0,056 \$/km entre el tramo desde General Plaza hasta San Miguel de Conchay y desde este último poblado hasta La Punta Río Zamora tiene un promedio de 0,26 \$/km; esto presumiblemente por el mal estado vía y la poca demanda en ese tramo. Considerando el incremento 17,77% de los valores anotados anteriormente, se tiene que el índice de costo sobre distancia aumenta a 0,0655 \$/km y 0,3062 \$/km respectivamente. En los cuadros 46 y 47 se muestra el cuadro distancias y las nuevas tarifas.
- *Ruta desde General Plaza hasta La Victoria, Sarambiza y Pambilar:* Desde General Plaza hasta Yanguza tiene actualmente un costo promedio de 0,051\$/km mientras que desde Yanguza hasta La Victoria, Sarambiza y Pambilar tiene un promedio de 0,10 \$/km, esto se debe al estado aún más deteriorado de la vía. Aumentando el 17,77% a estos valores se tiene 0,06007 y 0,1178 \$/km respectivamente. Ver Cuadro 49.

Cuadro 46: Cuadro de distancias G. P. – San Miguel de Conchay.

**CUADRO DE DISTANCIAS**

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
Paradas	El Progreso	Santa Rosa	Plan de Milagro	Indanza	San José	Y de San Rafael	La Esperanza	La Florida	San Miguel de Conchay	La Punta Río Zamora
Cod. General Plaza	3,46	6,15	11,73	18,04	24,60	26,34	28,43	32,81	35,73	42,38
C1 El Progreso	-	2,69	8,27	14,58	21,14	22,88	24,97	29,35	32,27	38,92
C2 Santa Rosa		-	5,58	11,89	18,45	20,19	22,28	26,66	29,58	36,23
C3 Plan de Milagro			-	6,31	12,87	14,61	16,70	21,08	24,00	30,65
C4 Indanza				-	6,56	8,30	10,39	14,77	17,69	24,34
C5 San José					-	1,74	3,83	8,21	11,13	17,78
C6 Y de San Rafael						-	2,09	6,47	9,39	16,04
C7 La Esperanza							-	4,38	7,30	13,95
C8 La Florida								-	2,92	9,57
C9 San Miguel de Conchay									-	6,65

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 47: Cuadro de Nuevas Tarifas Estandarizadas, General Plaza – San Miguel de Conchay.

**Cuadro de Tarifa**

Tarifa/Km T1 0,065954 Tarifa/Km T2 0,306215

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10
Paradas	El Progreso	Santa Rosa	Plan de Milagro	Indanza	San José	Y de San Rafael	Y de La Esperanza	La Florida	San Miguel de Conchay	La Punta Río Zamora
Cod General Plaza	0,25	0,4	0,75	1,2	1,6	1,75	1,9	2,15	2,35	4,4
C1 El Progreso	-	0,25	0,55	0,95	1,4	1,5	1,65	1,95	2,15	4,2
C2 Santa Rosa		-	0,35	0,8	1,2	1,35	1,45	1,75	1,95	4
C3 Plan de Milagro			-	0,4	0,85	0,95	1,1	1,4	1,6	3,65
C4 Indanza				-	0,45	0,55	0,7	0,95	1,15	3,2
C5 San José					-	0,25	0,25	0,55	0,75	2,8
C6 Y de San Rafael						-	0,25	0,45	0,6	2,65
C7 Y de La Esperanza							-	0,3	0,5	2,55
C8 La Florida								-	0,25	2,3
C9 San Miguel de Conchay									-	2,05

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 48: Cuadro de distancias G. P. – Sarambiza y Pambilar y La Victoria.

**CUADRO DE DISTANCIAS**

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7 (Ruta YZ)	C8 (Ruta Y)	C9 (Ruta Z)	
Paradas	Y San Pedro-San Antonio	El Triunfo	El Carmen	Yanguza	Y de San Jorge	La Victoria	Kushis	Pambilar	Sarambiza	
Cod.	General Plaza	3,12	6,64	11,15	17,10	25,08	27,95	19,63	23,48	21,75
C1	Y de San Pedro/San Antonio	-	3,52	8,03	13,98	21,96	24,83	16,51	20,36	18,63
C2	El Triunfo	-	4,51	10,46	18,44	21,31	12,99	16,84	15,11	
C3	El Carmen		-	5,95	13,93	16,8	8,48	12,33	10,6	
C4	Yanguza			-	7,98	10,85	2,53	6,38	4,65	
C5	Y de San Jorge				-	2,87	-	-	-	
C6	La Victoria					-	-	-	-	
C7	Kushis							3,85	2,12	
C8	Pambilar							-	5,97	

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 49: Cuadro de Nuevas Tarifas Estandarizadas, General Plaza – Sarambiza y Pambilar y La Victoria.

**Cuadro de Tarifa**

Tarifa/Km T1

0,06006525

Tarifa/Km T2

0,117775

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7 (Ruta YZ)	C8 (Ruta Y)	C9 (Ruta Z)	
Paradas	Y San Pedro-San Antonio	El Triunfo	El Carmen	Yanguza	Y de San Jorge	La Victoria	Kushis	Pambilar	Sarambiza	
Cod	General Plaza	0,25	0,4	0,65	1,05	2	2,35	1,35	1,8	1,6
C1	Y de San Pedro/San Antonio	-	0,25	0,5	0,85	1,8	2,15	1,15	1,6	1,4
C2	El Triunfo	-	0,25	0,65	1,6	1,95	0,95	1,4	1,2	
C3	El Carmen		-	0,35	1,3	1,65	0,65	1,1	0,9	
C4	Yanguza			-	0,95	1,3	0,3	0,75	0,55	
C5	Y de San Jorge				-	0,35	-	-	-	
C6	La Victoria					-	-	-	-	
C7	Kushis							0,45	0,25	
C8	Pambilar							-	0,7	

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

- Ruta desde General Plaza hasta La Punta Pescado.- En esta ruta el promedio del costo por kilómetro es de 0,07 \$/km debido principalmente al estado de la vía; valor que se mantiene desde General Plaza hasta el Pescado, aumentando desde este último hasta la denominada La Punta Pescado donde el costo pasa a ser de 0,185 \$/km. El tarifario nuevo de acuerdo al incremento propuesto y a las distancias se encuentran en los cuadros 50 y 51. Donde los patrones para las nuevas tarifas son 0,08244 y 0,21788 respectivamente.

Cuadro 50: Distancias General Plaza – El Pescado

Código	C1	C2	C3	C4	C5
Paradas	Y Guayaquil Chico	Y San Bartolo	Y Chiviaza -Pescado	Pescado	La Punta Pescado
Cod General Plaza	4,5	9,07	13,52	18,18	26,16
C1 Y Guayaquil Chico	-	4,57	9,02	13,68	21,66
C2 Y San Bartolo	-	-	4,45	9,11	17,09
C3 Y Chiviaza - Pescado	-	-	-	4,66	12,64
C4 Pescado	-	-	-	-	7,98

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 51: Nuevas Tarifas Estandarizadas

Cuadro de Tarifa	Tarifa/Km T1	0,0824425	Tarifa/Km T2	0,21788375	
Código	C1	C2	C3	C4	C5
Paradas	Y Guayaquil Chico	Y San Bartolo	Y Chiviaza - Pescado	Pescado	La Punta Pescado
Cod General Plaza	0,35	0,75	1,1	1,5	3,25
C1 Y Guayaquil Chico	-	0,4	0,75	1,15	2,9
C2 Y San Bartolo	-	-	0,35	0,75	2,5
C3 Y Chiviaza - Pescado	-	-	-	0,4	2,15
C4 Pescado	-	-	-	-	1,75

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

- Ruta desde General Plaza hasta la entrada a La Orquídea.- En esta ruta el promedio del costo por kilómetro es de 0,061 \$/km desde General Plaza hasta Santa Susana de Chiviaza, y desde esta última hasta la entrada a La Orquídea tiene un costo de 0,11 \$/km con el incremento propuesto serían 0,071843 y 0,12955 \$/km. El tarifario en base a este incremento se encuentran en el cuadro 53, mientras que las distancias necesarias para el cálculo en el cuadro 52.

Cuadro 52: Distancias General Plaza – Chiviaza

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Paradas	La Merced	El Descanso	El Rosario	Y de Aratsim	Santa Susana de Chiviaza	Entrada a La Orquídea
Cod General Plaza	2,3	4,58	8,92	14,21	16,67	25,88
C1 La Merced	-	2,28	6,62	11,91	14,37	23,58
C2 El Descanso	-	-	4,34	9,63	12,09	21,3
C3 El Rosario	-	-	-	5,29	7,75	16,96
C4 Y de Aratsim	-	-	-	-	2,46	11,67
C5 Santa Susana de Chiviaza	-	-	-	-	-	9,21

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 53: Nuevas Tarifas Estandarizadas

Cuadro de Tarifa	Tarifa/Km T1	0,07184275	Tarifa/Km T2	0,1295525		
Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Paradas	La Merced	El Descanso	El Rosario	Y de Aratsim	Santa Susana de Chiviaza	Entrada a La Orquídea
Cod General Plaza	0,25	0,35	0,65	1	1,2	2,4
C1 La Merced	-	0,25	0,5	0,85	1,05	2,25
C2 El Descanso	-	-	0,3	0,7	0,85	2,05
C3 El Rosario	-	-	-	0,4	0,55	1,75
C4 Y de Aratsim	-	-	-	-	0,25	1,45
C5 Santa Susana de Chiviaza	-	-	-	-	-	1,2

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

- Ruta desde General Plaza hasta el Río Ayankas.- El costo por kilómetro es de 0,055 \$/km desde General Plaza hasta el desvío en la Troncal Amazónica hacia Plan Grande, y desde esa bifurcación hasta el Río Ayankas o entrada a la comunidad de Ayankas el costo es de 0,097 \$/km. Es importante considerar que aproximadamente el 80% de esta ruta tiene una capa asfáltica en buen estado mientras que el sobrante que es de lastre se encuentra en estado regular. Las nuevas tarifas en base al incremento del 17,77% se encuentra en el cuadro 55 mientras que el cuadro de distancias en el cuadro 54.

Cuadro 54: Distancias General Plaza – Río Ayankas

**Cuadro de Distancias**

Código	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11	
Paradas	La Merced	El Descanso	El Rosario	Y de Corazón de Yananas	Valle del Castillo y Yunkuankas	Miguel Chiriap y entrada a Paych	Mirador	Metsankim	Y de Troncal Plan Grande	Plan Grande	Río Ayankas	
Cod	General Plaza	2,30	4,58	8,92	14,84	18,25	20,14	22,81	25,58	30,52	33,85	38,10
C1	La Merced	-	2,28	6,62	12,54	15,95	17,84	20,51	23,28	28,22	31,55	35,80
C2	El Descanso		-	4,34	10,26	13,67	15,56	18,23	21,00	25,94	29,27	33,52
C3	El Rosario			-	5,92	9,33	11,22	13,89	16,66	21,60	24,93	29,18
C4	Y de Corazón de Yananas				-	3,41	5,30	7,97	10,74	15,68	19,01	23,26
C5	Valle del Castillo y Yunkuankas					-	1,89	4,56	7,33	12,27	15,60	19,85
C6	Miguel Chiriap y entrada a Paych						-	2,67	5,44	10,38	13,71	17,96
C7	Mirador							-	2,77	7,71	11,04	15,29
C8	Metsankim								-	4,94	8,27	12,52
C9	Y de Troncal - Plan Grande									-	3,33	7,58
C10	Plan Grande										-	4,25

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro 55: Nuevas Tarifas Estandarizadas

Fuente: Equipo Consultor, 2017.

Cuadro de Tarifa		Tarifa/Km T1 0,06477625			Tarifa/Km T2 0,11424175							
Código		C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11
Paradas		La Merced	El Descanso	El Rosario	Y de Corazón de Yananas	Valle del Castillo y Yunkuankas	Miguel Chiriap y entrada a Paych	Mirador	Metsankim	Y de Troncal Plan Grande	Plan Grande	Río Ayankas
Cod	General Plaza	0,25	0,30	0,60	0,95	1,20	1,30	1,50	1,65	2,00	2,40	2,85
C1	La Merced	-	0,25	0,45	0,80	1,05	1,15	1,35	1,50	1,85	2,25	2,70
C2	El Descanso		-	0,30	0,65	0,90	1,00	1,20	1,35	1,70	2,10	2,55
C3	El Rosario			-	0,40	0,60	0,75	0,90	1,10	1,40	1,80	2,25
C4	Y de Corazón de Yananas				-	0,25	0,35	0,50	0,70	1,00	1,40	1,85
C5	Valle del Castillo y Yunkuankas					-	0,25	0,30	0,50	0,80	1,20	1,65
C6	Miguel Chiriap y entrada a Paych						-	0,25	0,35	0,65	1,05	1,50
C7	Mirador							-	0,25	0,50	0,90	1,35
C8	Metsankim								-	0,30	0,70	1,15
C9	Y de Troncal - Plan Grande									-	0,40	0,85
C10	Plan Grande										-	0,50

La tarifa mínima para el transporte público de pasajeros se fija de acuerdo al mínimo que establece la Agencia Nacional de Tránsito, esto es \$0,25. Como se puede observar el tarifario propuesto se encuentran en los cuadros 47, 49, 51, 53 y 55; donde ninguno de sus valores es menor a \$0,25. Para un cálculo nuevo del tarifario es necesario realizar un nuevo levantamiento de campo donde se deberá recalcular los indicadores económicos y establecer el nuevo tarifario.



### 3. Estudio para calibración de taxímetros de los taxis convencionales del Cantón Limón Indanza

#### 3.1 Introducción

La importancia del transporte en taxi yace en la necesidad de movilizarse en instancias extraordinarias, en el cantón Limón Indanza el servicio de taxis es incluso más importante debido principalmente a la falta de frecuencias de los servicios de transporte público que a su vez es producto de la baja demanda de una ciudad pequeña. En este marco es importante el organizar y controlar el servicio de taxis para prevenir problemas futuros relacionados con los sobrepagos y propender al mejoramiento del servicio con tarifas justas.

La planificación del transporte tiene como objetivo específico el de mantener en óptimas condiciones todo el sistema, ya sean estas estructuras, infraestructuras, equipos, unidades de transporte y servicios de tal forma que se atiendan las necesidades de movilidad de la población; además dar cumplimiento a lo establecido por las entidades de control como es un servicio cómodo y seguro, eficiente y responsable, de calidad y con tarifas socialmente justas.

Las compañías de taxis que laboran en el cantón Limón Indanza actualmente vienen prestando un servicio de calidad que sin embargo no ha sido controlado como lo dictamina la ley por parte del gobierno local en este caso de la Municipalidad de Limón Indanza

#### 3.2 Objetivo General

- Establecer la tarifa para calibración de los taxímetros

### 3.3 Objetivo Específico

- Determinar la tarifa mínima para de carrera.
- Determinar el costo por kilómetro recorrido de la unidad.

### 3.4 Metodología

#### 3.4.1 Metodología De Estudio

Para realizar el estudio de fijación de tarifas para taxis convencionales del cantón Limón Indanza, se tomará la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transito emitida mediante resolución No. 073-DIR-2014-ANT denominada “METODOLOGÍA PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS (TAXI CONVENCIONAL)”, y su respectiva reforma mediante resolución 107-DIR-2014-ANT.

#### 3.4.2 Conceptos

- **Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma: corta, intermedia o larga.
- **Carrera Mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
- **Calculo De La Oferta De Kilómetros:** Información referente al recorrido del automotor en kilómetros y el uso del mismo durante la prestación del servicio.
- **Costos Operacionales:** Los costos operacionales de una unidad de taxi se componen de los siguientes subtipos de costos: costos fijos, costos variables y costos de capital.
- **Costos Fijos:** Rubros monetarios en los que el propietario de una unidad de taxi incurre de manera obligatoria e independiente del nivel de operaciones del vehículo, para la prestación del servicio: mano de obra, seguros, legalización, gastos administrativos y gastos operativos.

- **Costos Variables:** Rubros de gasto que se modifican de acuerdo a la magnitud y variaciones en la cantidad de kilómetros recorridos del automotor durante la prestación del servicio, entre los cuales se considera: Combustible, rodamiento, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo.
- **Costos De Capital:** Rubros destinados por el propietario del vehículo al cumplimiento de obligaciones financieras generadas a partir de la adquisición del automotor, a modo de amortización, que genera además un porcentaje de beneficio directo para el propietario que se denomina “rentabilidad”
- **Costos Por Kilómetro Recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.
- **Arrancada:** Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.
- **Costo Minuto Espera:** Valoración monetario del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.

#### 3.4.3 Oferta De Kilómetros Y Costos Operacionales De La Unidad De Taxi

Previo al cálculo de la tarifa, el organismo de transito competente deberá obtener los valores por los componentes de “Oferta de kilómetros” y “Costos Operacionales de la Unidad de Taxi”, dando observancia a las siguientes formulas y conceptos:

##### 3.4.3.1 Cálculo De La Oferta De Kilómetros:

Está conformada con información referente al recorrido del automotor en kilómetros y la utilización del mismo en el día a día, para esto es necesario identificar la siguiente información:

Cuadro 1: Información Necesaria para el cálculo de la oferta de kilómetros:

NÚMERO DE DÍAS QUE LABORA UNA UNIDAD PROMEDIO AL MES	
<b>Carreras cortas</b>	Número de carreras
	Distancia promedio en Kilómetros recorridos
<b>Carreras Intermedias</b>	Número de carreras
	Distancia promedio en Kilómetros recorridos
<b>Carreras largas</b>	Número de carreras
	Distancia promedio en Kilómetros recorridos
Total de kilómetros recorridos al día por la unidad sin pasajeros (desde que inicia sus labores hasta que culminan)	
Total de kilómetros recorridos al día por la unidad con pasajeros (desde que inicia sus labores hasta que culminan)	

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Con esta información se procede a calcular los kilómetros recorridos por una unidad de taxi promedio durante un mes, de acuerdo con las siguientes ecuaciones:

$$Kdia = \sum(NCC \times KmCC) + (NCI \times KmCI) + (NCL \times DKmCL)$$

$$Kmes = \left[ \sum (NCC \times KmCC) + (NCI \times KmCI) + (NCL \times DKmCL) \right] \times Dlab$$

$$NC = \sum(NCC + NCI + NCL)$$

$$\%NO = \frac{Krsp}{\sum(Krsp + Krcp)} \times 100$$

**Kdia:** Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

**Kmes:** Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un mes a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

**NC:** Número total de carreras realizadas durante el día.

**NCC:** Es el número de carreras cortas realizadas por la unidad de taxi promedio durante el día.

**KmCC:** Es el número promedio de kilómetros recorridos en las carreras cortas realizadas por la unidad de taxi.

**NCI:** Es el número de carreras intermedias realizadas por la unidad de taxi promedio durante un día.

**KmCI:** Es el número promedio de kilómetros recorridos en carreras intermedias realizadas por la unidad de taxi

**NCL:** Es el número de carreras largas realizadas por la unidad de taxi promedio durante el día.

**KmCL:** Es el número promedio de kilómetros recorridos en carreras largas realizadas por la unidad de taxi.

**Dlab:** Número de días que labora la unidad promedio al mes

**%NO:** porcentaje de no ocupación del taxi en una carrera

**Krsp:** Kilómetros recorridos sin pasajeros.

**Krcp:** Kilómetros recorridos con pasajeros.

Los resultados de la oferta en kilómetros se encuentran en el cuadro 16 en la página 368.

### 3.4.3.2 Costos Operacionales

Los costos operacionales del vehículo se refieren a todos los rubros que se incurren para mantener en actividad la prestación del servicio de transporte comercial con la modalidad de taxi convencional por parte de una unidad.

Los costos operacionales de una unidad de taxi convencional se componen de los siguientes subtipos de costos:

- Costos fijos.
- Costos variables.
- Costos de capital.

Los costos operacionales de la actividad de un vehículo destinado al servicio comercial de taxis convencionales se calculan bajo la siguiente ecuación:

$$CO = \sum (Cfi + Cvi + Cci)$$

**Dónde:****CO:** Costos operacionales mensuales**Cfi:** Costos fijos mensuales**Cvi:** Costos variables mensuales**Cci:** Costo de capital mensual

Ésta fórmula de costos operacionales con sus datos se encuentran resueltos en el cuadro 17. Pg. 368.

**a) COSTOS FIJOS**

Son rubros monetarios que el propietario de una unidad de taxi incurre de manera obligatoria e independientemente del nivel de operaciones del taxi, para poder realizar la prestación del servicio. Los costos fijos con sus datos se encuentran en el cuadro 18 en base a la fórmula establecida por la ANT que a continuación, se detalla la fórmula del cálculo, así como una tabla con los diferentes costos fijos con sus diferentes componentes:

$$Cfi = \sum (MO + Seg + Leg + GA + GOP)$$

**Dónde:****Cfi:** Costos fijos mensuales**MO:** Gasto mensual en mano de obra**Seg:** Gasto en seguros para el vehículo**Leg:** Gastos en legalización**GA:** Gastos administrativos**GOP:** Gastos operativos

Cuadro 2: Desagregación del costo fijo conformado para el estudio.

<b>Mano de obra</b>	Sueldo del conductor
<b>Seguros</b>	Seguro privado anual
<b>Legalización</b>	Matriculación vehicular
	Permisos de operación & habilitación
	Revisión vehicular
	Impuesto fiscal
<b>Gastos Administrativos</b>	Cuotas sociales
	Otros gastos administrativos
<b>Gastos Operativos</b>	Comunicación de radios
	Kit de seguridad de la Agencia Nacional de Tránsito
	Taxímetro Factúrelo
	Garaje

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

**- Mano de Obra**

Sueldo del Conductor: Es el costo de realizar un trabajo, en cuyo caso, estaría dado por el sueldo del operador o mecánico del vehículo. Salario mensual del conductor, según la Comisión Sectorial No. 17 “Transporte, Almacenamiento y Logística”, se sustenta en la siguiente tabla:

Cuadro 3: Costos revisión técnica vehicular.

CARGO/ ACTIVIDAD	ESTRUCTURA OCUPACIONAL	CÓDIGO IESS	SALARIO MÍNIMO SECTORIAL 2016
<b>CHOFER: Taxis, convencionales, ejecutivos</b>	C3	1716950001004	544.37 \$

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

- **Seguros**

Seguro obligatorio de accidentes de tránsito: Es un seguro para víctimas de accidentes de tránsito. Ampara a todos los ecuatorianos, sean conductores, pasajeros o peatones. Según el Decreto Ejecutivo No. 809, en el Art. 29, inciso 2, se fijan las tarifas de primas para vehículos en los Art. 103 y 111 del reglamento General a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y que presten servicio público de alquiler.

Cuadro 4: Tarifa de Primas.

TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (CC)	PRIMA
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (renta)	Menos de 1500	\$46,51
		1500 a 2499	\$58,75
		2500 o más	\$73,44
Vehículos hasta 5 pasajeros, de más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (renta)	Menos de 1500	\$61,20
		1500 a 2499	\$73,44
		2500 o más	\$85,68

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Seguro Privado Anual: Seguro para vehículos motorizados con cobertura “todo riesgo”, que protege el vehículo contra cualquier eventualidad relacionada con: daños propios, daños a terceros (lesiones o daños materiales), lesiones u ocupantes del vehículo, servicios y beneficios adicionales.

- **Legalización**

Matriculación vehicular: El valor de la matrícula incluye varios rubros que se pagan como requisito para la matriculación de un vehículo. Estos rubros recaudados son transferidos a los distintos partícipes, los mismos que se detallan a continuación:

Cuadro 5: Rubro considerados en la matrícula del vehículo.

RUBRO	CORRESPONDIENTE A:
<b>Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre</b>	Administrado por el servicio de rentas internas
<b>Impuesto ambiental a la contaminación vehicular</b>	Administrado por el servicio de rentas internas
<b>Tasa de matriculación</b>	Agencia Nacional de Tránsito ANT, o Comisión de Tránsito del Ecuador CTE
<b>Impuesto al Rodaje</b>	Municipio del Cantón de matriculación correspondiente. En caso de no existir convenio de recaudación con el SRI, se pagará directamente en el municipio.
<b>Tasa</b>	Junta de Beneficencia de Guayaquil solo a vehículos de la provincia del Guayas

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Permisos de Operación y Habilitación: Según la resolución No. 109-DIR-2015-ANT, Cuadro Tarifario, Art 1, se aprobó el cuadro tarifario para el año fiscal 2016 en el cual se detalla el permiso de operación de vehículos de transporte público fijado en doscientos dólares americanos.

Revisión Vehicular: La revisión técnica vehicular tiene por objeto primordial garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basadas en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplen con las normas técnicas y jurídicas que les incumbe y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes por debajo de los límites máximos establecidos en las regulaciones vigentes.

Según la Resolución No. 062-DIR-2014-ANT, se estipulan las tarifas para taxis:

Cuadro 6: Rubros considerados en la matrícula del vehículo.

ITEM	PRODUCTOS O SERVICIOS	VALOR
13.01.08.17	Revisión técnica vehicular – taxis, busetas, furgonetas, camioneta de alquiler (anual)	\$ 36,38

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

**Impuesto Fiscal:** El impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados de transporte terrestre y de carga, es un impuesto que debe ser pagado en forma anual por los propietarios de estos vehículos, independiente de la validez que tenga la matrícula del vehículo.

La base imponible para el cálculo del impuesto corresponde al avalúo del vehículo determinado por el SRI.

Para el caso de los vehículos nuevos, el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público informado por los comercializadores, mientras que, para vehículos de años anteriores, el avalúo corresponde al mayor precio de venta informado menos la depreciación anual del 20% sin que el valor residual sea inferior al 10% del precio informado inicialmente.

Una vez establecido el avalúo se calculó el impuesto de acuerdo a la siguiente tabla:

Cuadro 7: Base Imponible para el impuesto fiscal sobre taxis.

BASES IMPONIBLES (AVALÚO)		TARIFA	
Desde USD (Fracción Básica)	Hasta USD	Sobre la Fracción Básica (USD)	Sobre la fracción excedente (%)
0	4.000	0	0,5
4.001	8.000	20	1.0
8.001	12.000	60	2.0
12.001	16.000	140	3.0
16.001	20.000	260	4.0
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### - Gastos Administrativos

**Cuotas Sociales:** Corresponde a los rubros basados de acuerdo a los estatutos o reglamentos internos de las empresas de taxis convencionales en Ecuador, donde estipulan un cobro del ingreso a nuevos socios y cuotas anuales de administración.

De acuerdo con la encuesta realizada a los propietarios de taxis, aportan mensualmente una cantidad de \$10,00 por socio. Teniendo un total anual de **\$120,00** por cada uno, para los gastos que involucra el mantenimiento de la cooperativa, es decir, el pago de arriendo del establecimiento, servicios básicos y secretaria en caso de tener.

#### - Gastos Operativos

**Comunicación a través de Radios:** Es un sistema de comunicación aplicado por las empresas del servicio comercial de taxis convencionales, la cual consiste en entregar al taxista o conductor un radiolocalizador mediante el cual estará en contacto con un call center que le facilitará su trabajo en todos los aspectos posibles.

Algunas ventajas y oportunidades que brinda este servicio, es la seguridad y confianza tanto para el conductor como para el usuario, aumento de sus ingresos realizando reservas de servicios emitidos a

través del sistema, solo se le será brindado el servicio a un conductor el cual esté más cerca al usuario.

Kit de Seguridad (ANT): El kit de seguridad para el transporte público y comercial, ha sido proporcionado por el proyecto “Seguridad Integral para el Transporte Público y Comercial” a cargo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT); con el objetivo principal de aportar al mejoramiento de la seguridad ciudadana y al mejoramiento de la planificación, control, gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

El Kit de seguridad está compuesto por: 2 cámaras de video, botones de auxilio (1 en buses y 3 en taxis), 1 Grabador digital de video, 1 GPS y un UPS.

Es importante mencionar que para los transportistas el kit de seguridad será entregado e instalado SIN COSTO. Pero es importante recalcar que la transmisión de datos de los equipos será pagada por la ANT durante el primer año y a partir del segundo año los transportistas deberán cancelar alrededor de **\$40,00** dólares por vehículo y por año directamente a la operadora de datos móviles (CNT) valor que aún no ha sido estimado y oficializado por el Directorio de la ANT.

Taxímetro Factúrelo: Es un instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio, independientemente de cualquier valor extra autorizado.

Garaje: En relación con los vehículos, es importante considerar el rubro dirigido al espacio físico donde se deja el vehículo por un tiempo indeterminado cuando el vehículo no está de servicio.

## b) COSTOS VARIABLES

Los costos variables son aquellos rubros que dependen del nivel de actividad que presta el transporte de taxi, su relación es directamente

proporcional, ya que, si el nivel de actividad crece, este valor también lo hace y viceversa.

Dentro de los costos variables se considera los siguientes rubros:

- Combustible
- Rodamiento
- Mantenimiento Preventivo
- Mantenimiento Correctivo

Y se calcula en base a la siguiente ecuación:

$$C_{vi} = \sum (Com + Rod + MPre + Mco)$$

**Dónde:**

**C<sub>vi</sub>:** Costos variables mensuales

**Com:** Gasto en combustible

**Rod:** Gasto en rodamiento

**MPre:** Mantenimiento preventivo

**Mco:** Mantenimiento correctivo

Estos costos variables se encuentran resueltos en el cuadro 19, pg. 368. A continuación se describen los rubros necesarios para obtener los costos variables.

### - **Combustible**

Se refiere a los rubros de dinero destinados a la compra diaria de combustible para el normal funcionamiento del automotor y continuidad de la actividad económica de servicio de transporte comercial de taxi convencional. El costo del combustible dependerá de la potencia del motor, de las condiciones de trabajo y del valor unitario del combustible. Para lo cual se realizará mediciones directas del rendimiento en el consumo de combustible con relación al cilindraje del vehículo promedio utilizado para esta actividad, en el caso de Taxis Convencionales, será la cilindrada (L), de  $1.4 < L < 2.0$ .

Cuadro 8: Funciones de los factores de consumo de combustible de vehículos ligeros según cilindrada y velocidad

CILINDRADA (L)	Rango de velocidades (km/h)	FACTOR DE CONSUMO (g/km)
< 1.4	5 a 12.3	$329.451 - 39.093V + 1.531V^2$
	12.3 a 130	$98.336 - 1.604V + 0.0106V^2$
1.4 < L < 2.0	5 a 13.1	$428.06 - 46.696V + 1.697V^2$
	13.1 a 130	$135.44 - 2.314V + 0.0144V^2$
> 2.0	5 a 12.7	$605.57 - 70.09V + 2.645V^2$
	12.7 a 130	$181.85 - 3.398V + 0.0209V^2$

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### - Rodamiento

Se refiere a los rubros destinados a la adquisición de neumáticos y rodamientos más conocidos como rulimanes que son una parte fundamental para el correcto funcionamiento del vehículo y las condiciones adecuadas del motor.

#### - Mantenimiento Preventivo

Corresponden a los rubros destinados a la conservación de equipos o instalaciones mediante realización de revisión y separación que garanticen su buen funcionamiento y fiabilidad. Se realiza en vehículos con el objetivo de evitar o mitigar las consecuencias de los fallos, logrando prevenir las incidencias antes de que estas ocurran. Las tareas de mantenimiento preventivo incluyen acciones como cambio de piezas desgastadas, cambios de aceites y lubricantes.

En la siguiente tabla se describe los ítems que componen el mantenimiento preventivo de un automotor:

Cuadro 9: Componentes del Mantenimiento preventivo.

Aceite de motor
Aceite de caja
Aceite hidráulico
Engrase general
Filtro de aceite de motor
Filtro de aire
Filtro de combustible
Refrigerante de motor
Zapatas
Pastillas
Kit de embrague
Baterías
Banda de accesorios
Banda de distribución
Rectificación de tambores
Chequeo de sistema eléctrico
Amortiguadores
Rotulas de dirección
Alineación
Balanceo
Calibración de válvulas motor
Calibración y mantenimiento de caja
Lavado motor/carrocería
Engrasado punta ejes
Chequeo alternador
Reemplazo de bujes de suspensión (kit)
Limpieza de inyectores
Rectificación de discos de freno
Terminales de dirección

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

**- Mantenimiento Correctivo**

Corresponde a los rubros destinados a corregir los defectos observados en los vehículos; consiste en localizar averías o defectos y corregirlos o repararlos. Se realiza luego que ocurra una falla o avería en el vehículo que por su naturaleza no pueden planificarse en el tiempo, presenta costos por reparación y repuestos no presupuestadas, pues implica el cambio de algunas piezas del equipo.

En la siguiente tabla se describe los ítems que componen el mantenimiento correctivo de un automotor:

Cuadro 10: Rubros considerados como parte del mantenimiento correctivo

Reemplazo de bomba de inyección
Reparación del motor
Reparación de caja
Cambios de disco de freno (delantero)
Cambio de tambores de freno (posterior)

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

**c) COSTOS DE CAPITAL**

El costo de capital es la tasa mínima de rendimiento requerido sobre los distintos tipos de financiamiento, lo cual permite al propietario del vehículo hacer frente al costo de los recursos financieros necesarios para afrontar la inversión. Este valor se expresa en porcentaje.

Para calcular el costo de capital se utilizará la siguiente fórmula:

$$Ck = Tc \frac{CP}{CP + D} + Kd(1 - 1f) \frac{D}{CP + D}$$

**Dónde:**

- Ck:** Costo de Capital
- Tc:** Tasa de interés real
- CP:** Capital Propio
- D:** Endeudamiento
- Kd:** Interés de Deuda
- 1f:** Impuesto fiscal (SRI)

Es necesario tomar en cuenta el financiamiento que se realiza para la adquisición del vehículo, por lo que un porcentaje pertenecerá al Endeudamiento y otro al Capital Propio.

**- Recuperación del Capital**

Es un indicador con el cual se puede medir la liquidez y riesgos que incide una determinada actividad comercial. Determina el tiempo de recuperación de la inversión. El criterio de decisión para la toma de decisiones mediante este indicador se basa en que, si el periodo de recuperación del proyecto es menor que el periodo de recuperación máximo permitido, el proyecto se acepta, de lo contrario se rechaza.

Para el cálculo de la Recuperación de Capital se utilizará la siguiente fórmula, cuyo resultado se expresa en valor monetario:

$$Ar = \frac{Va(1 + r)^n r - Vs(r)}{(1 + r)^n - 1}$$

**Dónde:**

- RC:** Recuperación de Capital
- VA:** Valor Actual del Vehículo
- VS:** Valor de Salvamento (Valoración Monetario Plan Renova)
- n:** Vida útil del vehículo
- r:** Tasa de Interés Real

### Plan Renova

Dentro de la recuperación de Capital y con el fin de renovar el parque automotor del sector público y comercial, el Gobierno Nacional creó un programa implementado, mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público y comercial que son sometidos al proceso de chatarrización, recibiendo a cambio, un incentivo económico que permite acceder a vehículos nuevos de producción nacional a precio preferencial, mediante la exoneración de aranceles para vehículos importados que garanticen las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejoras al medio ambiente, lo cual beneficia a los propietarios de taxis convencionales en el país.

Los requisitos para la chatarrización son los siguientes (en donde se incluye a taxis):

- Obligatoriamente aquellos vehículos que hayan superado su vida útil.
- De manera voluntaria, los vehículos que tengan una antigüedad mínima de 10 años y quieran acogerse al Plan Renova.
- Obligatoriamente, los vehículos que hubieran sufrido un daño material que se considere como pérdida total por parte de la aseguradora.
- Los vehículos deberán entregarse en las empresas autorizadas ANDEC y ADELCA por parte del propietario del vehículo.

Los valores asignados de incentivo financiero por chatarrización para taxis son:

Cuadro 11: valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares

VALORES ASIGNADOS DE INCENTIVO FINANCIERO POR CHATARRIZACION EN DÓLARES	
Rango de años	TAXIS Y CARGA LIVIANA
	Liviano (Automóvil, Camioneta)
Desde 30	3.527,00
De 25 a 29	3.206,00
De 20 a 24	2.915,00
De 15 a 19	2.650,00
De 10 a 14	2.409,00

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### Rentabilidad

La rentabilidad muestra el rendimiento del capital que el propietario del vehículo obtiene de la inversión realizada. Para determinar este factor se realiza la relación entre los beneficios que proporcionan la actividad económica de un taxi convencional y la inversión que se ha realizado en un inicio el propietario.

Esta cifra es porcentual y se calcula de la siguiente manera:

$$R = \frac{IA \times 100}{Vo}$$

**Donde:**

**R:** Rentabilidad

**IA:** Ingreso Anual

**Vo:** Inversión Inicial

Esta cifra expresa el beneficio que se ha generado por cada dólar invertido en esta actividad.

#### 3.4.3.3 CALCULO DE LA TARIFA

La contraprestación económica de la carrera en taxi convencional se justificará técnicamente por la sumatoria de tres rubros: Costo por kilómetro recorrido, arrancada y costo por minuto de espera. Los valores necesarios para el cálculo de la tarifa así como los resultados se exponen en los cuadros: 20 (tarifa mínima diurna), 21 (tarifa mínima nocturna), 22 (costo por kilómetro recorrido diurno), 23 (costo por kilómetro recorrido nocturno), 24 (Costos de arrancada) y 25 (Costo del minuto de espera). Las fórmulas y descripción de los datos se exponen a continuación.

#### d) TARIFA MÍNIMA DE CARRERA

$$TMC = \sum (Ar + (Ck \times Kmr_{cp}) + (Cme \times Mm_{ecp}))$$

**Donde:**

**TMC:** Tarifa Mínima de Carrera

**Ar:** Arrancada

**Ck:** Costo Kilómetro Recorrido

**Kmrcp:** Numero de Kilómetros recorridos en la carrera realizada

**Cme:** Costo Minuto de Espera

**Mmecp:** Numero de minutos de espera en carrera realizada

Los cuadros 20 y 21 muestran los resultados de la aplicación de la fórmula sobre la tarifa mínima de carrera.

**e) COSTO POR KILOMETRO RECORRIDO**

El costo por kilómetro recorrido se define como el valor monetario que presenta cada kilómetro que recorre el vehículo durante la jornada laboral, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados en el componente “Costos Operacionales” y relacionándolo con el total de kilómetros recorridos por el automotor calculados en el componente “Oferta de Kilómetros”.

La cantidad de kilómetros recorridos entre el lugar de partida y el lugar de destino influye directamente en el incremento de este rubro.

Los costos por kilómetros recorridos se muestran junto a sus datos en el cuadro 21 se calculan bajo la siguiente ecuación:

$$Ck = \frac{\sum(Cfi + Cvi + Cci)}{Kmes}$$

**Donde:**

**Ck:** Costo Kilómetro recorrido

**Cfi:** Costos fijos mensuales

**Cvi:** Costos variables mensuales

**Cci:** Costos de capital mensual

**Kmes:** Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un mes a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

**f) ARRANCADA**

Para compensar monetariamente el tiempo que la unidad de taxi transita sin conseguir carrera se establece un rubro denominado “arrancada” el cual se lo incorpora directamente al momento de calcular el valor mínimo de la carrera.

Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.

Para el cálculo de la arrancada, se utiliza la siguiente ecuación:

$$Ar = \frac{Ck \times (\%NO \times Kdia)}{NC}$$

**Donde:**

**Ar:** Arrancada

**Ck:** Costo Kilómetro recorrido

**% NO:** Porcentaje de no ocupación del taxi en una carrera

**Kdia:** Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

**NC:** Número total de carreras realizadas durante el día.

**g) COSTO MINUTO DE ESPERA**

El costo por el minuto de espera, se refiere a la valoración monetaria de los lapsos de tiempo en los cuales la unidad de taxi convencional se encuentra prestando sus servicios en una carrera, y por diferentes motivaciones necesita detenerse a esperar un corto lapso de tiempo, sin que finalice la carrera o llegue al destino final, un ejemplo de esto es al detenerse frente a un semáforo con la luz roja, cuando existe demasiado tráfico o por solicitud propia del usuario del servicio.

Por tanto, la cantidad de tiempo que el vehículo permanezca detenido durante la carrera, influye directamente en el incremento de este rubro.

Para calcular el costo por minuto de espera, se utilizará la siguiente ecuación:

$$C_{me} = \frac{K_{dia} \times C_k}{12h \times 60 \text{ min}}$$

**Dónde:**

**Kdía:** Es el número de kilómetros recorridos por la unidad de taxi promedio durante un día a razón de realizar la prestación del servicio de transporte comercial bajo la modalidad de taxi.

**Ck:** Costo kilómetro recorrido

**12h:** Doce horas

**60min:** Sesenta minutos.

#### 3.4.3.4 CALCULO TARIFA NOCTURNA

Para el cálculo de la tarifa nocturna se deberá incluir el valor de la remuneración por la jornada de labores nocturnas, entendiéndose por tal, la que se realiza conforme a las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo.

La tarifa mínima de carrera para la noche, será calculada siguiendo la metodología de la Tarifa aplicada para el día. Por tanto, para obtener este valor se realizará la sumatoria de los tres rubros que lo componen:

- Costo por kilómetro recorrido
- Arrancada
- Costo por minuto de espera

Las entrevistas directas se enfocan en el levantamiento de información presencial sobre los diferentes insumos necesarios para el cálculo; esto quiere decir:

- Recopilación de información sobre salarios de conductores
- Jornada Laboral
- Duración de carreras
- Recorrido

Los formatos se muestran a continuación:

Cuadro 12: Formato para la recopilación de información para el cálculo de tarifa nocturna.

Fecha:		Disco:		Operadora:	
Hora inicio de carrera	Lugar donde inicia la carrera	Lectura del kilometraje inicial	Hora finaliza la carrera	Lugar destino de la carrera	Lectura del kilometraje final

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 13: Componentes de los costos fijos.

RUBRO Cambio / Revisión	FRECUENCIA cambio / revisión					COSTO USD
	DÍA	SEMANA	MES	AÑO	≤ AÑO	
Sueldo del conductor						
Seguro obligatorio de accidentes de tránsito						
Seguro privado anual						
Matriculación vehicular						
Permisos de operación y habilitación						
Revisión vehicular						
Impuesto fiscal						
Cuotas sociales						
Otros gastos administrativos						
Comunicación de radios						
Kit de seguridad de la ANT						
Taxímetro facturero						
Garaje						

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 14: Componentes de los costos variables.

RUBRO Cambio / Revisión	FRECUENCIA cambio / revisión					COSTO USD
	DÍA	SEMANA	MES	AÑO	≤ AÑO	
Combustible						
Rodamiento						
Aceite de motor						
Aceite de caja						
Aceite hidráulico						
Engrase general						
Filtro de aceite de motor						
Filtro de aire						
Filtro de combustible						
Refrigerante de motor						
Zapatas						
Pastillas						
Kit de embrague						
Baterías						
Banda de accesorios						
Banda de distribución						
Rectificación de motores						
Chequeo de sistema eléctrico						
Amortiguadores						
Rotulas de dirección						
Alineación						
Alineación						
Balanceo						
Calibración de válvulas motor						
Calibración y mantenimiento de caja						
Lavado motor / carrocería						
Engrasado punta ejes						
Chequeo alternador						
Reemplazo de bujes de suspensión (kit)						
Limpieza de inyecciones						
Rectificación de discos de freno						
Terminales de dirección						

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 15: Componentes de los costos variables.

RUBRO Cambio / Revisión	FRECUENCIA cambio / revisión					COSTO USD
	DÍA	SEMANA	MES	AÑO	≤ AÑO	
Reparación del motor						
Reparación de caja						
Cambio de disco de freno (delantero)						
Cambio de tamborea de freno (posterior)						

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

### 3.4.3.5 RESULTADOS

#### Oferta de kilómetros y costos operacionales de la unidad de taxi

Cuadro 16: Cálculo de oferta en kilómetros.

CALCULO DE OFERTA DE KILÓMETROS	
Kilómetros al día=	91.83
Kilómetros al mes=	1760.91
Número de carreras=	14.00
Número de Carreras Cortas=	10.00
Kilómetros de Carreras Cortas=	1.76
Número de Carreras Intermedias	2.00
Kilómetros de Carreras Intermedias	8.00
Número de Carreras Largas=	2.00
Kilómetros de Carreras Largas=	29.13
Días Laborables	30.00
Porcentaje de no ocupación	0.29
Kilómetros recorridos sin pasajeros=	2.43
Kilómetros recorridos con pasajeros=	5.87

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

#### Costos operacionales

Cuadro 17: Cálculo de costos operacionales.

COSTOS OPERACIONALES USD	
Kilómetros al día=	<b>684.78</b>
Kilómetros al mes=	514.24
Número de carreras=	170.53

#### Costos fijos

Cuadro 18: Cálculo de costos fijos.

COSTOS FIJOS USD	
Costos fijos=	<b>514.24</b>
Mano de Obra=	469.23
Seguro=	5.25
Legalización=	1.76
Gastos Administrativos=	15.00
Gastos Operativos=	23.00

#### Costos Variables

Cuadro 19: Cálculo de costos variables.

COSTOS VARIABLES USD	
Costos Variables=	<b>170.53</b>
Gasto en Combustible=	73.33
Gasto en Rodamiento=	10.00
Mantenimiento Preventivo=	72.00
Mantenimiento Correctivo=	15.20

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Los resultados que se exponen a continuación se obtuvieron en base a las fórmulas expuestas en el inciso 3.4.3.3 *Cálculo de tarifas*. Pg. 364.

### Calculo de tarifa

Cuadro 20: Cálculo de tarifa mínima de carrera diurna.

CALCULO DE TARIFA MÍNIMA DE CARRERA EN TAXI CONVENCIONAL DIURNA	
<b>Tarifa Mínima de Carrera=</b>	1.48
Arrancada=	0.75
Costo kilómetro recorrido=	0.39
Kilómetros recorridos en la carrera=	1.76
Costo minuto de espera=	0.05
Minutos en espera=	1.00

Cuadro 21: Cálculo de tarifa mínima de carrera nocturna.

CALCULO DE TARIFA MÍNIMA DE CARRERA EN TAXI CONVENCIONAL NOCTURNA	
<b>Tarifa Mínima de Carrera=</b>	1.74
Arrancada=	0.88
Costo kilómetro recorrido=	0.46
Kilómetros recorridos en la carrera=	1.76
Costo minuto de espera=	0.06
Minutos en espera=	1.00

### Costo por kilómetro recorrido

Cuadro 22: Cálculo de costo por km recorrido diurno.

COSTO POR KILOMETRO RECORRIDO DIURNO	
<b>Costo por kilómetro recorrido=</b>	0.39
Costos fijos=	514.24
Costos variables=	170.53

Cuadro 23: Cálculo de costo por km recorrido nocturno.

COSTO POR KILOMETRO RECORRIDO NOCTURNO	
Costo por kilómetro recorrido=	0.46
Costos fijos=	631.55
Costos variables=	170.53

### Costo de arrancada

Cuadro 24: Cálculo de arrancada.

ARRANCADA	
Arrancada=	0.75
Costo del kilómetro recorrido=	0.39
Porcentaje de no ocupación	0.29
Kilómetros al día=	91.83
Número de carreras=	14.00

### Costo del minuto de espera

Cuadro 25: Cálculo de costo por minuto de espera.

COSTO MINUTO DE ESPERA	
Costo del minuto de espera=	0.05
Kilómetros al día=	91.83
Costo del kilómetro recorrido=	0.39
12h=	12.00
60min=	60.00

Fuente: Equipo Consultor PSM, 2017.

Cuadro 26: Cuadro para la calibración de taxímetros.

Cuadro para la calibración de taxímetros	
Tarifa mínima diurna=	1,48
Tarifa mínima nocturna=	1,74
Costo de arranque=	0.55
Minuto de espera=	0.05
Costo del kilómetro diurno=	0.39
Costo del kilómetro nocturno=	0.75

## 3.5 Tarifas Nuevas Propuestas.

Las tarifas mínima recomendada diurna es de **\$ 1.48**, mientras que las tarifas mínima recomendada nocturna **\$ 1.74**, el arranque se establece de **\$0.55**, el minuto de espera es de **\$ 0.05**, el kilómetro recorrido diurno tiene un valor de **\$0.39** y el valor del kilómetro recorrido nocturno es de **\$ 0.75**.



PLIEGO

PLIEGO

PLIEGO

PLIEGO

PLIEGO

PLIEGO

**PLIEGO DE RECOMENDACIONES PARA LA  
OPTIMIZACIÓN DE LA MATRICULACIÓN Y  
REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR**



## PLIEGO DE RECOMENDACIONES PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA OPERACIONAL DE MATRICULACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

### 1. Sistema Operacional de Matriculación

**A.** Todas las personas (Directores Provinciales; CTE; GAD competentes; Jefes de Oficina de Atención; Recaudadores; etc.) involucrados en el proceso de matriculación, serán los responsables disciplinarios, administrativa, civil y penalmente de la emisión de matrícula de un vehículo, por lo tanto, deberán verificar que coincidan todos los datos, documentos y demás requisitos establecidos en la LOTTTSV, Reglamento y en el presente Manual, y dar plena observancia a las siguientes consideraciones:

1. No se solicitarán las copias del Registro Único de Contribuyentes cuando la ANT disponga de sistemas de consulta electrónicos.
2. La verificación al momento de la matriculación del pago de impuestos al rodaje o de mantenimiento de vías solicitado por el Municipio de Limón Indanza o el Consejo Provincial de Morona Santiago respectivamente, la Dirección Provincial de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberán prestar toda su colaboración. Por otra parte, se deberá solicitar a los representantes del Municipio de Limón Indanza que realicen convenios con el SRI, para que dichos pagos se efectúen directamente a través de los Bancos autorizados.
3. Cuando se presuma adulteración de documentos, alteración de números seriales de motor y/o chasis o las placas de identificación de un vehículo, se deberá poner a órdenes de la autoridad competente al portador de estos documentos.
4. En los procesos de renovación de un título habilitante, se deberá retener e invalidar el documento anterior previo a la emisión del nuevo documento.
5. Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a 1.000 kilómetros y su año de fabricación consta igual o uno mayor o menor al año en curso, que cumplan con las disposiciones de seguridad automotriz vigentes para su comercialización; están exentos de la Revisión Técnica Vehicular durante tres periodos contados a partir de la fecha de su adquisición.
6. Los vehículos de competencia, deberán registrarse en la Base de Datos creada por la ANT de acuerdo al Reglamento vigente para el efecto.
7. El comprador de un vehículo automotor que no registre en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo determinado en la LOTTTSV será sancionado conforme a lo establecido en la misma.
8. Los gestores debidamente autorizados por la ANT podrán realizar trámites únicamente en la Provincia de Morona Santiago donde el concesionario tiene su domicilio, siempre y cuando cumplan con lo establecido en el presente manual.
9. En el caso de matriculación de vehículos nuevos de servicio estatal o diplomático lo podrán hacer a través de gestores autorizados de las casas comerciales, o por un funcionario debidamente autorizado por el Jefe de Servicios Generales o de quien haga sus veces de Instituto Estatal.
10. Para la matriculación de vehículos por transferencia de dominio se verificará en el sistema informático la existencia de limitaciones de venta (gravámenes), no se solicitará la presentación de un certificado ni se emitirá el mismo posterior a la emisión de la matrícula.
11. En los procesos de matriculación de vehículos de servicio público, comercial y de cuenta propia se verificará lo siguiente, en los casos que corresponda:

- 11.1.** Licencia de conductor profesional o contrato del conductor debidamente inscrito, en el Ministerio de Relaciones Laborables.
- 11.2.** Validación de la resolución de cambio de socio o de unidad otorgado por la ANT, Direcciones Provinciales de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la ANT o por los municipios que hayan asumido las competencias de tránsito, de acuerdo al ámbito de sus competencias y
- 11.3.** Validación del permiso de operación vigente; mientras se genera la base de datos de transporte que permita la verificación correspondiente en el sistema informático.
- 12.** Para la matriculación de vehículos de transporte público y comercial o cambio de servicio público, comercial a particular, estatal o diplomático, se deberá verificar la vida útil del vehículo y en ningún caso se podrá realizar el cambio de servicio de vehículos que hayan cumplido con esta condición, el sistema informático de la ANT deberá incluir en sus controles esta verificación, los buses de servicio público no se podrán matricular en el servicio particular.
- 13.** El sistema informático de la ANT permitirá el registro de las dos revisiones semestrales que deben realizar los vehículos de transporte público y comercial, con el fin de generar consolidados de revisión y emitir los documentos que correspondan para certificar el cumplimiento de este requisito.
- 14.** Para matriculación por primera vez de vehículos que han sido ingresados al país bajo el régimen de menaje de casa, se ingresará un bloqueo de venta en el sistema, bajo el concepto de prohibición de enajenar, y se registrará como observación la palabra “no negociable” en la especie de matrícula. Este trámite podrá ser realizado únicamente por el propietario.
- 15.** En caso de matriculación de vehículos por Remate, Adjudicación o Prescripción se debe considerar lo siguiente:
- 15.1. Vehículos no matriculados en años anteriores.-** El cálculo de la matrícula se lo realizará desde la fecha del acta del remate, la fecha de resolución de la adjudicación o la fecha de la sentencia de la prescripción, es decir, el cobro se lo realizará como si fuera vehículo nuevo.
- 15.2. Vehículos matriculados en años anteriores.-** Deben poseer registro de placas y el cálculo de la matrícula se lo realizará como si fuera una renovación con los recargos correspondientes de acuerdo al registro que conste en la base nacional de datos, de no constar en dicha base, se solicitará copia certificada de la última matrícula.
- 16.** En caso de matriculación de vehículos adquiridos bajo la figura de Leasing, se hará constar como propietario del vehículo a quien conste en la factura comercial física o electrónica y se hará constar en las observaciones leasing.
- 17.** Para el caso de matriculación de vehículos adquiridos bajo la figura de fideicomiso, se hará constar como propietario del vehículo al fideicomiso. No tiene ningún tipo de restricción.
- 18.** Los colores registrados en las facturas físicas o electrónicas de vehículos nuevos deberán guardar relación con los colores homologados por la ANT.
- 19.** Los vehículos particulares de clase sedan, station wagon y furgonetas no podrán ser pintados de color amarillo, de igual manera las camionetas particulares no podrán ser de color blanco con franjas de color verde.
- 20.** En los casos de GAD que hayan asumido las competencias, podrán definir colores para identificar servicios, siempre que cuenten con la aprobación de la ANT.
- B.** Procedimientos para el cobro del recargo en el proceso de matriculación, por retraso a revisión anual o semestral, se procederá de acuerdo a la calendarización:

1. **Caso A:** si el propietario de un vehículo no realiza el pago de la matrícula dentro del plazo establecido en la calendarización, el SRI aplicará la sanción automáticamente, sin embargo, se deberá verificar que ésta condición se cumpla, caso contrario se deberá solicitar el depósito de los valores no registrados en las instituciones del sistema financiero autorizadas por la ANT.
  2. **Caso B:** si el propietario de un vehículo realiza el pago de la matrícula dentro del plazo establecido en la calendarización, pero se presenta a la revisión vehicular fuera de este plazo, se deberá solicitar el depósito de los valores no registrados en los Bancos autorizados por la ANT.
  3. **Caso C:** Si el propietario de un vehículo ha realizado el pago y se ha presentado a revisión vehicular dentro del plazo establecido en la calendarización, pero no puede finalizar su trámite por causas inherentes a la ANT no se cobrará valor alguno, como respaldo, el Director de la UMTTTSV deberá emitir un informe donde haga constar las razones por las que no se pudieron realizar dichos trámites.
- C. Para la emisión de matrículas se deberán cumplir las siguientes fases:
1. Revisión vehicular, en caso de no ser aprobada se informará al usuario y se asignará una nueva fecha.
  2. Recepción y validación de documentación y cancelación de valores, en caso de no cumplimiento se informará y devolverá los documentos al usuario.
  3. Registro, confirmación o actualización de información en el sistema.
  4. Legalización y entrega de matrícula.

## 2. REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

- A. El certificado de revisión técnica vehicular, será emitido por la Unidad Municipal de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Limón Indanza.

Los vehículos de servicio público y comercial deberán realizar dos revisiones técnicas vehiculares por año, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución de Calendarización.

- B. El certificado de revisión vehicular es uno de los requisitos determinados para el otorgamiento de matrícula respectiva.

En todo trámite de vehículo usado que conlleve levantamiento de improntas, se verificará en el sistema que las características del vehículo no hayan cambiado, de ser así, se procederá a regularizar dicho cambio en el sistema.

En caso de inconsistencia en la numeración de chasis o motor, se solicitarán copia certificada de los orígenes del vehículo, para determinar si fue un error de digitación, y se procederá a corregirlo.

En caso de no existir los orígenes, se solicitará un certificado de originalidad de series, emitido por la Policía Judicial, Criminalística, Juez o de la Oficina de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de la CTE.

En caso de detectarse alguna anomalía en la serie de identificar del motor y/o del chasis, obligatoriamente se exigirá el revenido químico y se verificará la autenticidad de la documentación ante las instituciones correspondientes.

Si un vehículo se encuentra detenido por cualquier circunstancia, y no cuenta con la matrícula vigente, para el efecto de la liberación del mismo, el ciudadano deberá presentar el pago de la matrícula realizado

en los bancos autorizados para posteriormente realizar el proceso de matriculación.

Para constancia de haber aprobado la revisión anual o semestral, según sea el caso, se entregará al usuario el adhesivo de circulación vehicular, el mismo que deberá ser ubicado en el parabrisas frontal del vehículo, en el caso de motocicletas el mismo deberá estar colocado en el lado izquierdo del tanque de gasolina.

El sistema informático de la ANT permitirá generar el registro de Revisiones Semestrales por Operadora y posterior emisión de consolidados de revisión.

**C.** Para efectuar la revisión técnica vehicular, el interesado deberá presentar ante los responsables de la Revisión Técnica Vehicular, los siguientes requisitos:

1. Original del documento de identificación del propietario del vehículo o representante legal en caso de persona jurídica.
2. Original de matrícula o certificación vigente.
3. Verificación del permiso o contrato de operación vigente, otorgado por los organismos de tránsito competentes.
4. Verificación de la resolución del cambio de socio o de unidad otorgado por la ANT.

**D.** Criterios de evaluación de la revisión vehicular

1. **Vehículo Aprobado:** Se considerará aprobado todo vehículo que cumpla con lo establecido en el Art. 312 del Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV.
2. **Vehículo Reprobado:** Será declarado reprobado, todo vehículo que presente una falla que afecte el funcionamiento mecánico, no cumpla normas de seguridad o que alguna característica se oponga a las regulaciones vigentes.

**E.** Componentes de la revisión:

1. Verificación del número de chasis y motor.
2. Motor: verificación de fugas de aceite, ruidos extraños y características de los gases de escape.
3. Dirección: verificación de juego de volante, pines y bocines, terminales y barreras de dirección.
4. Frenos: verificación de pedal y estacionamiento.
5. Suspensión: espirales, amortiguadores, resortes o paquetes, mesas.
6. Transmisión: verificación de fugas de aceite, engrane correcto de marchas.
7. Eléctrico: funcionamiento de luces de iluminación y señalización, internas y externas del vehículo, limpiaparabrisas, bocinas.
8. Neumáticos: verificación de la profundidad de cavidad de la banda de rodadura, mínimo 1,60 mm.
9. Tubo de escape: deberá ser provisto de silenciador y salidas sin fugas.
10. Carrocería: verificación de recubrimiento interno y externo, pintura, vidrio de seguridad para uso automotor claros, asientos, asideros de sujeción, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, plumas limpiaparabrisas, pito.
11. Equipos de emergencia: extinguidor de capacidad de acuerdo al vehículo, triángulos de seguridad, botiquín médico, linterna, llanta de emergencia, gata y elevador, juego de herramientas básicas.
12. Taxímetro y otros equipos de seguridad: solo para taxis.

Para los casos de transferencia de dominio se procederá a la verificación de Improntas de motor y chasis que deberán ser adheridas al formato

aprobado por la ANT, en caso de detectarse algún tipo de alteración, se solicitará el certificado de originalidad de la serie de identificación del motor y/o del chasis.

- F.** Con excepción de la inspección visual del vehículo y la detección de holguras, todas las pruebas de revisión deben ser automáticas, computarizadas e íntegramente realizadas por equipo mecatrónico. Los resultados deben ser instantáneamente procesados por una central computarizada, en función de las mediciones efectuadas por cada uno de los equipos de la línea. El centro deberá disponer de los adecuados niveles de seguridad, que impidan la alteración o manipulación de los resultados de una o de varias revisiones.
- G.** Los resultados de la inspección visual y de holguras, así como la identificación del vehículo serán documentados electrónicamente a través de terminales de computadora convenientemente dispuestos en la línea de revisión.
- H.** Los resultados totales de la revisión no deben ser conocidos por el propietario del vehículo ni tampoco por ninguno de los miembros del personal de los centros hasta finalizada la revisión integral del automotor.
- I.** La identificación del vehículo y el control legal del mismo deben ser realizados exclusivamente por un representante de la autoridad de tránsito competente o su delegado.
- J.** Los certificados de revisión vehicular y todos los resultados, incluidos los de las inspecciones visuales, deben ser automáticamente impresos en un formulario diseñado y provisto a los Centros por la autoridad competente. Cualquier rasgo caligráfico, tachón, borrón o alteración presente en el certificado de revisión lo invalidará.
- K.** Los equipos deben tener protección contra la alteración voluntaria o involuntaria de resultados

- L.** El ajuste del equipo se debe realizar siguiendo estrictamente los procedimientos y frecuencias especificados por el fabricante de los equipos.
- M.** Los equipos deben ser ajustados al menos luego de cada mantenimiento correctivo.
- N.** Previo la revisión vehicular
  - 1.** Antes de realizar las pruebas, se deben efectuar las siguientes tareas:
    - 1.1.** Precalentar y estabilizar todos los equipos.
    - 1.2.** Verificar la comunicación entre los módulos de la línea de revisión y el servidor central de procesos.
    - 1.3.** Limpiar todas las superficies de contacto, poniendo especial énfasis en eliminar residuos de grasa, lubricantes, agua o cualquier otro material que pueda producir deslizamientos no deseados.
- O.** Documentación de la revisión técnica vehicular:
  - 1.** Identificación vehicular:
    - 1.1.** Verificar la autenticidad de la documentación habilitante del vehículo y su correspondencia con el número de motor y/o chasis o el VIN, según corresponda.
    - 1.2.** Verificar el número de las placas del vehículo y su correspondencia con la documentación habilitante.
    - 1.3.** Verificar el certificado de revisión técnica vehicular y el adhesivo anterior correspondiente (exceptuando vehículos nuevos).
    - 1.4.** Verificar la correspondencia del color, marca y modelo del vehículo con los descritos en la documentación habilitante.

- 1.5.** Ingresar la información de identificación del vehículo al sistema informático desde el terminal apropiado.

**P.** Inspección visual

- 1.** Esta revisión se debe realizar tomando en cuenta el tipo de vehículo y su configuración original, aplicando los temas de revisión en cada caso según corresponda.
- 2.** Para todos los vehículos con carrocería de habitáculo o carga se debe revisar la existencia de óxidos o fisuras en los siguientes elementos estructurales:
  - 3.** Pilares y puertas.
  - 4.** Marcos de parabrisas.
  - 5.** Anclajes y soportes de bisagras de puertas, compuertas y capot.
  - 6.** Para los vehículos con menos de 4 ruedas, se debe revisar la integridad de los elementos estructurales del chasis del vehículo.
  - 7.** Se debe revisar la no existencia de aristas vivas o materiales sobresalientes a la carrocería y que puedan poner en riesgo a sus ocupantes o a las demás personas.
  - 8.** En vehículos de más de tres ruedas, se debe revisar la existencia de parachoques anterior y posterior así como su correcto anclaje y sujeción.
  - 9.** En aquellos vehículos que los posean, se debe revisar que los acoples frontales y posteriores tales como tecla eléctrica, barra de tiro, gancho, tomas eléctricas, bolas de acople para remolque, etc. no sobresalgan de los parachoques ni obstruyan la visibilidad de placas y/o luces.
  - 10.** En automotores de más de tres ruedas, se debe revisar la existencia de todos los vidrios del vehículo y su integridad.
- 11.** En los vehículos de uso público, se debe revisar la correcta apertura y cierre de todos los vidrios laterales.
- 12.** Comprobar la perfecta visibilidad del conductor del vehículo.
- 13.** Revisar la no existencia de vidrios polarizados no autorizados.
- 14.** Revisar la existencia e integridad de los dos espejos retrovisores laterales externos del vehículo.
- 15.** En vehículos de más de tres ruedas, se debe revisar la existencia del espejo retrovisor central interno a excepción de aquellos en los que, debido a sus características funcionales, no sea posible la visibilidad desde el interior hacia la parte posterior del vehículo.
- 16.** Comprobar la perfecta visibilidad del conductor a través de los retrovisores.
- 17.** Revisar el correcto anclaje y sujeción de los asientos.
- 18.** Revisar el correcto anclaje, sujeción y funcionamiento de los cinturones de seguridad.
- 19.** En aquellos asientos que posean espaldar con porta-cabezas, revisar que estos se encuentren instalados y firmemente sujetos.
- 20.** En vehículos automotores comprobar la existencia de pito o bocina.
- 21.** En automotores de más de tres ruedas, revisar la existencia y correcto funcionamiento de los limpiaparabrisas según corresponda.
- 22.** Revisar la existencia, colores y correcto funcionamiento de las luces de posición, de guía, de freno, direccionales, intermitentes de parqueo, de reversa; ésta última no se revisará en los vehículos de menos de cuatro ruedas.
- 23.** Para los vehículos de más de 9 pasajeros, vehículos y unidades de carga, la existencia y correcto funcionamiento de las luces de volumen.

24. En los vehículos de más de 9 pasajeros, se debe revisar la existencia de los adhesivos reflectantes reglamentarios.
25. Revisar la existencia y correcto cierre de las tapas del combustible.
26. En los vehículos de uso público, se debe revisar la uniformidad y correcta instalación de la cubierta del piso, la misma que debe ser de un material antideslizante y sin orificios, salientes o aristas vivas.
27. En vehículos de uso público revisar además los requisitos específicos establecidos por la autoridad competente, para obtener la habilitación operacional.
28. Se debe revisar las siguientes reformas a la constitución original del vehículo:
  - 28.1. Sustitución del motor por otro de distinta marca y/o tipo.
  - 28.2. Modificación del motor que produzca una variación de sus características mecánicas o termodinámicas, que den lugar a considerar al vehículo como de otro tipo.
  - 28.3. Cambio de ubicación del motor.
  - 28.4. Modificación del sistema de alimentación de combustible para sustituir el que normalmente se emplea en el vehículo por otro de diferentes características, o para utilizar uno y otro indistintamente.
  - 28.5. Cambio o modificación del sistema de frenos.
  - 28.6. Incorporación o eliminación de freno motor.
  - 28.7. Sustitución de caja de velocidades, sincrónica por automática o semiautomática y viceversa. Sustitución de la caja de velocidades por otra caja de distinto número de velocidades.
  - 28.8. Adaptaciones para la utilización por personas discapacitadas o de autoescuelas con modificación de mandos y/o elementos que afecten a la seguridad.
  - 28.9. Modificación del sistema de dirección.
  - 28.10. Montaje de separadores o ruedas de especificaciones distintas a las originales.
  - 28.11. Sustitución de los neumáticos por otros que no cumplan los siguientes criterios de equivalencia respecto de los originalmente recomendados por el fabricante del automotor:
    - 28.11.1. Índice de capacidad de carga.
    - 28.11.2. Índice de categoría de velocidad.
    - 28.11.3. Diámetro exterior.
    - 28.11.4. Perfil y ancho de neumáticos según el tipo de aro.
  - 28.12. Montaje de ejes supletorios o sustitución de ejes “Tandem” por “Tridem” o viceversa.
  - 28.13. Sustitución total o parcial del chasis o de la estructura autoportante, especialmente cuando la parte sustituida sea la que lleva grabado el número del chasis o VIN.
  - 28.14. Reformas del chasis o de la estructura autoportante, cuando origine modificación en sus dimensiones o en sus características mecánicas, o sustitución total de la carrocería por otra de características diferentes.
  - 28.15. Modificaciones de distancia entre ejes o de voladizos.
  - 28.16. Aumento del Peso Bruto Vehicular (PBA).
  - 28.17. Variación del número de asientos.
  - 28.18. Transformación de un vehículo para el transporte de personas en vehículo para transporte de carga o viceversa.
  - 28.19. Transformación de un camión de carga a camión de volteo (volquete), camión cisterna, camión isoterma o frigorífico, camión grúa o wincha, tractocamión, camión hormigonero, porta vehículos o autobús.
  - 28.20. Transformación a vehículo blindado.

- 28.21.** Modificación de las dimensiones exteriores de un vehículo, de su elevación o de su emplazamiento.
- 28.22.** Transformaciones que afecten a la resistencia de las carrocerías o a su acondicionamiento interior, tales como ambulancia, funerario, canastilla, bomberos, etc.
- 28.23.** Incorporación de elevadores hidráulicos o eléctricos para carga.
- 28.24.** Modificaciones del techo (integral, convertible).
- 28.25.** Sustitución del volante original por otro de dimensiones menores.
- 28.26.** Uso de conjuntos funcionales adaptables (kits) que simplifiquen una de las reformas antes citadas.
- 29.** Se debe revisar el tablero del vehículo, atendiendo a los siguientes aspectos, en función de la configuración original de fábrica del vehículo:
  - 29.1.** Existencia y funcionamiento de luces indicadoras de carga a la batería, presión de aceite, temperatura del refrigerante y direccionales.
  - 29.2.** Existencia y funcionamiento de velocímetro y medidor del nivel de combustible.
  - 29.3.** Existencia y funcionamiento del sistema de iluminación nocturna del tablero.
- 30.** En los vehículos de más de tres ruedas, se debe revisar el juego del volante y verificar en cuál de los siguientes rangos se encuentra:
  - 30.1.** 1° - 45 °.
  - 30.2.** 46° - 59° y,
  - 30.3.** 60° en adelante
- 31.** En vehículos motorizados de más de 3 ruedas revisar y documentar la existencia de:
  - 31.1.** Llanta de emergencia;

- 31.2.** Gata;
- 31.3.** Llave de ruedas;
- 31.4.** Triángulos reflectivos;
- 31.5.** Botiquín; y
- 31.6.** Extintor de incendios

**Q.** Pruebas de neumáticos en vehículos de más de tres ruedas:

- 1.** Verificar que la presión de inflado de los neumáticos del vehículo sea la recomendada por el fabricante de los mismos y que se encuentra impresa en la cara externa de estos.
- 2.** El vehículo, iniciará la revisión haciendo pasar uno de sus neumáticos delanteros por sobre la placa móvil, a la velocidad indicada por el fabricante del equipo; el resultado se debe expresar en m. Km-1.

**R.** Pruebas de neumáticos en todos los vehículos:

- 1.** Con la ayuda del detector de profundidad de labrado, se debe revisar la profundidad del surco de más desgaste de todos y cada uno de los neumáticos del vehículo.
- 2.** Se documentará la menor de las profundidades leídas.

**S.** Prueba de Suspensiones:

- 1.** Para vehículos de más de tres ruedas y con un peso neto inferior a los 3.500 kg. El vehículo debe posicionarse sobre las placas vibradoras eje por eje, la prueba no debe iniciarse antes de que el eje a revisar se encuentre en la posición indicada por el fabricante del equipo y el automotor haya sido correctamente asegurado.
- 2.** Se debe documentar la eficiencia porcentual de las suspensiones frontal y posterior.

**T.** Prueba de Frenado:

1. El vehículo debe posicionarse sobre los rodillos giratorios eje por eje, la prueba no debe iniciarse antes de que el eje a revisar se encuentre en la posición indicada por el fabricante del equipo y el vehículo haya sido correctamente asegurado.
2. Documentar la eficiencia total de frenado y el desequilibrio del frenado de las ruedas de un mismo eje, en porcentaje.

**U.** Prueba de Luces:

1. En todos los vehículos se debe revisar y documentar la intensidad luminosa y la alineación vertical y horizontal de las luces frontales de carretera y de cruce mediante el luxómetro y regloscopio autoalineante.

**V.** Prueba de Holguras:

1. Para vehículos de más de tres ruedas, se debe conducir el vehículo hasta el banco detector de holguras, posicionando sus ruedas de dirección sobre las placas móviles, de acuerdo con las indicaciones del fabricante del equipo y asegurando el vehículo en esa ubicación.
2. Si el equipo está montado sobre un elevador en lugar de una fosa, se procederá a su elevación, hasta que el borde inferior de la carrocería se encuentre por sobre la cabeza del técnico revisor.
3. Las placas deben ser accionadas por el técnico revisor desde la fosa o en la parte inferior del elevador del vehículo y con la ayuda de la lámpara halógena se revisarán y, de ser encontradas, se documentarán las siguientes observaciones:
  - 3.1. Ejes y/o brazos delanteros y posteriores con deformaciones, fisuras, roturas, soldaduras defectuosas y huellas de sobrecalentamiento.
  - 3.2. Defectos en la fijación al chasis o a la carrocería.

**3.3.** Guardapolvos inexistentes o con:

**3.3.1.** Ruptura de la goma exterior de protección.

**3.3.2.** Desgaste excesivo de las juntas interiores y pérdida de rigidez.

**3.4.** Juegos excesivos en todas las uniones.

**3.5.** Rodamientos rotos o defectuosos.

**3.6.** Ballestas con:

**3.6.1.** Bujes rotos, deformados o con juego excesivo.

**3.6.2.** Hojas rotas, deformadas o reparadas.

**3.6.3.** Abrazaderas flojas.

**3.6.4.** Pernos y tornillos flojos o aislados.

**3.6.5.** Soportes agrietados, deformados o rotos.

**3.6.6.** Juegos sobre los ejes.

**3.6.7.** Arandelas de seguridad muy desgastadas.

**3.6.8.** Topes de ballestas inexistentes o en mal estado.

**3.7.** Muelles o resortes helicoidales con:

**3.7.1.** Roturas, fisuras o deformaciones.

**3.7.2.** Soportes y anclajes flojos o en mal estado.

**3.7.3.** Topes inexistentes o en mal estado.

**3.7.4.** Juegos sobre los ejes.

**3.7.5.** Pernos y tornillos flojos o aislados.

**3.7.6.** Soportes agrietados, deformados o rotos.

**3.8.** Suspensiones neumáticas o hidráulicas con fugas, deformaciones, accionamientos incorrectos, juegos excesivos, anclajes o sujeciones defectuosos.

- 3.9.** Amortiguadores con:
    - 3.9.1.** Fijación incorrecta o floja.
    - 3.9.2.** Fugas de aceite.
    - 3.9.3.** Deformaciones, golpes, roturas o fisuras.
    - 3.9.4.** Soldaduras.
    - 3.9.5.** Funcionamiento incorrecto.
  - 3.10.** Bielas, barras de torsión y triángulos de suspensión con:
    - 3.10.1.** Incorrecta fijación al chasis o carrocería.
    - 3.10.2.** Deformaciones, fisuras, roturas o soldaduras.
    - 3.10.3.** Ejes de giro defectuoso o trabado.
    - 3.10.4.** Rótulas de suspensión defectuosas o con juego excesivo.
  - 3.11.** Sujeción de la carrocería al chasis defectuosa o insuficiente.
  - 3.12.** Fondo bajo de la carrocería con:
    - 3.12.1.** Deformaciones o roturas.
    - 3.12.2.** Golpes o aplastamientos.
    - 3.12.3.** Corrosión o deterioro.
    - 3.12.4.** Reparaciones por soldadura mal realizadas.
    - 3.12.5.** Sobrecalentamiento como resultado de enderezamientos.
    - 3.12.6.** Orificios en las alas de los largueros.
  - 3.13.** Fugas en los depósitos de aceite y agua.
  - 3.14.** Fugas en bombas y compresores.
  - 3.15.** Sistema de transmisión con:
    - 3.15.1.** Fisuras, roturas, soldaduras o deformaciones en cualquiera de los elementos.
    - 3.15.2.** Juegos excesivos.
    - 3.15.3.** Alineación imperfecta de árboles.
    - 3.15.4.** Desgaste en rodamientos de crucetas.
    - 3.15.5.** Deformación del árbol.
    - 3.15.6.** Desgaste de entalladuras encastes (estriados corredizos).
    - 3.15.7.** Fijación defectuosa de soportes al chasis.
    - 3.15.8.** Semiejes con juegos o deteriorados.
  - 3.16.** Sistema de escape libre, alterado, roto o que incumpla con las disposiciones legales vigentes.
- W.** Prueba de Ruido:
- 1.** El sonómetro debe estar ubicado junto a la línea de revisión, siguiendo las recomendaciones del fabricante en cuanto a la altura y la distancia respecto de la trayectoria vehicular, al ángulo respecto a la horizontal y a los aditamentos requeridos para una adecuada medición.
  - 2.** Se documentará el Nivel de Presión Sonora equivalente (NPSeq) en decibeles (dB), producido por el vehículo durante su paso por la línea de revisión.
- X.** Prueba de Emisiones
- 1.** Para los vehículos propulsados por motores ciclo Otto de 4 tiempos, el método de ensayo debe ser el descrito en la NTE INEN 2203.
  - 2.** Para los vehículos propulsados por motores de ciclo Diesel, el método de ensayo debe ser el descrito en la NTE INEN 2202.

GRUPO CONSULTOR

Directora:

Arq. Estefanía Mora Arias

Consultores:

Arq. Eddy Sucuzhañay Once

Arq. Nardo Salinas Marín

Equipo Técnico de Apoyo

Arq. Verónica Calderón Calderón

Arq. Estefanía Chuiza Inca

Arq. Bernarda Arias Valladares