



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”.

Proyecto de graduación previa la obtención del título de abogado de los tribunales de Justicia de la República del Ecuador.

AUTOR:

Sr. Edison David Sánchez López

TUTOR:

Dr. Mg. Kléver Alonso Pazmiño Vargas

Ambato – Ecuador

2016

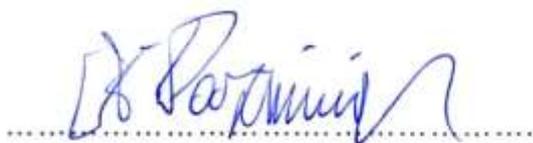
TEMA:

“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”.

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del trabajo de Investigación sobre el tema “**LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO**”, del Sr. Edison David Sánchez López, egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho Proyecto de Investigación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 06 de Junio del 2016.



Dr. Mg. Kléver Alonso Pazmiño Vargas

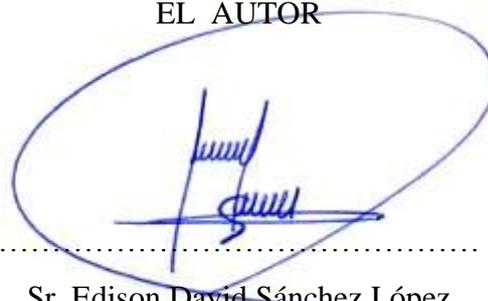
TUTOR

AUTORÍA DEL TRABAJO

La responsabilidad de los dictámenes, observaciones y críticas presentadas en el trabajo de titulación con el tema: **“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”**, pertenece únicamente a Edison David Sánchez López Autor del Trabajo de titulación y propiedad intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, 06 de Junio del 2016.

EL AUTOR



Sr. Edison David Sánchez López

C.I. #° 1804086526

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga uso de este trabajo de titulación como un instrumento favorable para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Concedo los derechos de mi trabajo de titulación, con fines de difusión pública, asimismo faculto su reproducción dentro de las regulaciones de la Universidad.

Ambato, 06 de Junio del 2016.

EL AUTOR



Sr. Edison David Sánchez López

C.I. #° 1804086526

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el trabajo de investigación sobre el tema: **“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”**, presentado por el Sr. Edison David Sánchez López de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,.....

Para constancia Firman:

.....
Presidente

.....
Miembro

.....
Miembro

DEDICATORIA

Mi tesis la dedico con todo mi cariño a mi madre por ser mi mejor amiga, mi aliada, mi ejemplo, quién siempre estuvo a mi lado, brindándome su apoyo incondicional enseñándome que la perseverancia y el esfuerzo son el camino para alcanzar un objetivo más en mi vida.

Edison David Sánchez López

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Técnica de Ambato por haberme brindado mi triunfo profesional y competitivo.

A mis profesores que durante toda mi carrera profesional todos han aportado con un granito de arena a mi formación, y en especial a mi tutor Dr. Mg. Klever Pazmiño Vargas por su valioso refuerzo y siempre sabio consejo en la consecución de este trabajo.

Edison David Sánchez López

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	Pág.
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Certificación del Tutor	iii
Autoría del Trabajo	iv
Derechos de Autor.....	v
Aprobación del Tribunal de Grado	vi
Dedicatoria	vii
Agradecimiento	viii
Índice General	ix
Índice de Tablas	xiv
Índice de Gráficos	xv
Resumen Ejecutivo.....	xvi
Abstract	xvii
Introducción	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema de Investigación	3
Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	3
Macro	3
Meso.....	4
Micro.....	5
Árbol de Problemas.....	6
Análisis Crítico	7
Prognosis.....	8
Formulación del Problema	9
Interrogantes de la Investigación	9

Delimitación de la Investigación.....	9
Delimitación Espacial	9
Delimitación Temporal	9
Unidades de Observación.....	10
Justificación.....	10
Objetivos	12
Objetivo General	12
Objetivos Específicos.....	12

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos.....	13
Fundamentaciones.....	15
Fundamentación Jurídica Filosófica	15
Fundamentación Histórico-Lógico	16
Fundamentación Jurídica Axiológica.....	17
Fundamentación Legal	17
Categorías Fundamentales	18
Subordinación Variable Independiente	20
Subordinación Variable Dependiente	21
Marco Conceptual	22
Subordinación: Variable Independiente	22
Transporte	22
Transporte Terrestre	22
Clases de Servicios de Transporte Terrestre	23
Tipos de Transporte.....	24
Transporte Privado	25
Transporte Público	25
Permisos de Operación.....	26
Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre.....	27
Cooperativas y Compañías de Transporte.....	27
Cooperativas.....	27

Cooperativismo	28
Cooperativas de Servicio y Transporte	28
Cooperativas de Transporte.....	28
Compañías.....	29
Constitución de Compañías.....	29
Ley Orgánica de Transporte Terrestre	30
Funciones y Atribuciones.....	30
Órganos de Transporte	30
Principios Generales.....	31
Comisiones Provinciales	32
Gobiernos Autónomos Descentralizados	33
Control y Seguridad Vial	33
Competencias Municipales	34
Planificación, Regulación y Control de Tránsito	35
Objetivos, Principios y Políticas Municipales	35
Agencia Nacional de Tránsito	35
Organismos Municipales Directores del Tránsito y Transporte	36
Autorización del Permiso de Operación	37
Títulos Habilitantes de Transporte	38
Requisitos Mínimos para Obtención del Título Habilitante	39
Requisitos Máximos de los Títulos Habilitantes.....	39
Procedimiento para Permisos De Títulos Habilitantes.....	40
Transporte por Cuenta Propia	41
Hipótesis.....	42
Señalamiento de Variables.....	42
Variable Independiente	42
Variable Dependiente.....	42

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque	43
Paradigma Crítico Propositivo	43

Modalidad de Investigación.....	44
Investigación de Campo.....	44
Investigación Bibliográfica-Documental.....	44
Niveles o Tipos de Investigación.....	44
Investigación Exploratoria.....	44
Investigación Descriptiva.....	45
Asociación de Variables.....	45
Población y Muestra.....	46
Población.....	46
Operacionalización de Variables.....	47
Operacionalización V I:.....	48
Operacionalización V D:.....	49
Recolección de Información.....	50
Plan para la Recolección de Información.....	50
Plan de Recolección de Información.....	51
Plan de Procesamiento de la Información.....	51

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de Resultados.....	53
Verificación de la Hipótesis.....	64
Planteamiento de la Hipótesis.....	64
Modelo Lógico.....	64
Modelo Matemático.....	64
Modelo Estadístico.....	64
Selección del Nivel Significación.....	65
Descripción de la Hipótesis.....	65
Recolección de Datos y Cálculo Estadístico.....	65
Frecuencias Observadas.....	65
Frecuencias Esperadas.....	65
Especificación de las Regiones de Aceptación y Rechazo.....	66
Cálculo Del χ^2 cuadrado.....	66

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	68
Recomendaciones:.....	69

CAPÍTULO VI
PROPUESTA

Tema de la Propuesta:	71
Datos Informativos:.....	71
Antecedentes de la Propuesta.....	71
Justificación.....	72
Objetivos	73
Objetivo General	73
Objetivos Específicos.....	73
Análisis de Factibilidad.....	74
Jurídica	74
Social.....	75
Política	75
Legal.....	75
Fundamentación	76
Jurídica	76
Axiológica.....	76
Epistemológica.....	77
Desarrollo de la Propuesta	78
Modelo Operativo de Ejecución de la Propuesta	82
Administración de la Propuesta	84
Plan de Evaluación.....	85
Bibliografía	86
Anexos	
Glosario	
Paper	

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla No. 1 Población y Muestra.....	46
Tabla No. 2 Variable Independiente: Permisos de Operación	48
Tabla No. 3 Variable Dependiente: Gobiernos Autónomos Descentralizados	49
Tabla No. 4 Plan de Recolección de Información.....	51
Tabla No. 5 Plan de procesamiento de la información	51
Tabla No. 6 Representación gráfica pregunta 1	53
Tabla No. 7 Representación gráfica pregunta 2	55
Tabla No. 8 Representación gráfica pregunta 3	56
Tabla No. 9 Representación gráfica pregunta 4	57
Tabla No. 10 Representación gráfica pregunta 5	58
Tabla No. 11 Representación gráfica pregunta 6	59
Tabla No. 12 Representación gráfica pregunta 7	60
Tabla No. 13 Representación gráfica pregunta 8	61
Tabla No. 14 Representación gráfica pregunta 9	62
Tabla No. 15 Representación gráfica pregunta 10	63
Tabla No. 16 Frecuencias Observadas	65
Tabla No. 17 Frecuencias Esperadas	66
Tabla No. 18 Cálculo del χ^2 Cuadrado.....	67
Tabla No. 19 Modelo Operativo	83
Tabla No. 20 Plan de Evaluación.....	85

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol de problemas	6
Gráfico No. 2 Categorías fundamentales	19
Gráfico No. 3 Subordinación Variable Independiente.....	20
Gráfico No. 4 Subordinación Variable Dependiente	21
Gráfico No. 5 Representación gráfica pregunta 1	53
Gráfico No. 6 Representación gráfica pregunta 2	55
Gráfico No. 7 Representación gráfica pregunta 3	56
Gráfico No. 8 Representación gráfica pregunta 4.....	57
Gráfico No. 9 Representación gráfica pregunta 5	58
Gráfico No. 10 Representación gráfica pregunta 6.....	59
Gráfico No. 11 Representación gráfica pregunta 7	60
Gráfico No. 12 Representación gráfica pregunta 8.....	61
Gráfico No. 13 Representación gráfica pregunta 9.....	62
Gráfico No. 14 Representación gráfica pregunta 10.....	63
Gráfico No. 15 Gráfico del Chi cuadrado	67
Gráfico No. 16 Administración de la Propuesta	85

RESUMEN EJECUTIVO

Durante muchos años en América del Sur se permite los intercambios comerciales de transporte y tráfico de mercaderías y personas que desarrollan el comercio subregional; estando sujetos a interrupciones en la autorización de operación por cuenta propia para los vehículos particulares, porque la Agencia Nacional de Tránsito y seguridad Vial no entrega oportunamente a los dueños de los vehículos.

Es importante el estudio de la presente investigación considerando que la población va creciendo y conjuntamente con ello aumenta sus necesidades de comunicación y transferencia de carga y personas que se trasladan de un lugar a otro por las redes del territorio Ecuatoriano; esto permitirá brindar un servicio rápido y oportuno a los usuarios que no desean utilizar el transporte público que está sujeto a rutas y horarios definitivos.

El presente trabajo investigativo es importante porque está apoyada en la bibliografía encontrada en la información web, libros, revistas, documentales, monografías y observaciones de profesionales competentes en tránsito, movilidad, desconcentración y descentralización.

El investigador pudo plantear una alternativa de solución enfocada a los principios de seguridad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad bajo la responsabilidad del sistema nacional de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en coordinación con el con el Gad´s Municipalidad de Ambato.

Con esto se propone añadir un inciso al Art. 2, en los requisitos para la autorización de títulos habilitantes por cuenta propia, y este sea el instrumento para que todos los conductores adquieran la autorización que otorga la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con el Gad´s.

Palabras clave: Competencias, Permisos Operación, Transito, Transporte, Transporte Cuenta Propia, Títulos Habilitantes

ABSTRACT

For many years in South America; trade transport, traffic of goods and people developing sub regional trade have been allowed; these have been interrupted in their operating permits because of their own private vehicles, because the Agencia Nacional de Tránsito (National Agency for Traffic and Road Safety) did not delivery to the owners of vehicles on time.

It is important to study this research considering that the population is growing and it increases their communication needs and charges transportation; and people who move from one place to another by Ecuadorian territory ways; this will provide a quickly and timely service to users who do not wish to use public transport, because it has established routes and schedules.

This research is important because it is supported in literature found on the web, books, magazines, documentaries, essays and observations of competent professionals in transit, mobility, decentralization and crowding information.

The researcher will propose an alternative focused on the principles of security solution, efficiency, universality, accessibility, continuity and quality under the responsibility of the national land transport system and road traffic safety in coordination with the “Municipal de Ambato GADs” (Municipality of Ambato Gad's).

With this paper, the researcher proposes to add a paragraph to article two requirements for the authorization of driving licenses, and this could be the tool for all drivers acquire the permissions granted by the National Transit Agency in coordination with the Gad' s.

Key words: Competitions, Permissions Operation, I travel, Transport, Transport Counts Own, Titles Habilitantes.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación está enfocado a conocer las necesidades de los propietarios de vehículos particulares con permisos de operación por cuenta propia, y los contextos que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad De Ambato, trabajan para otorgar los permisos solicitados por la colectividad de choferes profesionales de la ciudad, por lo que es necesario realizar la investigación del siguiente tema: **“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”**, se tomará en cuenta el aspecto benefactor y legal buscando una sociedad más justa y soberana de las familias ambateñas.

Capítulo I Planteamiento del Problema: Se establece una contextualización macro, meso y micro y se determina el problema a partir del “Diagrama Espina de Pescado” conocido como árbol del problemas, del cual se origina un análisis crítico, a la vez que se determina la importancia que tiene el tema a investigar sobre las causas reales del problema ocasionado entre dos o más fenómenos reales, mediante el análisis del Diagrama Causa-Efecto, la discusión grupal y la aplicación de normas y reglamentos en las diferentes situaciones de tránsito permitirá ampliar, comprender, visualizar razones, motivos o factores principales y secundarios, identificar soluciones, tomar medidas y establecer ordenamientos de operación.

Capítulo II Marco Teórico: Tiene el propósito de realizar una investigación ordenada, coherente e interpretar la realidad a través de conceptos y propuestas que permitan afrontar el problema, de distintos niveles de abstracción que van de lo general a lo particular y que están acoplados con metodologías cuantitativas y cualitativas; todo esto lo construiremos con nuestro conocimiento previo de los fenómenos que afrontamos, trabajo bibliográfico y se realiza un marco conceptual de las categorías más importantes que representan a las variables y se plantea la hipótesis.

Capítulo III Metodología: En este proceso de investigación se utilizarán diferentes métodos y técnicas orientadas a la solución del problema mediante la recolección, análisis y clasificación de datos aquí se presenta y puntualiza los criterios de forma cuantitativa y cualitativa; también permitirá la Operacionalización de variables indicando la medición objetiva de las categorías.

Capítulo IV Análisis e Interpretación de Resultados: En esta sección se analiza los datos obtenidos en las encuestas, se interpreta los resultados y con los datos obtenidos se representa en gráficos estadísticos para la verificación de la hipótesis.

Capítulo V Conclusiones y Recomendaciones: En este capítulo se consignan las conclusiones y recomendaciones obtenidas en las encuestas obtenidas en la investigación sobre los permisos de operación por cuenta propia y que servirán para el desarrollo de la propuesta.

Capítulo VI Propuesta: En este capítulo se despliega los lineamientos específicos de solución al problema sobre la Ordenanza que resuelve expedir la siguiente reforma al Art. 2 de la ordenanza que establece los derechos para el otorgamiento de títulos habilitantes y documentos operacionales, para la prestación de servicios de transporte público, comercial y por cuenta propia, en el cantón Ambato, que según estudios del investigador también se desarrollarán datos informativos, antecedentes investigativos de la propuesta, Justificación, objetivos general y específicos, análisis de Factibilidad, Fundamentaciones, Metodología, Modelo Operativo, Previsión de la Evaluación, Bibliografía y Anexos.

Línea de investigación: Derecho Penal

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema de Investigación

“Los permisos de operación por cuenta propia, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gad Municipalidad De Ambato”.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Contextualización

MACRO

(ONU, 2016). La ONU considero necesario desarrollar señales basadas en códigos, acuerdos convencionales y en 1908 se realizó en Roma el primer congreso Internacional de tránsito donde se establecieron los patrones básicos de las señales de circulación, en 1909 la Convención Nacional de Ginebra estandariza a nivel internacional otro tipo de señales. En la reunión realizada en la sede de la secretaría general de la Comunidad Andina en Lima, los países miembros Bolivia, Colombia, Perú y el Ecuador velaron por el procedimiento sobre el Transporte Internacional de carreteras buscando mejorar las condiciones del transporte, la habilitación y el registro de vehículos y unidades de carga sobre transporte Internacional en las carreteras.

En la Constitución de 1978 los ecuatorianos escogen entre una nueva Constitución Política o la Reforma a la Constitución Política de 1945, la misma que tuvo presencia por 20 años, durante los cuales se prescribieron diferentes normas, entre ellas estaba la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre publicado en el Registro Oficial 1002 de agosto de 1996 y su Reglamento a la aplicación de la ley de Tránsito y Transporte

terrestre que dominaban una serie de disposiciones opuestas y frágiles, que todo en materia de ordenación gozaba de muchos vacíos que causaba una expansión desordenada de operadores de transporte por cuanto no coexistía un marco jurídico que instaure, reglamente y vigile esta actividad a nivel nacional. “La ley transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, del 7 de agosto de 2008”. Determina que con la introducción de automotores al Ecuador, el Estado se ve en la necesidad de crear una Ley de Tránsito en la que se presente los principales objetivos: de organización, planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país y bienestar general de los conductores y peatones. (LOTTTSV, 2015).

MESO

Tungurahua fue la primera provincia en el Ecuador en asumir las competencias de tránsito con el apoyo de la Asociación de Municipalidades del Ecuador, el soporte técnico y los recursos tecnológicos de software desarrollara la Agencia Nacional de Tránsito con soporte de los planes de movilidad, recursos físicos y humanos, competencia que asume la mancomunidad para el buen progreso de la nueva unidad administrativa. En la provincia de Tungurahua los encargados de expedir los permisos de operación es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el GAD Municipalidad De Ambato quienes emiten los Títulos Habilitantes a las Operadoras de Transporte legalmente calificadas y domiciliadas en el cantón Organismo que exige que se cumpla con la ley y el Reglamento. Si bien es cierto el servicio de transporte particular con permisos de operación por cuenta propia constituyen una necesidad apremiante en las actividades sociales, deportivas, culturales, y familiares de nuestra provincia, aún no se ha logrado alcanzar estos permisos para los vehículos privados constituyéndose así en un impedimento para realizar actividades que coadyuvan al bienestar de la población más vulnerable, el uso de los servicios de transporte privado, depende esencialmente del permiso de operación por cuenta propia, que otorgue la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el GAD Municipalidad De Ambato, solucionando en gran parte la oferta que crea su propia demanda.

MICRO

(Municipalidad de Ambato, 2014) La Constitución de la República del Ecuador, en los artículos 238, 240 y 264 instituye que los municipios tienen independencia política, administrativa y financiera para autorizar las competitividades en sus jurisdicciones geográficas establecidas en sus ordenanzas cantonales. En el art. 75 se determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales otorgaran y determinaran las competencias y contratos de operación. Las entidades locales encargadas de la administración del tránsito y transporte terrestre en la ciudad de Ambato regularán la transferencia y las competencias asumidas, mediante la expedición de resoluciones, acuerdos, ordenanzas y reglamentos; además determinara las estrategias y metas. Los funcionarios de la Unidad Municipal de Tránsito a más de verificar lo señalado en la Ley Orgánica de Régimen Municipal y el Reglamento Orgánico Funcional de la Unidad Municipal de Tránsito, tienen el deber de citar y efectuar reuniones con los propietarios de la transportación pública, ayudar a la conexión con la jefatura de Control de Tránsito y Seguridad Vial, Plantear ordenanzas y estatutos al Ilustre Consejo Cantonal.

La agencia nacional de tránsito en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de la Ciudad de Ambato no ha establecido métodos apropiados que aprueben la creación de técnicas sobre los permisos de operación por cuenta propia para vehículos privados, estos satisface las necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo.

ÁRBOL DE PROBLEMAS

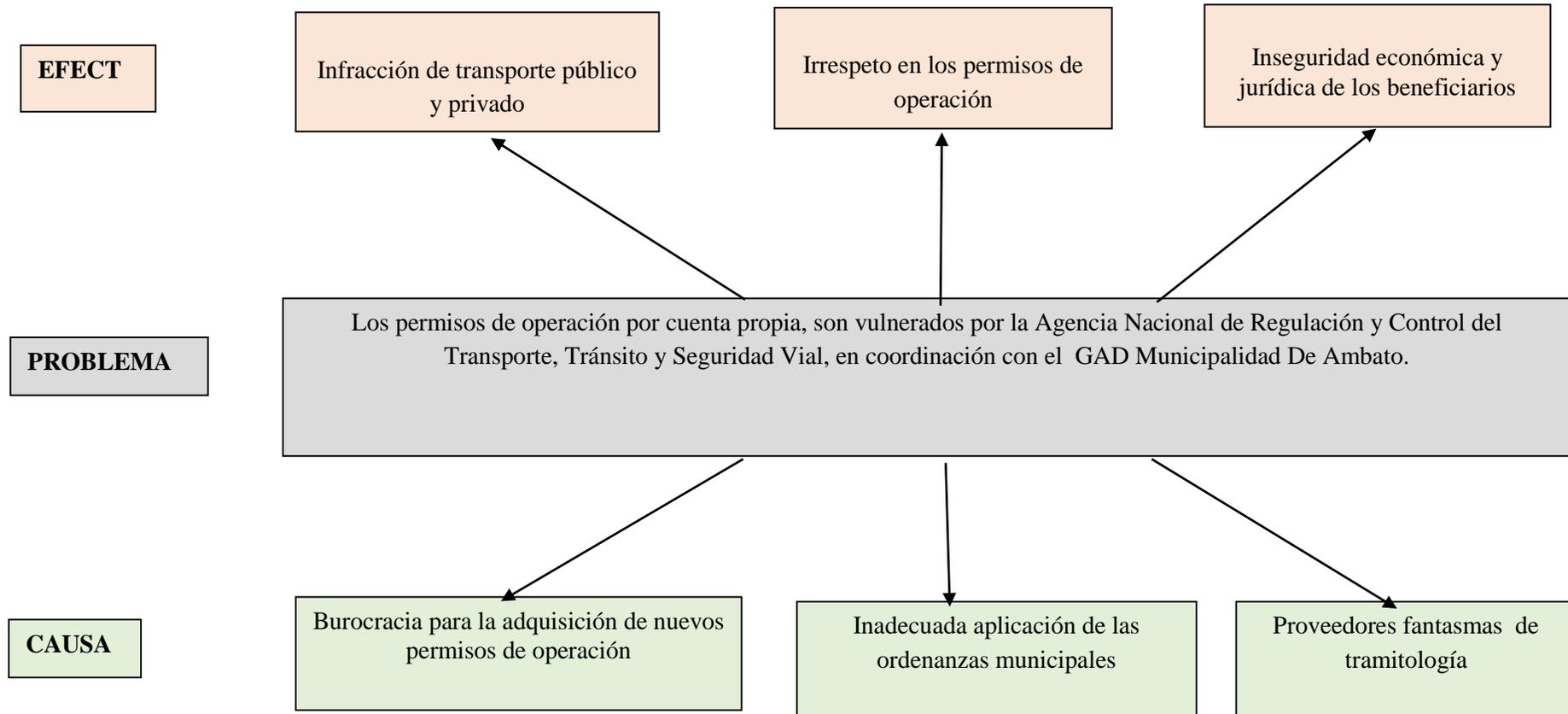


Gráfico No. 1 Árbol de problemas

Fuente: Árbol de problemas

Elaborado por: Edison David Sánchez López.

Análisis Crítico

Considerando que es un actividad laboral la conducción de vehículos públicos y privados de transporte de pasajeros o de carga y que es un medio de vida, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, deberían considerar la autorización a los ciudadanos a conducir un vehículo con la certificación o acreditación respectiva de permisos de operación por cuenta propia y no dificultar con trámites burocráticos que causan molestia, pérdida de tiempo, intranquilidad psicológica y lo que es más coacción tenazmente la situación económica de las familias de los propietarios y conductores de los vehículos; forzando a infringir en las leyes de tránsito y seguridad vial, ordenanzas municipales y reglamentos que todos las personas como ciudadanos miembros de una comunidad debemos cumplir.

Las ordenanzas municipales son normas de gestión Administrativa del Concejo Municipal y de respeto obligatorio, pero su inadecuada aplicación en los permisos de operación por cuenta propia para vehículos particulares hace que las normativas dadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, no revisten interés generales y permanente para la población, ocasionando el irrespeto en la autorización de operación e incumplimiento de las leyes y reglamentos concedidos por el Consejo Nacional de Tránsito.

Casi todos las gestiones de tránsito lamentablemente están sujetos a la contravención, y esta responsabilidad se debe a la escasa información por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, exigiendo a un gran número de conductores que por diferentes razones no pueden realizar sus trámites personalmente pidan apoyo a proveedores fantasmas de tramitología los que en muchos casos han demostrado irregularidades en las gestiones de documentos y esto no es historia sino pan de cada día. La presencia de muchos factores como la inmoralidad, despotismo, injusticia y la falta de actuación

de autoridades judiciales causa inseguridad económica y jurídica a los beneficiarios de vehículos privados que solicitan autorización de permisos de operación para la asistencia de transporte por cuenta propia, el título habilitante conferido por la autoridad competente, es el documento que permitirá a una persona natural o jurídica a circular sin que se detecte ninguna adulteración en los mismos.

En la actualidad son vulnera la autorización de operación por cuenta de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, y aún no se ha considerado una tesis que investigue y establezca estrategias apropiadas para la publicación y eficacia en los permisos habilitantes de transporte terrestre, considerando que los conductores del parque automotor son parte integrante del buen vivir. Además es significativo investigar porque se vulnera la autorización de operación por cuenta propia y buscar técnicas y procedimientos administrativos que sistematicen y modifiquen resoluciones, acuerdos, ordenanzas y reglamentos para armonizar el ordenamiento jurídico y así garantizar calidad en la prestación de servicios de los vehículos privados con permisos de operación por cuenta propia.

Prognosis

La regularización de la autorización de operación por cuenta propia beneficiará a cientos de familias en nuestra ciudad, por cuanto la no legalización se convierte en un problema para los conductores creando una incertidumbre, e inseguridad y en cierto modo es una forma de exclusión de la vida cotidiana. Las personas que realizan sus tareas en el transporte por cuenta propia tienen cierto nivel de irregularidad porque muchas veces se convierten en víctimas de presiones y chantajes por lo que es necesario que la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de la ciudad de Ambato, investigue un procedimiento rápido y claro a los técnicos de regulación y provea su permiso a quienes lo necesita para su propio beneficio.

La Agencia Nacional de Tránsito en Coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de la Ciudad de Ambato, institución encargada de llevar

adelante la habilitación de los permisos de operación debe emitir una ordenanza que determine una norma técnica, para la obtención de la autorización de operación por cuenta propia. La formalización del servicio de transporte terrestre con permisos de operación por cuenta propia precisará los principios generales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como garantizará la prestación del servicio de transporte público y privado con la seguridad, validez, responsabilidad, accesibilidad y calidad en la ciudad de Ambato, certificando así el comienzo sólido y legítimo de trabajo para el bienestar económico de las familias de los conductores de vehículos privados con permisos de operación por cuenta propia.

Formulación del Problema

¿La autorización de operación por cuenta propia, son irrespetados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato?

Interrogantes de la investigación

- 1.- ¿Cuáles son los requisitos para adquirir La autorización por cuenta propia?
- 2.- ¿Cuál es la normativa legal de la agencia nacional de tránsito y competencias de los Gad's para la autorización por cuenta propia?
- 3.- ¿La reforma a la ordenanza municipal, soluciona el problema de la autorización por cuenta propia?

Delimitación de la Investigación

Campo: Tránsito y Transporte.

Área: Transporte privado

Aspecto: Autorización de permisos de operación por cuenta propia.

Delimitación espacial: La investigación se ejecutará en el GAD Municipalidad De Ambato.

Delimitación temporal: Enero 2016 – Julio 2016.

Unidades de observación: Los principales representantes sociales dentro de esta investigación serán los transportistas de vehículos privados con permisos de operación por cuenta propia del cantón Ambato y La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, estará dirigido a:

Funcionarios de la Unidad Municipal de Tránsito

Conductores con permisos de operación por cuenta propia

Agentes de Tránsito

Población en General

Justificación

Es fundamental enfatizar la importancia que tienen los permisos de operación por cuenta propia y que son vulnerados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, considerando que la planificación del transporte estudia las demandas futuras de movilidad de personas y materiales que involucran a los diferentes medios de transporte. La planificación y autorización de los permisos de operación por cuenta propia es la fase fundamental para el desarrollo y organización del tránsito; esto permite conocer los problemas y plantear soluciones definitivas para la habilitación y movilidad de los vehículos privados con permisos de operación por cuenta propia.

La planificación y análisis de los normativos que autorizan los permisos de operación por cuenta propia, la agencia nacional de tránsito y competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados”, debe considerar las políticas basado en el principio que el transporte es un trabajo sostenible o movimiento sustentable para las familias ambateñas, y crear ordenanzas que beneficien al transporte y tránsito en términos ambientales, sociales, culturales y económicos. La determinación, el proceso y los requisitos para adquirir el permiso de operación por cuenta propia deben ser transitorios, claros y terminantes, y así evitar el cohecho y violaciones en las leyes de tránsito.

Las personas y transportistas requieren movilizarse en todas las direcciones durante todo el día, unos tienen la capacidad económica otros no, algunos tienen vehículo otros no, esto hace necesario examinar una normativa legal por la agencia nacional de tránsito y las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para el permiso por cuenta propia; considerando que el transporte de un grupo organizado y con la autorización de vehículos habilitados con la autorización de operación por cuenta propia legales beneficiarían a las familias de escasos recursos económicos de la ciudad de Ambato y mejoraría la calidad de vida como indica la Constitución de la República.

La inconformidad por los transportistas dueños de vehículos particulares con autorización de operación por cuenta propia hace que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, tome medidas rápidas y oportunas en la creación de ordenanzas municipales que amparen a los conductores y transportistas de la ciudad a conseguir un permiso de habilitación para los vehículos que requieren trasladar a personas y materiales a los destinos requeridos facilitando así el cumplimiento de las normas y reglamentos establecidos por la Agencia Nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El presente trabajo de investigación permitirá que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipalidad de Ambato, establezca o modifique las ordenanzas sobre la autorización de operación por cuenta propia, lo que solucionará y agilizará los trámites de habilitación de los vehículos privados con autorización de operación por cuenta propia evitando trámites burocráticos, infracciones en el tránsito público y privado, irrespeto en la autorización de operación e inseguridad económica y jurídica de los beneficiarios.

Considerando que el transporte forma parte de la economía nacional, es importante realizar permutas en el menor tiempo posible en la autorización de operación por cuenta propia por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte,

Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipalidad de Ambato, y brindar celeridad y eficacia en la adquisición de la habilitación de vehículos privados que necesita de esta actividad. Una ordenanza debe desarrollarse en lapsos cortos y así evitar la zozobra y pérdida de tiempo y dinero de los beneficiarios de esta autorización autorización de operación por cuenta propia, evitando traumatismos originados por el tránsito.

Objetivos

Objetivo General

Analizar las normativas que autorizan la autorización de operación por cuenta propia, la Agencia Nacional de Tránsito y Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados”.

Objetivos Específicos

- Determinar el proceso y los requisitos para adquirir la autorización por cuenta propia.
- Examinar la normativa legal de la Agencia Nacional de Tránsito y las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para la autorización por cuenta propia.
- Plantear una alternativa de solución para la autorización por cuenta propia.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

El estudio de la presente investigación es necesaria por cuanto el gremio de transporte terrestre en nuestra ciudad no está totalmente organizado, y esto dificulta los trámites para la obtención de los permisos de operación asignados por la Agencia Nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y las competencias y ordenanzas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

De acuerdo a las tesis previamente estudiadas para establecer la viabilidad de la investigación se puede anotar los siguientes trabajos:

Según (LUZURIAGA, Verónica., 2011). Universidad Técnica de Ambato. En el de tema de tesis: “El incumplimiento de los miembros de organizaciones de transporte, con los requisitos establecidos en la ley y determinados por la UMT de Ambato, ocasiona inconvenientes para la renovación del permiso de operación en las cooperativas de transporte terrestre comercial en carga liviana”.

Conclusiones:

- Desde la fecha en que se transfirieron las competencias para la planificación y control del tránsito a las Municipalidades, es la Unidad Municipal de Transporte la entidad encargada de proporcionar todo tipo de documentación en lo que a tránsito se refiere.
- Los trámites que se desarrollan en la Unidad Municipal de Tránsito deben cumplir procedimientos establecidos en los cuerpos legales como es la Ley Orgánica de Tránsito, y las Ordenanzas del Concejo Cantonal.
- Entre los trámites que más demanda tiene o los que se realizan con mayor frecuencia en la Unidad Municipal de Transporte es la autorización de

- operación, los cambios de socios y cambios de socios con unidad.
- La agilidad en los trámites que realiza la UMT, no dependen mayormente de ésta dependencia más bien son originados por los usuarios.

Según: (CORTEZ,Olger, 2011). Universidad Técnica de Ambato. En el tema de tesis: “La ordenanza general que regula el tránsito, transporte terrestre, seguridad vial y la congestión vehicular en la ciudad de Ambato”.

- La ciudadanía Ambateña desconoce los principios, parámetros y objetivos de la autonomía, descentralización y desconcentración, razón por la cual no cumple con el legado de la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial.
- La Junta Parroquial el Concejo Cantonal y La Comisión de Tránsito no cumple con las competencias y normativos en la organización, control y fluidez del tránsito de la ciudad, existiendo un divorcio entre las autoridades y los ciudadanos debido a que estos últimos desconocen totalmente las funciones y atribuciones de los miembros del Concejo Municipal y la comisión respectiva.
- A la gran afluencia, congestión del tráfico vehicular y desorden del parque automotor y peatonal la ciudadanía ante la desesperación y la impotencia piden a la Comisión de Tránsito de la Municipalidad de Ambato tome cartas en el asunto y emita normativos que descongestione la ciudad y ayude a una vida como pide el Buen Vivir.

Según (POVEDA,Diego, 2011). Universidad Técnica de Ambato. Tesis con el tema: “Evaluación a los procesos de matriculación vehicular del transporte público urbano y su incidencia en la atención a los usuarios de la Comisión de Tránsito agencia Ambato en el último trimestre del año 2010”.

Conclusiones:

- La mayoría de usuarios manifiesta que no recibe un buen servicio para la atención de sus trámites por parte de los servidores.

- La mayoría de los usuarios considera que los servidores de la institución no se encuentran adecuadamente capacitados para realizar sus funciones.
- Los servidores públicos no conocen sobre los procesos apropiadamente que deben seguir para realizar el proceso de matriculación vehicular.
- Las copias de los permisos de operación no son selladas en la Comisión Provincial incumpliendo con el reglamento de la institución.
- La revisión de documentos para los contratos son analizados en un lapso de 15 a 20 minutos para que no contengan errores.
- Los propietarios de las unidades vehiculares no cumplen con el requisito de la revisión de su vehículo de manera oportuna y en los plazos que se indica según su número último dígito de la placa.
- Los turnos para realizar la revisión vehicular de las unidades se deben tomar como mínimo con dos semanas de anticipación.
- Los propietarios de las unidades vehiculares sacan por si mismos las improntas de sus vehículos y las entregan a los señores revisores.

Fundamentaciones

Fundamentación Jurídica Filosófica

El razonamiento justo y las decisiones administrativas son un acercamiento a las inconvenientes de la ética socio-política, y por ser un bien público les toca administrar y gestionar los poderes públicos; y también los bienes privados compartidos ya son un incentivo al asociacionismo y cooperación.

(JORDAN, Bill, 1989). El autor estudio tres consideraciones en las que resume de la siguiente manera: “La relación a los derechos de bienestar dentro del cúmulo de títulos y reclamaciones de orden jurídico-moral llamamos ‘los derechos humanos’”. El autor manifiesta que una cosa es la verdad lógico-jurídica y otra es analizar situaciones jurídicas por eso decimos que en nuestra investigación tiene la situación lógico-jurídica porque hay una relación entre situaciones jurídicas y un derecho o deber. Indicando que existe el hecho y son los permisos de operación por cuenta propia y posee un rasgo jurídico de legalidad o ilegalidad en las ordenanzas

establecidas por la Agencia Nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial y las competencias y ordenanzas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Fundamentación Histórico-Lógico

Desde sus inicios, la jurisprudencia constitucional Ecuatoriana es considerada fuente del derecho al igual que el derecho a la vida, educación, salud, recreación, a una vida digna, a la libre circulación, al trabajo y al libre desarrollo de la personalidad que hoy en día resultan amenazados por la vulneración en la autorización de operación por cuenta propia a vehículos particulares, reprimiendo el goce de sus derechos, creando barreras en la circulación, evidenciando que la Agencia Nacional de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial y las competencias y ordenanzas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, obstaculiza los trámites para la habilitación de la autorización de operación sin considerar que el transporte es un servicio básico y debe ser accesible para todos los usuarios.

(PEÑA, Lorenzo; Txetxu, Ausín, 2006). Según estudios realizados por el autor se dice que en la antigüedad no hubo idea de los derechos humanos como lo concebimos hoy perpetuando que en la antigüedad, no había ideas políticas pero esto fue evolucionando y creando nuevas declaraciones, reflexiones y sugerencias políticas para convivencia del ser humano. Esto lleva a un estudio detallado de los derechos esenciales de los individuos que está vigente en la Constitución de la República de amparar a las personas con necesidades particulares, garantizando su estado físico y jurídico frente a los poderes públicos del Estado y que sean respetados y considerados en la creación de leyes, reglamentos y ordenanzas municipales, ya que la Constitución declara como un concepción importante el derecho al bienestar y el derecho al trabajo.

Luego del análisis realizado diremos que los cambios históricos se han experimentado desde su aparición y progreso procurando que los medios conserven el hilo fundamental y lógico del proceso histórico efectivo donde se desarrolla el pensamiento que tiene como Ley fundamental el paso de lo simple a lo complejo, de

lo inferior a lo superior, y esa dinámica del grupo permite que las leyes formulen el perfeccionamiento de las técnicas del contexto. La lógica permite conocer los ordenamientos del desarrollo en su particularidad que no se origina en los métodos históricos.

Fundamentación Jurídica Axiológica

(COFRÉ, Juan, 2013). Como dice el autor, la filosofía radica en la voluntad del conocimiento, es un modelo a pensar “el ser y el deber ser”, en sus afirmaciones ideales o existenciales. La axiología jurídica, es conocida además como teoría del Derecho, es una parte de la Filosofía jurídica que encamina a descubrir los valores en que se debe inspirar el Orden Jurídico Positivo, como también tiene el proyecto de investigar sobre los principios del derecho, descubrir, estudiar, considerar y ponderar, considerando a la imparcialidad, como un bien común y seguridad jurídica. Para Cossio, la ética del Derecho debe diseñar cuatro problemas:

Ontológica-jurídica estudia los derechos del prójimo.

Lógica-jurídica asimila el lugar y contextos para descubrir la realidad.

Lógica-jurídica domina la técnica conceptual del derecho.

Axiología Jurídica cultiva los valores positivos en el derecho.

La Axiología jurídica es la parte del derecho relacionada con los valores, la moral, la ética, siendo el más importante el de justicia y considerado por muchos autores a la axiología jurídica como Teoría de la Justicia. La axiología jurídica también está profundamente relacionada con la filosofía porque administran la creación y aplicación del derecho, percibiendo que todo contacto con el hecho jurídico es un fenómeno que acompañado a la humanidad desde su aparición; incidiendo totalmente y constantemente en las personas, modelos sociales y políticos.

Fundamentación Legal

El fundamento legal se basa en un caso concreto donde se determina qué organismo custodia los derechos humanos y qué sanciones pueden aplicar, sobre él se apoyan

algunas acciones para reclamar un derecho o exigir una obligación. El conocimiento de la ley permite saber qué hacer y como reclamar en caso de considerar vulnerados los derechos. Esta fundamentación legal es necesaria por cuanto transmite sapiencias para poder conocer y cumplir con los permisos otorgados por las leyes vigentes y así alcanzar los anhelados objetivos del buen vivir.

Esta investigación tiene sustento legal en:

Constitución de la República del Ecuador

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de Régimen Municipal Convenio de Transferencia de Funciones y Competencias Ordenanza que Regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Ambato.

Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, Orgánico Funcional de la UMT.

Categorías Fundamentales

Con el propósito de fundamentar hipotética y científicamente la investigación se establece las siguientes categorías conceptuales.

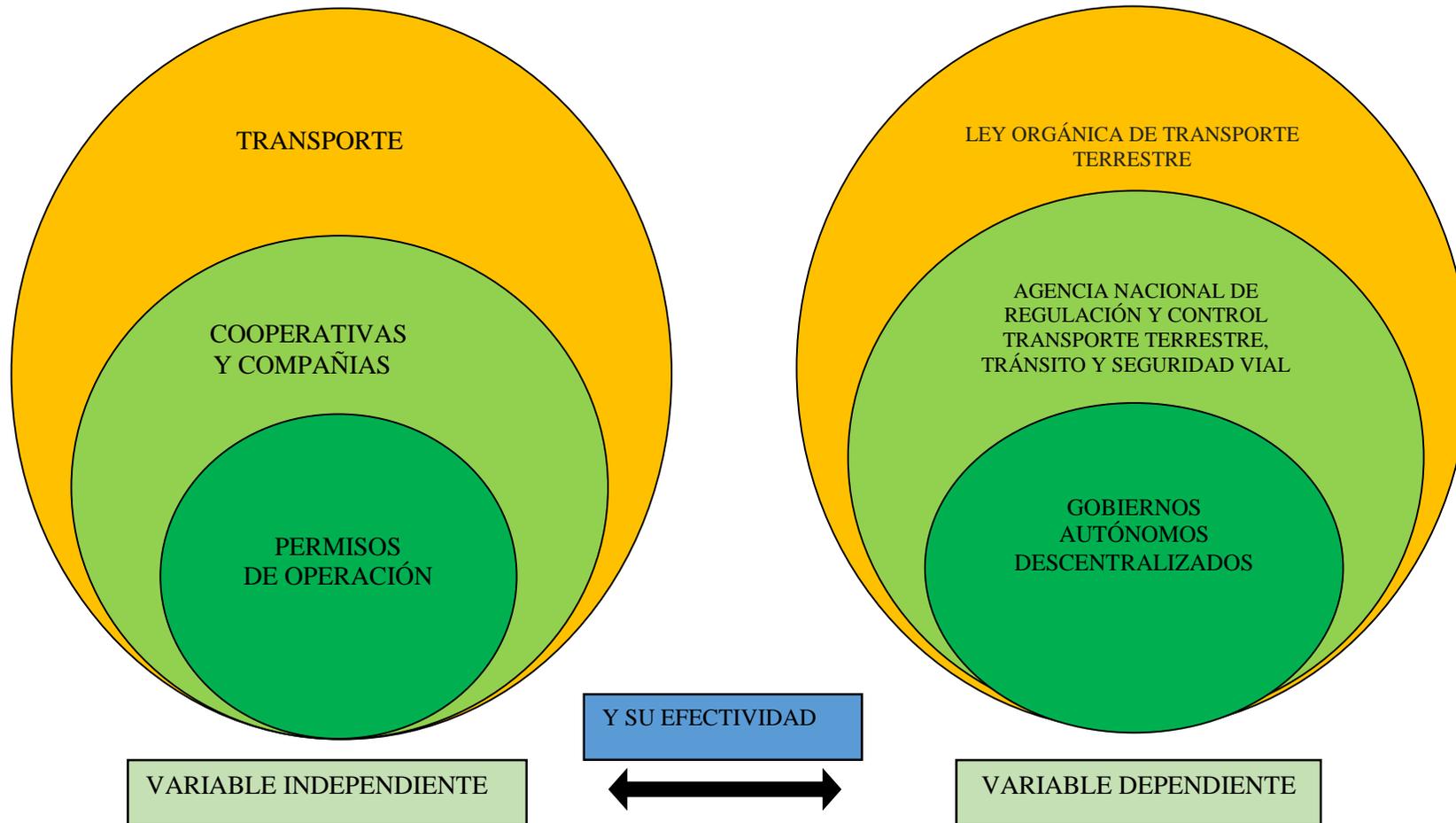


Gráfico No. 2 Categorías fundamentales

Fuente: Categorías fundamentales

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Subordinación Variable Independiente

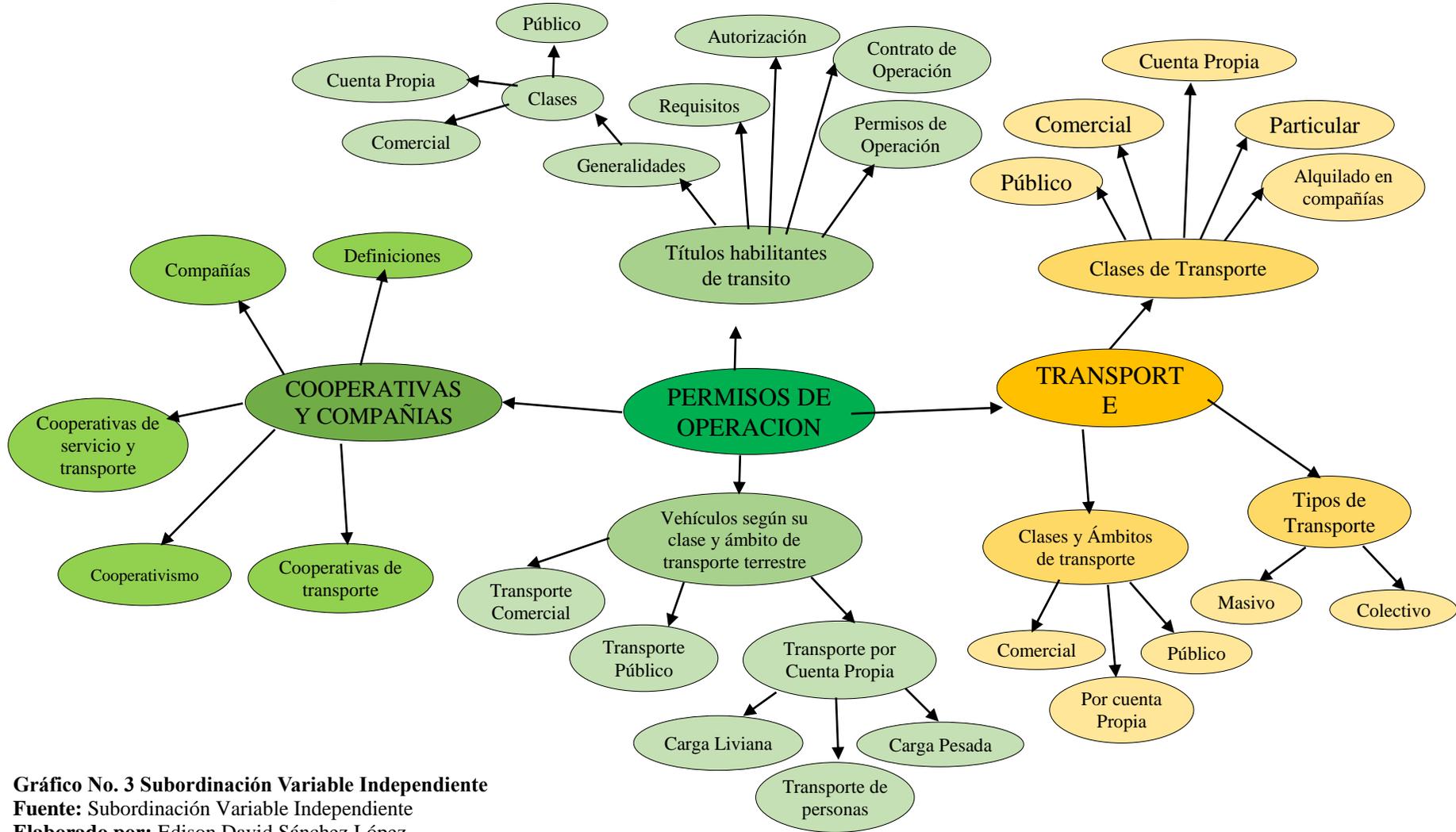


Gráfico No. 3 Subordinación Variable Independiente
Fuente: Subordinación Variable Independiente
Elaborado por: Edison David Sánchez López

Subordinación Variable Dependiente

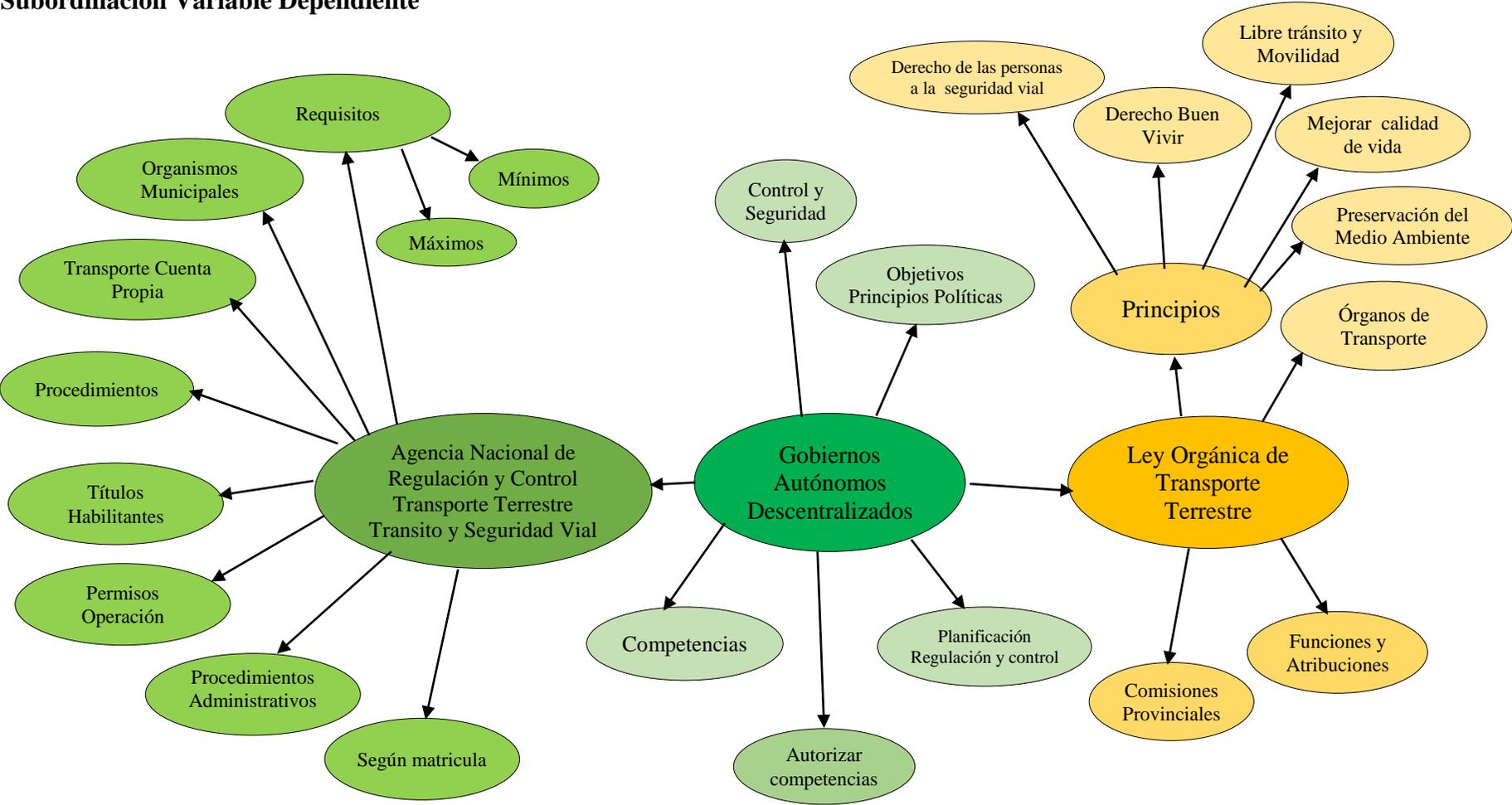


Gráfico No. 4 Subordinación Variable Dependiente
Fuente: Subordinación Variable Dependiente
Elaborado por: Edison David Sánchez López

Marco Conceptual

Subordinación: Variable Independiente

TRANSPORTE

(HERNÁNDEZ, Gloria, 2005). Para la autora, el transporte empezó a finales del siglo XIX por los caminos de herradura y el siglo XX en carreteras. Desde allí se han ido construyendo nuevas vías facilitando el transporte. “El transporte es una actividad del sector terciario”, es el traslado de los individuos o cosas de un lugar a otro utilizando diferentes medios de transporte, estas redes son las que mayor desarrollo han tenido a lo largo de los últimos años, debido a diferentes factores como la industrialización, el aumento del comercio, el desplazamiento humano tanto en las escalas nacionales como internacionales, los avances técnicos que han resultado con mayor rapidez, volumen, seguridad y un mínimo precio de los transportes.

Transporte Terrestre

En este tipo de transporte sus ejes son visibles y superficiales ya que están hechos anticipadamente por una infraestructura por la que fluyen los productos y las personas, a estos ejes los podemos clasificar en tres tipos: ejes aislados que comprende dos puntos en el territorio y es de alguna zona del País a un lugar de la población con escasos recursos naturales que aún no son explotados; redes poco estructuradas, son las existen varios ejes acoplados o no entre sí; redes estructuradas, son las que poseen un elevado número de ejes articulados y organizados de una manera ordenada lo que facilita el transporte por todo el región.

El cumplimiento del reglamento de funcionamiento de la Asamblea Constituyente, tiene una relación directa con el libre tránsito por lo que se lo califica como una Ley Orgánica.

(Constitución de la República del Ecuador, 2008) “Art. 394.- El

Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

Es necesario que todos los humanos cumplan este artículo de la Constitución porque garantiza un servicio seguro y eficiente que permite a los ecuatorianos planificar sus actividades y solucionar sus necesidades mejorando la calidad de vida.

También debemos respetar las políticas que regulan el transporte terrestre en nuestra jurisdicción.

Clases de Servicios de Transporte Terrestre

Según la (LOTTTSV, 2015), en los art. del 47 al 51 establece que el transporte terrestre en nuestro País tiene diferentes clases de servicio, prohíbe el monopolio y asigna a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial controlar y autorizar los permisos de habilitación para el transporte público y privado según la jurisdicción donde se encuentre ubicado cada organismo.

Las técnicas de desarrollo han priorizado el adelanto de la infraestructura vial en el transporte público y privado, a pesar de que aún existe ausencia de políticas integradoras y únicamente se ha desarrollado en función de las necesidades y la movilización de la población, el sector productivo es uno de los aspectos claves en el desarrollo del País por eso se debe permitir movilizar libremente, en óptimos medios y garantizando seguridad y estabilidad a los propietarios y conductores de vehículos.

La presencia de un sistema de transporte es considerado como un elemento crítico para el progreso económico, social, medio ambiental y una dificultad para la sostenibilidad urbana y contagio ambiental, sin embargo constituye un elemento indispensable para el progreso económico del país. Sin embargo a partir de los últimos años se ha logrado definir estrategias de reorganización del transporte con la

finalidad de alcanzar la eficiencia en el servicio de transporte público. Todo esto se ha logrado gracias a los ejes de reducción de sobreoferta, rediseño de rutas, reestructuración de las empresas, y reforzamiento de los organismos de control.

El transporte público garantiza la prestación de sus servicios prevaleciendo el interés general sobre el particular y cuidará el medio ambiente; el transporte comercial presta sus servicios a terceras personas a cambio de una contraprestación financiera los mismos que deben cumplir con una la autorización determinada; el transporte por cuenta propia puede trasladar a personas natural o jurídica mediante el uso de su propio vehículo, en esta clase no se incluye a los personales o familiares, la autorización de estos vehículos deben estar a nombre de la persona natural o jurídica que tenga una actividad económica privada; El transporte particular satisface las necesidades de sus propietarios sin fines de lucro, por lo tanto el análisis de regulación y control se lo determina desde otro punto de vista de tránsito.

Tipos de Transporte

(Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012). Según el art. 61 de la ley anteriormente mencionada podemos decir según nuestro reglamento existen dos clases de transporte: colectivo y masivo, que cumplen objetivos generales de la oferta de servicios de transporte público, tratando de preservar un nivel operante más visible, por cuanto se encarga de la infraestructura, la operación y de los valores operacionales.

El transporte colectivo no es sólo público ni privado la diferencia es que a la hora de plantear políticas de movilidad, la valoración de cada medio de transporte se realiza globalmente. Por lo tanto no se debe restringir el debate sobre movilidad y evitar la confrontación entre transporte público y privado y más bien analizar las ventajas e inconvenientes de cada medio de transporte bajo criterios sociales, ambientales y económicos, más bien reconociendo que el transporte colectivo potencia una serie de beneficios a la movilidad y eficiencia en términos energéticos reduciendo la sobreoferta mejorando la seguridad, comodidad y garantizando así eficiencia en la prestación de servicios.

El transporte masivo al igual que el transporte colectivo están ordenados de acuerdo a su continente, país y ciudad, los procedimientos están inscritos por prescripciones de apertura, distancia y número de frecuencias. El transporte masivo es parte de la organización urbana de una ciudad por tanto favorece la calidad de vida de los habitantes, razón más que suficiente para seleccionar las mejores opciones tecnológicas, y atender de mejor manera las demandas existentes, lo cual optimizará la organización del sistema de transporte y orienten el automatismo y servicio del espacio urbano.

Transporte privado

(CREACIÓN, Empresas, 2012). “Definición de transporte privado: aquéllos que se llevan a cabo en el marco de una actividad empresarial, cuyo objeto no sea principalmente el transporte, como complemento necesario o adecuado para la correcta prestación de la misma”.

El transporte es una necesidad de todos los individuos para interactuar en la sociedad, el trasladar por las vías implica tiempo y esfuerzo físico. El transporte privado satisface necesidades de movilización de personas o cosas con diligencias excepcionales de las personas naturales o jurídicas. Este tipo de transporte se da cuando la personas se moviliza en su propio vehículo, en otro particular, en el de un familiar, amigo, compañero de trabajo o estudio o simplemente en otro vehículo que no esté prestando servicios al transporte público, o que no obtenga ningún desembolso o prestación económica por este favor. Las mercancías transportadas por este tipo de vehículos deberá pertenecer a una empresa o grupo que formen parte de un bien que necesita ser vendido, producido o transformado.

Transporte público

(ORTÚZAR, Juan de Dios, 2008). Según estudios realizados por el autor expresa que el transporte es un “servicio público, es una prestación de servicio efectivo, real, concreto y continuo”, este medio de transporte es muy considerado en todas partes del mundo ya que es un servicio que prestan ciertas personas asociadas a una empresa, cooperativa o compañía de cualquier medio de transporte ya sea este aéreo,

marítimo, férreo, fluvial o terrestre, facilitando es desplazamiento de quienes no cuentan con este medio de transporte para satisfacer sus necesidades. El transporte público garantiza la movilización de pasajeros y carga en vehículos apropiados y en condiciones de libre acceso, calidad y seguridad a los usuarios, pero esta actividad si obtiene una compensación económica.

PERMISOS DE OPERACIÓN

(MINISTERIO DEL INTERIOR, 2015). Los permisos de operación en el transporte terrestre que autoriza el Ministerio del Interior son esenciales y obligatorios ya que así lo dictamina la ley, su habilitación dependerá de las normativas vigentes y la seguridad que se proponga a los beneficiarios, es decir deberá contar con una determinada aceptación de disposiciones que serán indispensables en esta legalización. Todas las normas y procedimientos serán observados y vigilados por la institución reglamentariamente autorizados de cada jurisdicción a la cual corresponda el transportista.

Clases y Ámbitos del transporte terrestre

(Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012). Para los vehículos de transporte terrestre según su clase, tipo y ámbito se establecen normas y reglamentaciones dentro de ellos se encuentran transportes terrestres públicos, privados, comerciales y por cuenta propia cada uno con sus respectivas características para poder transitar.

En el ámbito del transporte se desarrolla actividades con estudios, proyectos gestión de la construcción, integración de sistemas, operación y mantenimiento garantizando una base sólida que sustente el proceso e ilustración del sistema de transporte.

Una vez establecidos los parámetros esenciales se desarrollará los estudios necesarios que definan las necesidades requeridas por los diferentes gobiernos en el lugar de transporte. El estudio y cálculos necesarios para el desarrollo de proyectos básicos y productivos permitirán definir los diseños, distribuciones, construcciones,

trabajos subterráneos, urbanizaciones y afecciones a la movilidad y los diferentes métodos de señalización, electrificación, tarifario y semaforización de un medio de transporte específico.

Títulos habilitantes de transporte terrestre

Según los artículos del 65, 66 hasta el 71 de la (LOTTTSV, 2015), se indica que sus unidades administrativas serán las encargadas de autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre, público, comercial y por cuenta propia, estos títulos habilitantes serán otorgados a las personas jurídicas que cumplan con los requisitos legales en los diferentes clases de servicios de transporte terrestre.

Con el objetivo de desarrollar normativas, planes y programas direccionados a ordenar el tránsito, la Agencia Nacional de Tránsito y Transporte Vial ha elaborado un plan operativo sobre la emisión de habilitaciones operacionales y de seguridad para atender y asesorar a los usuarios estableciendo mecanismos y procedimientos de control en los permisos de operación y así determinar las deficiencias en la ejecución y control de las gestiones realizadas, la metodología y procesos que se realicen deben garantizar la vigencia de la unidad de desarrollo institucional y asignar su responsabilidad en el ámbito funcional, los permisos de operación deben determinarse pensando en la clase de transporte, a los planes de desarrollo territorial y las diferentes modalidades de transporte.

COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE

Cooperativas

Definición (Academia Colombiana de Jurisprudencia, 2010). Es una sociedad autónoma de personas que se han asociado voluntariamente para formar una organización democrática, cuya intención es hacer frente a sus necesidades, aspiraciones económicas, sociales y culturales frecuentes por intermedio de una sociedad vinculada y controlada democráticamente. Las diversas necesidades aspiraciones de trabajo consumo y crédito es el objeto social de la actividad

cooperativista a más de ser una entidad direccionada a coordinar y realizar una producción socialmente útil, obtención de utilidades, prestación de servicios a la comunidad, cumpliendo los objetivos para los que fueron creados.

Cooperativismo

(MOLINA, Charlot, 2013). El cooperativismo es un sistema socio-económico que promueve la organización de diferentes personas con la finalidad de satisfacer sus necesidades. Es un modelo para el progreso en la calidad de vida de sus asociados, y en el sector del transporte no es la excepción, mediante esta cooperación miles de familias emparentadas de forma directa o indirectamente al transporte gozan del beneficio económico y social. Actualmente el cooperativismo es una estructura descentralizada que garantiza el mercado local y permite una política flexible basada en decisiones rápidas y seguras. Los propósitos del cooperativismo es eliminar la explotación y obtener la participación activa en los conocimientos económicos de la sociedad en vivimos, este cooperativismo se basa en valores principios y el desarrollo integral del ser humano.

Cooperativas de servicio y transporte

(MIRANDA, Carlos, 2010) Las cooperativas de transporte está formado por un grupo de conductores o choferes, pilotos que deciden trabajar directamente en forma organizada y tiene por objeto constituir y facilitar el transporte y las actividades que hagan posible dicho aspecto, pueden ser de naturaleza mixta, incluyendo socios trasportistas y a otros que no disponen de título. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre debe controlar que en el transporte terrestre no se utilice el membrete de la cooperativa o compañía para beneficios personales de pocos ciudadanos, creando monopolios que están prohibidos según el Art. 394 de la Constitución.

Cooperativas de transporte

El Congreso Nacional la Comisión de Legislación y Codificación en el numeral 2 Art. 139 de la Constitución de la República del Ecuador resuelve despachar la

codificación de la ley de cooperativas, en donde se muestra que estarán formadas por personas naturales o jurídicas sin fines de lucro y se efectuarán actividades o trabajos en beneficio social o colectivo, las mismas que estarán “formadas con las aportaciones económicas y morales de sus miembros”.

(LEY DE COOPERATIVAS, 2012). Habiendo realizado un estudio sobre las leyes de formación y servicios de las cooperativas de transporte terrestre y verificando que los socios desconocen la estructura, cargos, responsabilidad y valores éticos, debemos trabajar para lograr compromisos, responsabilidades y lealtad con una u otra organización. Se determina que los factores internos y externos intervienen en beneficio o desventaja de la cooperativa, considerando que es una institución que procura llevar un plan estratégico flexible a los contextos que la cooperativa necesite y así optimizar su servicio existente.

COMPAÑÍAS

(ARRAZOLA,Lorenzo;Sainz,Pedro y Otros, 2008). Luego de haber asimilado la definición del autor podemos indicar que dentro de la significación jurídica dentro de la acción mercantil y rentístico es necesario recordar el principio de donde procede una compañía ya que es un sinónimo de empresa que permite nombrar a la sociedad de diversas personas que se reúne para un mismo fin, esta estructura esta dedica a las actividades con fines económicos o comerciales para satisfacer las necesidades de bienes productivo-comerciales.

Constitución de Compañías

El Honorable Congreso Nacional la Comisión de Legislación y Codificación en el numeral 2 del artículo 139 de la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) resuelve en sus disposiciones generales remitir la clasificación de la Ley de Compañías, la misma que está formada por cinco especies, a las que designa con los nombres de compañía en comandita simple y dividida por acciones, de responsabilidad limitada, anónima y mixta, las que están conformadas por personas jurídicas y funcionarán en el lugar de su creación.

(Ley de compañías, 2015). Analizando las normativas de la constitución de las compañías de transporte se determina que es una necesidad de las empresas de producción y comercialización prestar sus servicios a quienes tienen la demanda de movilización de personas y mercaderías dentro y fuera de la ciudad a fin de intensificar el desarrollo socio-económico de los usuarios y propietarios. Para esta actividad los conductores tienen la obligación de contar con un permiso de habilitación el mismo que está sujeto al control, vigilancia y fiscalización de la Superintendencia de Compañías a través de sus diferentes organismos de control.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE

Funciones y atribuciones

Las funciones y atribuciones que debe cumplir la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es considerar el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales conjuntamente con las autoridades y usuarios del transporte público y privado y así lograr regular la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública también son los agentes de controlar, vigilar y dar seguridad en las vías urbanas e inflexibles. (LOTTTSV, 2015).

(LOTTTSV, 2015). Habiendo analizado las funciones y atribuciones de la ley de tránsito su misión es proteger la vida de las personas que como conductores, peatones o pasajeros, transitan por las vías terrestres. Controlar y hacer cumplir los estatutos y ordenanzas dispuestos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con las autoridades competentes encargadas de advertir la problemática del tránsito, contribuyendo a la educación de la comunidad en optimizar la infraestructura vial.

Órganos de Transporte

(LOTTTSV, 2015). Los organismos o autoridades encargados de la regulación y control del sistema de tránsito y transporte, son entidades o funcionarios que direccionan las políticas, estrategias o acciones para asegurar la movilidad de los

usuarios de las vías, y como autoridades administrativas están encargadas de expedir normas y organizar el tránsito en sus respectivas jurisdicciones, al igual que normar las sanciones correspondientes por infracciones a las normas y políticas, además son los responsables del control operativo en la aplicación de las normas y políticas de seguridad vial.

El Estado según el Art. 3 de la Ley de Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial determina que el transporte público puede prestar sus servicios en los diferentes territorios del País siempre y cuando cumpla con los reglamentos establecidos en la ley como son dar seguridad, eficacia, trabajo, integridad, cordialidad y calidad a los usuarios.

Según el artículo 76 de la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se ratifica la entrega de títulos habilitantes a una persona jurídica que cumplan con los requisitos legales que constan en la ley; para el uso de rutas, frecuencias y vías legales.

(LOTTTSV, 2015). Los servicios de operación en el transporte público estarán sujetos a los procedimientos que el reglamento establezca, y en cuanto a los permisos de operación para el transporte comercial de personas o bienes serán las Comisiones Provinciales conjuntamente con la Comisión de Tránsito las encargadas de autorizar a una persona natural, jurídica, legal, técnica y financiera solvente, para prestar servicios de transporte. La autorización para los permisos de operación por cuenta propia, lo confiere la Comisión Nacional luego de cumplir con los requisitos y ordenamientos establecidos por el Reglamento de Ley, el mismo que será entregado por las autoridades competentes.

Principios Generales

Según la Ley Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, del 7 de agosto de 2008, tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial

del territorio ecuatoriano y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del País en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales:

- Derecho a la vida.
- Lucha contra la corrupción.
- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Preservación del medio ambiente.

(LOTTTSV, 2015). Entre los principios fundamentales del transporte está el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización, atribuyendo al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre su territorio, como también la planificación, controlar, regular y vigilar el transporte en las diferentes actividades y priorizando la seguridad y bienestar de las personas.

Comisiones Provinciales

Las comisiones de Transporte Terrestre y Seguridad Vial con sus respectivas jurisdicciones vigilarán la seguridad Vial, organizarán y planificarán el control de actividades operativas y servicios de transporte, expedirán reglamentos operativos internos, supervisarán el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de choferes profesionales, y estarán integrados por un delegado provincial, el Gobernador de la provincia el prefecto Provincial, un representante municipal, el jefe provincial de control del tránsito y seguridad Vial.

(LOTTTSV, 2015). La asistencia de los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte se debe esencialmente a discreciones de coordinación, planeación, descentralización y participación. Las autoridades competentes deben diseñar y ejecutar políticas apropiadas para la aplicación del transporte masivo de acuerdo a su

demanda, la regulación de las políticas de tránsito de acuerdo a su jurisdicción implica el interés general sobre el particular, en la prestación de servicios y la protección de los usuarios conforme los derechos y obligaciones que disponer la Constitución de la República.

GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, por intermedio del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre de Tungurahua confirió a la Municipalidad de Ambato, el expediente de las organizaciones de transporte que operan en el Cantón, todo esto según lo determinado en el numeral 4.1 del cuarto artículo del Convenio de Transferencia de Funciones.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales autorizan la proyección y ejecución de obras gubernamentales y también de otros servicios. Son personas legales de derecho público, con independencia política, administrativa y financiera integradas en la participación ciudadana. El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial promueve el desarrollo sustentable de su territorio certificando así la ejecución del derecho al buen vivir a través de políticas públicas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales.

Control y Seguridad Vial

El control del tránsito en sus concernientes jurisdicciones territoriales estarán administradas por los (Gobiernos Autónomos Descentralizados, 2015) encargados del control del tránsito y la seguridad vial, los que estarán atendidos por personas civiles especializadas y contratadas por el Gobierno Autónomo Descentralizado y educado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intrarregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Competencias Municipales

La Constitución del 2008 organizó al país en regiones, Provincias, Cantones y Parroquias Rurales asignando un Gobierno “Autónomo Descentralizado” los mismos que estarán conformados por una autoridad ejecutiva y un cuerpo legislativo. Estas normativas tienen un grado de autonomía que permiten atender las necesidades de sus circunscripciones territoriales y desempeñar sus competencias. La adecuada comprensión de la facultad normativa de los gobiernos autónomos descentralizados, de sus límites y de su naturaleza, le permitirá el ordenamiento jurídico mediante la planificación, control, regulación, aprobación, autorización y supervisión del cumplimiento de ordenanzas y reglamentos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en materia de competencias de transporte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, según su Art. 30.5 tienen la capacidad de cumplir y hacer cumplir la Constitución, ordenanzas y reglamentos, plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con la Agencia Nacional quién controlará las operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, también son los encargados de establecer los costos de servicios de transporte, ratificar y verificar medios y sistemas técnicos del transporte público, investigar el servicio ejecutivo y técnico y sancionar a quienes no posean el permiso de operación en sus municipios provinciales, regular los títulos habilitantes Intercantonal, emitir autorización de permisos de operación a

cooperativas y compañías que estén debidamente constituidas.

Planificación, regulación y control de tránsito

El Concejo Municipal de Ambato tomando en consideración el Art. 264, numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador determina es de su responsabilidad "Planificar, regular, controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal, bajo la ordenanza en la cual consta que serán reglamentadas las labores del control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Ambato, por parte de los agentes civiles de tránsito.

Objetivos, Principios y Políticas Municipales

La Municipalidad de Ambato desea ser equitativo en el dictamen de sus requerimientos en cuanto a la de movilidad de la colectividad, potenciar la productividad, mejorar la calidad de vida esto según lo expuesto en el artículo 4. Mientras que en el Art.5 estipula todo lo referente a los principios de la Municipalidad de Ambato la misma que tomará muy en cuenta el transporte público y privado que son vitales en el desarrollo del Cantón como en la actividad económica y urbana, considerará la seguridad vial para peatones y conductores, actuará siempre con fundamentos técnico-económicos-financieros sociales y medio ambientales. La Municipalidad de Ambato debe priorizar y garantizar la inestabilidad en el futuro, priorizando el nivel de productividad, renovando la calidad de vida considerando que esto permitirá el desarrollo de nuestro Cantón y dando seguridad al parque automotor el libre ingreso al sector urbano.

AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL TRANSPORTE
TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Agencia Nacional de Tránsito

(Ministerio de Inclusión Económica y Social, 2008). La agencia nacional de regulación y control transporte terrestre tránsito y seguridad vial tiene la

responsabilidad de planificar, regular y controlar las gestiones de tránsito con el fin de garantizar la libre seguridad vial y movilidad terrestre, prestando servicios de calidad. Es la entidad la que controla las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el único objetivo de incrementar calidad en la cobertura de servicios de transporte terrestre, calidad del tránsito en la red vial, eficiencia operacional, desarrollo del talento humano, eficiencia del presupuesto, seguridad vial.

Organismos Municipales directores del tránsito y transporte

(LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL, 2013) Las Entidades Locales Directores del Tránsito y Transporte que regulan el transporte terrestre en la ciudad de Ambato son el Ilustre Concejo Cantonal de Ambato quien establecerá las políticas y determinará las metas y se ejecutará a través del Director de la Unidad Municipal de Transporte. En el Art. 9 la Comisión de Tránsito y Transporte Terrestre afirmará la función legislativa e investigadora del concejo y estará en contacto activo con los servicios de los transportistas del cantón. En el Art. 52 determina sobre el transporte terrestre y la movilización de personas y bienes, de su clasificación en público y privado. Los Gobernadores y Alcaldes están autorizados para despachar normas y arrogar medidas adecuadas y pertinentes que aprueben optimizar la movilidad y seguridad de los usuarios; como también logran reconocer acuerdos administrativos con otras instituciones y de forma conjunta, parcial o totalmente consiguen ejercer las funciones que al tránsito le corresponden, en sus respectivas jurisdicciones, Así los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital e inspectores de policía de tránsito.

Del transporte terrestre privado

El transporte privado no está disponible al público y se diferencia del mismo en los siguientes aspectos: no está sujeto a rutas el interesado elige la vía que considere rápida para llegar a su destino, no depende de horarios, la velocidad escoge el transeúnte siempre y cuando tomando en cuenta las restricciones del vehículo, legales y de la infraestructura. (Reglamento General para la Aplicación de la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2012). La Municipalidad, a través de la Unidad Municipal de Transporte, llevará el registro de estos vehículos, previo a autorizar su circulación.

Del transporte terrestre de servicio público

En el transporte público los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general, aquí están incluidos autobuses, trolebuses, ferrocarriles, taxis, camionetas, también incluye el transporte aéreo;

En este tipo de servicio el usuario debe pagar una tarifa a cambio de su servicio, el más representativo es el de taxis por cuanto a pesar de prestar servicios de acceso abierto al público se le considera como transporte privado.

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

El transporte Intercantonal - Intraprovincial, el interprovincial y el internacional, que observa operación regular extracantonal, y es normalizado por las entidades competentes; deberá cumplir con las normativas municipales, mientras circule por la provincia, y sus respectivos cantones.

Autorización del permiso de operación

La legalización de la autorización de operación del transporte público en el cantón prescribe la Unidad Municipal de Transporte a las instituciones de transporte terrestre legalmente conformadas y domiciliadas en el cantón y será al transporte público terrestre comercial, privado o por cuenta propia, su modificación culminación registro y autorización de títulos habilitantes será previo un estudio basado en hechos reales. La emisión de permisos para unidades del transporte masivo colectivo, urbano, interparroquial-intracantonal, y transporte comercial son los que se presentan para que puedan salir esporádicamente de la jurisdicción.

Títulos Habilitantes de Transporte

Según lo estipulado en la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los Art. 67, 68, 69 y 70, prescribe que los títulos y permisos habilitante se conceden a personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que gocen de capacidad práctica, financiera y cumplan con las exigencias requeridas en la ley y los reglamentos. Y serán concedidas por la Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisiones Provinciales; los títulos habilitantes se otorgará a quienes prestan servicio público, comercial y por cuenta propia en cualquiera de sus ámbitos Interprovincial e Intercantonal.

Los títulos habilitantes y la autorización de operación es un servicio que es brindado en beneficio de la ciudadanía por lo que debe ser regulado, observado y analizado por el Estado, y en caso de no requerir el Estado cubre esta necesidad en el transporte público mediante un título habilitante de transporte terrestre que otorga las autorizaciones de parte del Estado mediante los organismos que hayan asumido las competencias a las personas jurídicas que posean capacidad técnica financiera y practiquen las obligaciones requeridas por la ley, reglamentos y ordenanzas. Los títulos habilitantes de transporte no son considerados un derecho, porque la misma ley le faculta al Estado conceder, intervenir, modificar y suspender el título habilitante.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos deben formalizar el ejercicio de vigilancia sobre uso y ocupación del suelo, organización, planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Estos títulos habilitantes son instrumentos legales del transporte terrestre que el Estado utiliza para regular administrativamente y autorizar la prestación de servicio al público, transporte personas o bienes. Este permiso otorga la operadora y no es valedero de negociación.

Clasificación de del transporte según matrícula de vehículos

Los automotores de acuerdo a su matrícula prestan servicio de uso particular,

público, de uso estatal u oficial, diplomático, de internación temporal según la Ley de aduanas, campesinas – ingenieros y de emergencia como son Policía, Bomberos, Cruz Roja y Defensa Civil. El Consejo Nacional de Tránsito otorga los permisos de operación al transporte público interprovincial y la Agencia Nacional de Tránsito cuando sea dentro de la provincia, verificando que las condiciones físicas y técnicas de los vehículos según estipule la Ley de Tránsito, en esta autorización deberá constar los itinerarios y frecuencias a las que se sujete el beneficiario según su calificación dentro del transporte.

Requisitos mínimos para obtención del título habilitante

Según el Reglamento a la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 81, determina que toda la autorización de operación debe tener mínimo los siguientes requisitos:

- 1.- Nombres y apellidos completos de los comparecientes, domicilio, nacionalidad, edad, profesión, ocupación, número de documento de identificación o RUC.
- 2.- Descripción del servicio.
- 3.- Nivel de calidad del servicio.
- 4.- Derechos y obligaciones de las partes.
- 5.- Monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante.
- 6.- Periodo de vigencia del permiso.
- 7.- Prohibición de transferir el servicio de transporte terrestre.
- 8.- Potestad del Estado de revocar la autorización de operación, cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos.
- 9.- Sanciones y forma de terminación del contrato, sus causales y consecuencias.
- 10.- Términos y condiciones para la renovación.
- 11.- Cualquier otro que la ANT o Gad's haya establecido.

Requisitos máximos de los títulos habilitantes

(Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial., 2012). En el título habilitante no se pueden sobrepasar

algunos límites que en el ordenamiento jurídico no se contemplen, pero si se puede regular y acoplar lo que diga el título habilitante, por ello también comparto que se deben hacer constar las obligaciones tanto del Estado como del beneficiario de la concesión; del primero mínimo deben ser las siguientes a más de lo que establezca el ordenamiento jurídico.

- 1.- Nombres y apellidos completos de los solicitantes, indicando el derecho por el cual comparecen, su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su registro único de contribuyentes;
- 2.- La descripción de la actividad comercial a la que se destinará el servicio, que será la que conste en el RUC;
- 3.- El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y su forma de cancelación;
- 4.- La prohibición de transferir la autorización;
- 5.- Período de vigencia de la autorización;
- 6.- Las sanciones, forma de terminación de la autorización, sus causales y consecuencias;
- 7.- Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los Gad's, hayan establecido previamente.

Procedimiento para permisos de títulos habilitantes

El otorgamiento de títulos habilitantes tiene el siguiente procedimiento de acuerdo al Art. 82, del Reglamento a la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados normalizarán mediante ordenanza el procedimiento para autorizar los permisos habilitantes a los usuarios del servicio público o comercial; este permiso configurará en las zonas consideradas dentro del ordenamiento geográfico y movilidad. Como estipula en el Art. 83, del Reglamento a la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Tránsito autorizará títulos habilitantes en los siguientes ámbitos: Público internacional y transfronterizo, Público interprovincial, Comercial interprovincial, y Por Cuenta propia interprovincial.

Mientras que los Gobiernos Autónomos Descentralizados concederán los títulos habilitantes a Público intrarregional, Intraprovincial, Intracantonal, Comercial Intrarregional, Intraprovincial, Intracantonal, Por cuenta propia Intrarregional, Intraprovincial, e Intracantonal. Una vez que ingrese la solicitud el petitionerario el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito o el Gobierno Autónomo Descentralizado competente aprobarán o negarán en el plazo de treinta días, para lo cual previamente deberán preparar el informe técnico y jurídico conveniente.

(Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012). El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal mediante ordenanzas será el encargado de regular el permiso de los títulos habilitantes para el transporte en las zonas urbanas dentro de su territorio y movilidad. El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito y la Unidad Administrativa del Gad's autorizan los títulos para el transporte Internacional, Interprovincial y por Cuenta Propia, son los responsables de los mismos y que serán notificados al petitionerario en el lapso de quince desde la fecha de su emisión de la resolución aprobatoria.

Transporte por Cuenta Propia

Luego de un análisis sobre el Decreto Ejecutivo 1196 en el Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012, el Presidente de la República en el Art. 63, prescribe que podrán prestar servicios los vehículos que cumplan con la regulación y normas INEN actuales. El transporte terrestre por cuenta propia puede ser Intracantonal, Intraprovincial, intrarregional, interprovincial; y alcanza transportar personas, buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos; de carga liviana, vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

(Municipalidad de Ambato, 2014). El transporte por cuenta propia es un servicio que compensa necesidades de movilización de personas o bienes dentro de actividades comerciales a personas naturales y jurídicas mediante el uso de su propio vehículo, para ello tienen la potestad de planificar, organizar, y regular el tránsito y transporte terrestre en su competencia geográfica en base a su autonomía de acuerdo a la ley Orgánica de Régimen Municipal y a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y sus

reglamentos. También la municipalidad tiene la potestad de establecer, conceder, cambiar, modernizar o suspender los recorridos y frecuencias del transporte terrestre en el cantón, implantar los sitios de estacionamiento del transporte público privado, de pasajeros y carga.

Los pasajeros de transporte por cuenta propia tienen compromisos que cumplir como abstenerse de hacer a bordo de la unidad sucesos que quebranten leyes y reglamentos; no arrojar desechos desde el interior del vehículo contaminando el ambiente, hacer uso del cinturón de seguridad, no llevar mascotas en el asiento delantero, niñas sobre las rodillas o junto al conductor, e inhibirse de transportar bultos de cualquier naturaleza en las rodillas.

Hipótesis

La autorización de operación por cuenta propia son vulnerados por la Agencia Nacional de Tránsito y competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato.

Señalamiento de Variables

Variable Independiente: Agencia Nacional de Tránsito

Variable Dependiente: Autorización de Operación

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque

(MARTÍN, Alicia, 2007). Para el autor el enfoque epistemológico, “En el plano científico es percibir, concebir y construir”,

Por lo tanto la presente investigación es muy importante debido a que nos da una pauta para poder descubrir, pensar y organizar durante el proceso de análisis y estudio de nuestra tesis hasta su culminación.

Paradigma Crítico Propositivo

Se puede decir que la aplicación del paradigma crítico propositivo en el trabajo de investigación es muy importante por cuanto ayuda a tomar decisiones rápidas con la intervención inmediata de dirigentes conocedores del problema de injusticia e infracción.

Como investigador participe y ayude al proceso del cambio social en el estudio realizado, el paradigma crítico nos propone una reflexión sobre la realidad de los individuos sobre el tema que deseamos abordar, con un enfoque cualitativo y cuantitativo concentrándose en la justificación de la hipótesis.

La investigación cualitativa da énfasis a la comprensión de los hechos, mientras que la cuantitativa busca las causas y la definición de los hechos que crean el problema, para esto se requiere de la interpretación estadística de los datos obtenidos y sus resultados en los permisos de operación por cuenta propia para usuarios de transporte de vehículos privados.

Modalidad de Investigación.

Investigación de Campo

Es el análisis y comprensión de una realidad en el lugar donde se desarrollan los hechos investigativos, este trabajo de campo fue implacable, el mismo que permitió el contacto de forma directa con la realidad social sobre el problema de la autorización de los permisos de operación por cuenta propia, para vehículos particulares por parte La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y establecer la subordinación de variables.

Investigación bibliográfica-documental

(EGGS,Ander;Hernández y Otros, 2011). Luego de realizar un análisis sobre lo expuesto por los autores podemos manifestar que la investigación bibliográfica documental es la parte esencial en un trabajo de averiguación, ya que constituye una estrategia para observar y reflexionar sobre la realidad, utilizando diferentes tipos de documentos que determinan e indagan sobre los resultados que pueden ser base para el desarrollo de una investigación científica. La investigación documental es la herramienta que estudia los instrumentos necesarios para una investigación específica. Luego del estudio de libros, leyes, ordenanzas, reglamentos, documentos y archivos determinados por la Agencia Nacional de Tránsito de la ciudad de Ambato, hemos logrado prestar atención a la realidad de nuestros transportistas, y obtener datos para desarrollar la presente investigación y apoyar la oferta proyectada.

Niveles o Tipos de Investigación

Investigación Exploratoria

(J.E La Calle, 2013). “Para explorar un tema relativamente desconocido se dispone de un amplio espectro de medios y

técnicas para recolectar datos en diferentes ciencias como son la revisión bibliográfica especializada, entrevistas y cuestionarios, observación participante y no participante y seguimiento de casos”. (p.37).

Este tipo de investigaciones permiten dar una visión a una determinada realidad y se lo realiza especialmente en un tema que haya sido insuficientemente estudiado, cuando es difícil formular hipótesis, cuando aparece un nuevo fenómeno que no admite un nuevo diseño sistemático, o cuando los recursos del investigador son insuficientes para emprender un trabajo.

Este tipo de investigación sirve para familiarizar con los fenómenos ignorados y la posibilidad de realizar una investigación más completa sobre el contexto de la vida real, esta clase de disertación es específicamente de procedimiento y se dan en circunstancias donde hay poca información. Este tipo de indagación demanda de paciencia, serenidad y afinidad por parte del investigador.

Investigación Descriptiva

La pauta de esta investigación es buscar y detallar las propiedades más importantes de los individuos, grupos, colectividades o cualquier otro fenómeno que sea, sometido a análisis, tomando en cuenta diferentes aspectos del fenómeno a investigar. En este tipo de investigación no se refiere exclusivamente a la obtención y tabulación de datos sino más bien a la relación con contextos y enlaces prácticos que tienen las personas desde diferentes puntos de vista, más bien nos permite una interacción social, descubrir el problema y así poder comparar causa- efecto.

Asociación de variables

El estudio de la correlación de variables nos permite determinar la causa–efecto del problema planteado, anunciar disposiciones, determina modelos de comportamiento que anuncia el valor de cada variable en un grupo de personas, analizando la correlación del sistema de variables, es decir permitiendo observar si existe relación factible entre las dos variables.

Población y Muestra

Población

La población es una unidad de análisis, es cada entidad que representa algún atributo observado en el estudio, la presente investigación fue dirigida a:

ITEMS	UNIDADES DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN
1	Funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte	10
2	Conductores con permisos de cuenta propia	210
3	Agentes de tránsito	180
4	Población en general	1800

Tabla No. 1 Población y Muestra

Fuente: Población y Muestra.

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Conocedor que existe un número considerable de transportista que tienen permisos de operación por cuenta propia en el cantón Ambato, el investigador aplicó la siguiente fórmula para comprobar el tamaño de la muestra:

n= Tamaño de la población

N= Población = 2200

o= Desviación estándar = 0,5

Z= Variable de distribución 95% = 1,96

e= Error admitido = 5%

$$n = \frac{No^2Z^2}{(N - 1)e^2 + o^2Z^2}$$

$$n = \frac{2200(0,5)^2(1,96)^2}{(2200 - 1)(0,05)^2 + (0,5)^2(1,96)^2}$$

$$n = \frac{2200(0,25) (3,8416)}{2199(0,0025) + (0,25)(3,8416)}$$

$$n = \frac{2.114,28}{5,4975 + 0,9604}$$

$$n = \frac{2,114,28}{6,4579}$$

$$n = 327,39$$

Operacionalización de variables

En el procedimiento de la Operacionalización de variables se determina que la investigación abstracta pasa a un plano concreto, donde la variable de la hipótesis puede ser medida y observada. Aquí se considera lo abstracto las contextualizaciones, dimensiones, indicadores e ítems operacionales de cada variable dependiente como independiente, es decir se debe ir de lo abstracto a lo operativo de la investigación. La definición de las variables es un proceso duramente medible que obliga a realizar una definición conceptual de las variables para descartar el concepto confuso y dar un sentido concreto a la investigación, luego se realiza una definición operacional, para identificar los indicadores que le permitirán alcanzar una comprobación de forma práctica y cuantitativa.

Operacionalización Variable Independiente: Permisos de Operación

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
La autorización de operación autorizan a personas naturales o jurídicas a operar dentro del territorio Nacional y serán observados y vigilados por las instituciones autorizadas en cada jurisdicción a la cual corresponde el transportista.	Transporte	Clases de Transporte	¿Es importante que existe transporte por cuenta propia?	Técnica: Encuestas a transportistas del cantón Ambato Cuestionario Estructurado
	Cooperativas y Compañías	Tipos de transporte	¿Sabe cuáles son los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?	
		Títulos habilitantes de tránsito	¿Es necesario la autorización de operación a vehículos particulares?	
	Autorización de Operación	Requisitos	¿Sabe quiénes autorizan los títulos habilitantes en el tránsito?	
		Cooperativas de servicio y transporte	¿Podría señalar cuál es la estructura de las cooperativas de transporte terrestre?	

Tabla No. 2 Variable Independiente: Permisos de Operación

Fuente: Operacionalización variable Independiente

Elaborado por: Edison David Sánchez López.

Operacionalización Variable Dependiente: Gobiernos Autónomos Descentralizados

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIÓN	INDICADOR	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tiene las atribuciones de planificar, regular y controlar el tránsito en su jurisdicción coordinadamente con las disposiciones emanadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p>	<p>Ley Orgánica de Transporte Terrestre</p>	<p>Órganos de Transporte</p>	<p>¿Sabe cuáles son las funciones y Atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre?</p>	<p>Técnica: Encuestas a Agentes de Tránsito</p> <p>Instrumento: Cuestionario Estructurado</p>
		<p>Libre tránsito y movilidad</p>	<p>¿Entiende cómo funciona y cuáles son los Objetivos, Principios y Políticas Municipales de tránsito?</p>	
	<p>Organismos Municipales</p>	<p>¿Sabe usted que las competencias de tránsito le corresponden a los Gobiernos Autónomos Descentralizados?</p>		
	<p>Autorizar competencias</p>	<p>¿Está al tanto de quien controla regula y direcciona el sistema de tránsito en la ciudad?</p>		
	<p>Requisitos Máximos y Mínimos</p>	<p>¿Conoce los procesos administrativos de la UMT, para la expedición de los documentos operacionales?</p>		
	<p>Agencia Nacional de Regulación y Control Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial</p>			
	<p>Gobiernos Autónomos Descentralizados</p>			

Tabla No. 3 Variable Dependiente: Gobiernos Autónomos Descentralizados

Fuente: Operacionalización variable Dependiente

Elaborado por: Edison David Sánchez López.

Recolección de Información

En la recolección de la información sobre permisos de operación por cuenta propia se encuentran datos disgregados, atropellados y originales que son obtenidos en el trabajo de campo, por lo tanto es muy importante la obtención de la información para resolver y luego someterlo a un proceso de datos concretos.

Plan para la Recolección de Información

De acuerdo al enfoque elegido se considerará las estrategias metodológicas para considerar los elementos en la recolección de la información.

Esta investigación estará dirigida a funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte, conductores con permisos por cuenta propia, agentes de tránsito y población del cantón Ambato, quienes facilitarán la información pertinente para el análisis cuantitativo del problema en estudio.

La técnica que se empleará para el proceso de recolección de la investigación será la encuesta, la misma que nos facilitará información representativa de todos los entes subyugados en la averiguación.

(HERNÁNDEZ, Martha y Otros, 2009).- “La encuesta es un instrumento de la investigación que consiste en obtener información de las personas encuestadas mediante el uso de cuestionarios diseñados en forma previa para la obtención de información específica”.

En la presente investigación se utilizará instrumentos diseñados de acuerdo a la técnica electa, y es el cuestionario el mismo que permite obtener información ineludible y oportuna para la recolección de datos que contribuirán la investigación.

Plan de Recolección de Información

Preguntas básicas	Explicación
1.- ¿Para qué?	Para lograr los objetivos de investigación
2.- ¿De qué personas u objetos?	Funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte Conductores con permisos de cuenta propia Agentes de tránsito Población en general
3.- ¿Sobre qué aspectos?	Indicadores
4.- ¿Quién?	Investigador: Edison David Sánchez López
5.- ¿Cuándo?	Primer Semestre del 2016
6.- ¿Dónde?	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad Ambato
8.- ¿Qué técnicas de recolección?	Encuestas
9.- ¿Con que?	Cuestionarios

Tabla No. 4 Plan de Recolección de Información

Fuente: Plan de recolección de información

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Plan de procesamiento de la información

TÉCNICAS DE INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN
Información primaria Información Secundaria	Cuestionario Estructurado Libros Constitución de la República del Ecuador Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito Ley Orgánica de Régimen Municipal Tesis de grados	Encuestas a: Funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte Conductores con permisos de cuenta propia Agentes de tránsito Población en general

Tabla No. 5 Plan de procesamiento de la información

Fuente: Plan de procesamiento de la información

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Para la aplicación de las encuestas se procederá de la siguiente manera:

Revisión y Codificación de la Información: Una vez obtenida la información adecuada se procederá a su respectiva codificación, rotulando un número para cada una de las categorías implícitas en las preguntas que se realizará en la encuesta el mismo ayudara a calcular los datos.

Tabulación de la Información: Admitirá conocer los resultados inadmisibles del fenómeno en estudio, permitirá comprobar la frecuencia con que aparecerá y su impacto en las variables.

Análisis de datos: Permitirá efectuar un análisis de los datos que se adquiriera y determinar el grado de complejidad de la hipótesis.

Selección de Estadígrafos: Tomando en cuenta que la ciudad a la que se va aplicar la encuesta es excesiva se procura utilizar el estadígrafo SPSS.

Presentación de los datos: Para personificar los datos se lo hará en una forma descriptiva utilizando gráficos en forma de pastel.

Interpretación de Resultados: Estudiamos cada uno de los resultados con sus respectivos datos y así relacionar con el marco teórico.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de resultados

Al finalizar la recolección de datos a los Funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte, Conductores con permisos de cuenta propia, agentes de tránsito y población en general del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se ha obtenido la siguiente información detallada a continuación.

Pregunta 1. ¿Es importante que exista transporte por cuenta propia?

Tabla No. 6 Representación gráfica pregunta 1

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	108	51%
NO	102	49%
TOTAL	210	100%

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia
Elaborado por: Edison David Sánchez López

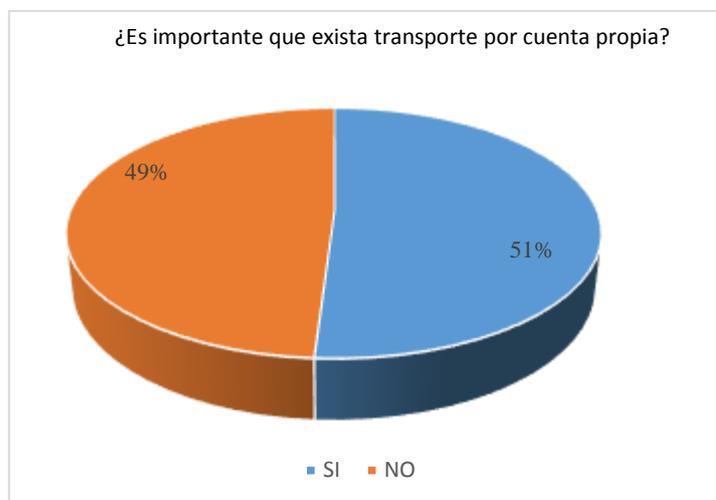


Gráfico No. 5 Representación gráfica pregunta 1

Elaborado por: Edison David Sánchez Ló

Análisis

Seguidamente de haber realizado la indagación 108 conductores que representan el 51% manifiesta que si están de acuerdo que existan los permisos de operación por cuenta propia y 102 individuos que forma el 49% indica que no son necesarias las autorizaciones.

Interpretación

Una vez realizada la investigación podemos demostrar que el transporte por cuenta propia es un servicio que compensa necesidades de movilización de personas o bienes dentro de actividades comerciales a personas naturales y jurídicas mediante el uso de su propio vehículo.

Pregunta 2. ¿Sabe cuáles son los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Tabla No. 7 Representación gráfica pregunta 2

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	48	23%
NO	162	77%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia



Gráfico No. 6 Representación gráfica pregunta 2

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

En la presente tabla apreciamos que 48 conductores que equivale al 23% si conocen los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, 162 personas que figura el 77% desconocen sobre los órganos que atienden el tránsito.

Interpretación

Según podemos verificar el gráfico un gran número de personas no conoce los organismos o autoridades encargados de la regulación y control del sistema de tránsito y transporte, y son entidades y funcionarios que direccionan las políticas, estrategias o acciones para asegurar la movilidad de los usuarios de las vías.

Pregunta 3. ¿Es necesaria la autorización de operación por cuenta propia a vehículos particulares?

Tabla No. 8 Representación gráfica pregunta 3

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	194	92%
NO	16	8%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia



Gráfico No. 7 Representación gráfica pregunta 3

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Para 194 personas encuestas que constituyen el 92%, de los propietarios de vehículos particulares con la autorización de operación por cuenta propia indican que si es necesario los permisos de operación a vehículos particulares y un 8% que corresponde a 16 individuos manifiestan que no es necesario.

Interpretación

De acuerdo al trabajo de campo realizado que un gran número de encuestados manifiesta que si es necesaria la autorización de operación a vehículos particulares porque el transporte privado no está disponible al público no está sujeto a rutas, no depende de horarios, es considerado un derecho porque la ley faculta al Estado facilitar los permisos de operación por cuanto es un servicio en beneficio a la ciudadanía.

Pregunta 4. ¿Sabe quiénes autorizan los títulos habilitantes o permisos de operación?

Tabla No. 9 Representación gráfica pregunta 4

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	12%
NO	185	88%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

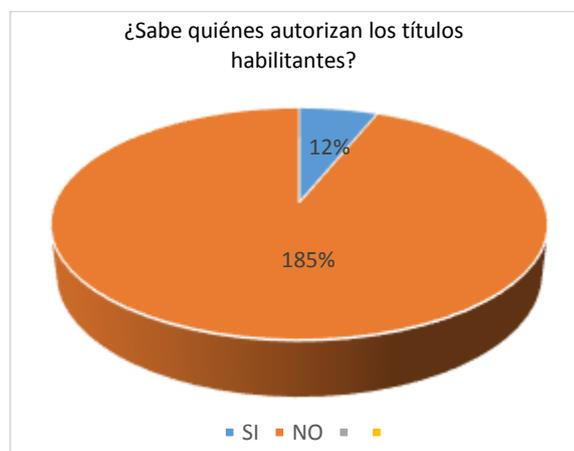


Gráfico No. 8 Representación gráfica pregunta 4

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Como podemos comprobar un número muy pequeño de conductores conoce quién otorga la autorización o títulos habilitantes y son 25 personas que corresponde al 12%, y 185 individuos que personifica el 88% manifiestan que desconocen.

Interpretación

Los datos obtenidos verifican el desconocimiento de los conductores al no saber quién otorga la autorización de operación, por lo tanto se debe realizar una socialización por parte de la autoridades competentes, indicando que el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito y la Unidad Administrativa del Gad's autoriza los títulos para el transporte Internacional, Interprovincial y por Cuenta Propia y son los responsable de los mismos.

Pregunta 5. ¿Podría señalar cuál es la estructura de las cooperativas de transporte terrestre?

Tabla No. 10 Representación gráfica pregunta 5

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	41	20%
NO	169	80%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

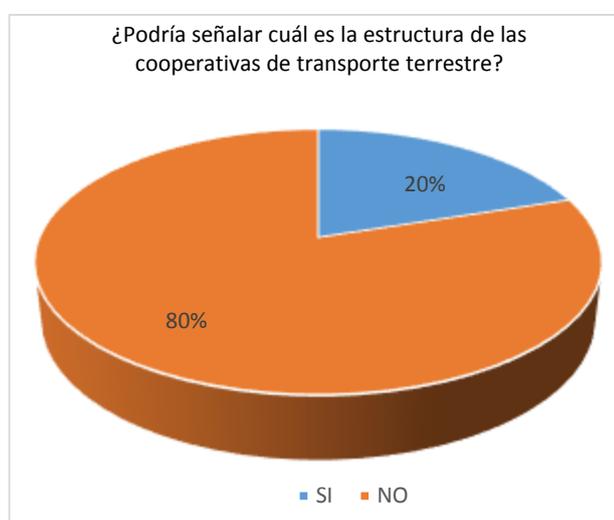


Gráfico No. 9 Representación gráfica pregunta 5

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Es muy evidente poder confirmar que los propietarios de vehículos particulares con permisos de operación por cuenta propia únicamente conocen en un 20% que equivale a 41 entes y 169 personas que son el 80% y la mayoría no está al tanto.

Interpretación

La estructura de las cooperativas de transporte terrestre es imprecisa al punto de haber realizado un estudio sobre las leyes de formación y servicios de las cooperativas de transporte terrestre y haber verificado que los socios desconocen la estructura, cargos, responsabilidad y valores éticos.

Pregunta 6. ¿Sabe cuáles son las funciones y atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre?

Tabla No. 11 Representación gráfica pregunta 6

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	40	19%
NO	170	81%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

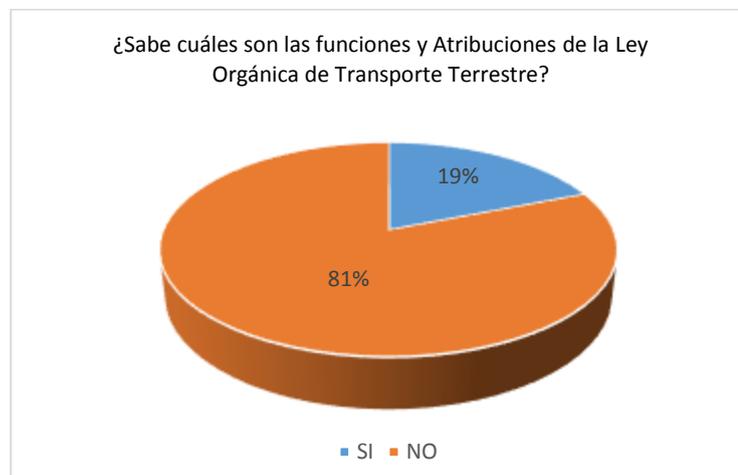


Gráfico No. 10 Representación gráfica pregunta 6

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Los propietarios y conductores de vehículos particulares con la autorización de operación por cuenta propia en un porcentaje del 19% por ciento que pertenece a 40 personajes conocen las funciones y Atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y 170 transportistas que equivalen al 81% desconocen.

Interpretación

La mayor parte de los conductores, propietarios y choferes manifiestan que desconocen las funciones y Atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre estando al tanto que el cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales están conjuntamente unidas con las autoridades y usuarios del transporte y seguridad vial.

Pregunta 7. ¿Entiende cómo funciona y cuáles son los Objetivos, Principios y Políticas Municipales de tránsito?

Tabla No. 12 Representación gráfica pregunta 7

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	22	12%
NO	188	88%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia



Gráfico No. 11 Representación gráfica pregunta 7

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Analizando las encuestas realizadas a transportistas con la autorización de operación por cuenta propia verificamos que el 12% que recae sobre 22 personas que si conocen cuales son los objetivos, principios y políticas municipales, mientras que 188 sujetos que es el 88% desconocen.

Interpretación

Al ser encuestados los conductores de vehículos particulares que desean la autorización de operación por cuenta propia se verificó desconocen la ley, ordenanzas y reglamentos que disponen a la Municipalidad de Ambato según el art. 4 y 5, priorizar, mejorar la calidad de vida, el transporte público, privado y garantizar la movilidad en su respectivo territorio.

Pregunta 8. ¿Sabía usted que las competencias de tránsito le corresponden a los Gobiernos Autónomos Descentralizados?

Tabla No. 13 Representación gráfica pregunta 8

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	55	26%
NO	155	74%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

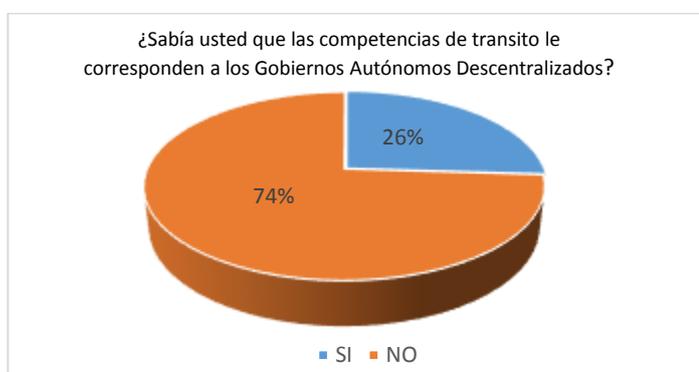


Gráfico No. 12 Representación gráfica pregunta 8

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Un 26% que equivale a 55 dueños de vehículos particulares con la autorización de operación por cuenta propia conocen que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados el ámbito de las competencias y una gran mayoría no sabe cómo son 155 personas que es el 74% de los encuestados.

Interpretación

Según datos registrados en la tabla y el gráfico estadístico podemos comprobar que La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en materia de competencias de transporte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Gad's, no conocen a quien corresponde las competencias, ordenanzas, reglamentos, planes, regulan los títulos habilitantes y emite la autorización de operación en el área de tránsito.

Pregunta 9.¿Está al tanto de quién controla regula y direcciona el sistema de tránsito en la ciudad?

Tabla No. 14 Representación gráfica pregunta 9

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	60	29%
NO	150	71%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

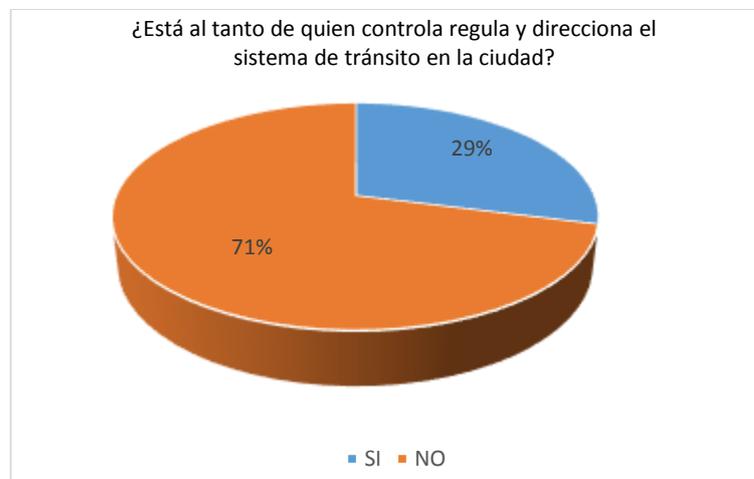


Gráfico No. 13 Representación gráfica pregunta 9

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Los propietarios de vehículos particulares con la autorización de operación por cuenta propia en un 29% que son 60 sujetos indican que si están al tanto de quien controla regula y direcciona el sistema de tránsito en la ciudad y 150 choferes que concierne al 71% demuestran que no.

Interpretación

Una vez realizado el estudio de campo podemos expresar la mayoría de los transportistas que manejan vehículos en la ciudad de Ambato desconocen quien controla regula y direcciona el sistema de tránsito en el perímetro urbano y rural, siendo responsabilidad del Consejo Municipal de Ambato Planificar el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal.

Pregunta 10. ¿Conoce los procesos administrativos de la Unidad Municipal de Transporte, para la expedición de los documentos operacionales?

Tabla No. 15 Representación gráfica pregunta 10

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	32	15%
NO	178	85%
TOTAL	210	100%

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Fuente: Encuesta aplicada a conductores con permisos de cuenta propia

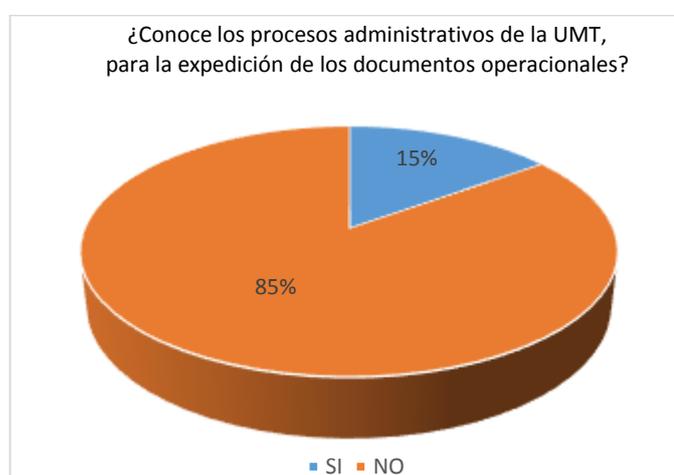


Gráfico No. 14 Representación gráfica pregunta 10

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Análisis

Dentro la pregunta formulada a los propietarios de vehículos con la autorización de operación por cuenta propia 32 individuos que son el 15% descubren que si conocen los procesos administrativos de la UMT, para la expedición de los documentos operacionales y 178 conductores que equivale al 85% desconocen los procesos.

Interpretación

La mayoría de conductores de vehículos con la autorización de operación por cuenta propia desconocen los procesos administrativos de la UMT en cuanto a organización, planificación, autorización, modificación, renovación y suspensión de rutas y frecuencias del transporte terrestre del cantón Ambato, así como establecer los sitios de estacionamiento de transporte masivo de pasajeros y carga.

VERIFICACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Planteamiento de la hipótesis

Modelo Lógico

- Hipótesis nula Ho.- La autorización de operación por cuenta propia, No incide en el estudio la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato.
- Hipótesis Alternativa Hi.- la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato SI incumple el estudio de la autorización de operación por cuenta propia.

Modelo Matemático

Ho: $0 = E$

Hi: $0 \neq E$

Modelo Estadístico

Para la verificación de la hipótesis, se expresará un cuadro de contingencia de dos filas por tres columnas; con el cual se determinará las frecuencias esperadas, mediante la siguiente fórmula:

$X^2 =$ Chi o Ji cuadrado

$\sum (O - E)$

$$X^2 = \frac{\sum (O - E)^2}{\sum E}$$

Σ = Sumatoria

O= Frecuencias observadas

E= Frecuencias esperadas

Selección del nivel de Significación

Para la verificación de la hipótesis se utilizará el nivel de significación del = 0.5

Descripción de la hipótesis

Se ha tomado como referencia para la investigación de campo a Funcionarios de la Unidad Municipal de Transporte, conductores con permisos de cuenta propia, agentes de tránsito y población en general.

Recolección de datos y cálculo estadístico

Frecuencias Observadas

P1 \ P9	SI	NO	TOTAL
Pregunta 1	108	102	210
Pregunta 2	60	150	210
TOTAL	168	252	420

Tabla No. 16 Frecuencias Observadas

Fuente: Frecuencias Observadas

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Frecuencias Esperadas

Para el cálculo de las frecuencias esperadas se utiliza la siguiente fórmula:

$$Fe = \frac{(\text{Total fila}) (\text{Total columna})}{(\text{Gran total})}$$

Preguntas	SI	NO	TOTAL
1	86	122	208
9	48	180	228
Total	134	302	436

Tabla No. 17 Frecuencias Esperadas

Fuente: Frecuencias Esperadas

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Especificación de las regiones de aceptación y rechazo

Primeramente para determinar la región de aceptación y rechazo determinamos los grados de libertad conociendo que el cuadro está formado por 3 filas y 2 columnas.

Pregunta 1. ¿Es importante que existe transporte por cuenta propia?

Pregunta 9. ¿Está al tanto de quien controla regula y direcciona el sistema de Tránsito en la ciudad?

Los grados de libertad para la estudio es: $gl = (f - 1) (c - 1)$

Donde:

gl= Grados de libertad

f = número de filas = 3

c = número de columnas = 2

gl= $(3 - 1) (2 - 1)$

gl= $(2) (1)$

gl = 2

Cálculo del X^2 Cuadrado

Para el cálculo del Chi cuadrado se utilizó la Fórmula:

$$X^2 = \frac{(FO - FE)^2}{FE}$$

P1	P9	FO	FE	FO - FE	(FO - FE) ²	(FO - FE) ² /FE
SI	SI	168	134	34	1156	8,62
NO	SI	420	436	-16	256	0,58
SI	NO	420	436	-16	256	0,58
NO	NO	252	302	-50	2500	8,27
				Total X ² calculado		18,05

Tabla No. 18 Cálculo del X² Cuadrado

Fuente: Calculo de Chi Cuadrado

Elaborado por: Edison David Sánchez López

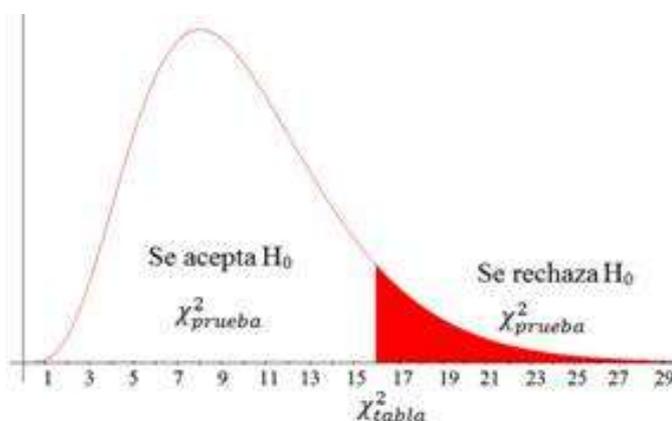


Gráfico No. 15 Gráfico del Chi cuadrado

Fuente: Región de aceptación y rechazo

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Para 2 grados de libertad a un nivel de significación 0.5 se obtiene en la tabla 5.99 y como el valor del Chi cuadrado es 18,05 se encuentra fuera de la región de aceptación, entonces se rechaza la hipótesis nula por lo que se acepta la hipótesis alterna que dice: La autorización de operación por cuenta propia son incumplidos por la Agencia Nacional de Tránsito y competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- Una vez realizada la investigación podemos demostrar que el transporte por cuenta propia si es importante para la ciudad de Ambato puesto que la mayoría desconoce de su servicio y existencia, manifiesta que si es necesario la autorización de operación a vehículos particulares porque el transporte privado no está disponible al público no está sujeto a rutas, no depende de horarios y es considerado un derecho. Así también desconoce los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, lo que crea el caos en el permiso de operaciones en el transporte por cuenta propia.

- De acuerdo a la verificación de datos obtenidos se puede indicar que un gran número de conductores y socios de cooperativas de transporte terrestre de la ciudad de Ambato desconocen quién otorga la autorización de operación, su estructura, cargos, responsabilidades y valores éticos lo que crea incertidumbre a los habitantes dedicados a esta actividad de conducción independiente.

- La mayor parte de los conductores, propietarios y choferes manifiestan que desconocen las funciones y Atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre al igual que los usuarios de vehículos públicos y privados de la ciudad de Ambato desconocen las leyes Ordenanzas y reglamentos que indican que la Municipalidad de Ambato, por lo que se debe tomar muy en cuenta los artículos de la Constitución de la República que dictamina muy claramente que toda ordenanza debe estar encaminada a mejorar la calidad de vida, el transporte público, privado y garantizar la movilidad en su respectivo territorio.

- Luego de haber realizado el estudio de campo podemos expresar que la comunidad de los transportistas que manejan vehículos en la ciudad desconocen a quien corresponde la competitividad en el transporte, los requisitos mínimos y máximos que se necesita para la emisión de los títulos habilitante o permisos de operación y su autorización respectiva para poder trasladarse de un lugar a otro en el área de circulación y transporte terrestre en su jurisdicción.
- La mayoría de conductores de vehículos con autorización de operación por cuenta propia desconocen los procesos administrativos de la UMT en cuanto a organización, planificación, autorización, modificación, renovación y suspensión de rutas y frecuencias del transporte terrestre del cantón Ambato, así como establecer los sitios de estacionamiento de transporte masivo de pasajeros y carga.

Recomendaciones:

- Socializar la Ley de Tránsito, las normativas de la Agencia Nacional de Tránsito y el procedimiento para adquirir la autorización por cuenta propia, a los conductores de la ciudad de Ambato que solicitan el permiso de operaciones a nivel privado.
- Apoyándonos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que faculta al Estado facilitar la autorización de operación a vehículos públicos y privados como un servicio en beneficio de la ciudadanía, por lo que los gobiernos autónomos descentralizados deben hacer un seguimiento a las leyes integrales, para de esta manera tratar de que todos los conductores de las diferentes organizaciones cumplan y tenga conocimiento sobre los procesos y autorización de los permisos de operación.
- El transporte terrestre de vehículos particulares desconocen a cargo de quien está la competitividad en el tránsito vial y los requisitos que se necesita para la obtención de la autorización de operación por cuenta propia, a sabiendas que

es una actividad económica y que se debería analizar y ejecutar la excusión algunos requisitos que están por demás en la ley.

- Los procesos administrativos de la Unidad Municipal de Transporte son extremadamente indeterminados e enigmáticos porque en cierto modo representan confusión a los conductores; ya que son fenomenales las ordenanzas, planes y programas que establece la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la Municipalidad de Ambato, por eso se debe establecer un reglamento de socialización necesaria de leyes y ordenanzas a todo nivel de educación conductual.
- Modificar el Art. 2,de la Ordenanza Municipal, sobre los derechos para el otorgamiento de títulos habilitantes y documentos operaciones para la prestación de servicios de transporte público, comercial y por cuenta propia en el cantón Ambato.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Tema de la Propuesta:

Reformar el Art. 2 de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

Datos informativos:

Ubicación: Cantón Ambato

Beneficiarios: Propietarios y conductores de vehículos particulares

Nombre del responsable: Edison David Sánchez López

Teléfono: 0995362234

Dirección domiciliaria: Cantón Ambato.

Institución: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato.

Antecedentes de la Propuesta

Considerando la disposición de la Constitución de la República que cada día estamos obligados a ejercer nuestros derechos y hacerlos respetar, y en caso de existir cualquiera violación de los mismos debemos asistir a las diferentes instancias judiciales o la Defensoría del Pueblo, para hacer prevalecer los múltiples derechos que tenemos los ciudadanos ecuatorianos y los más importantes en nuestro trabajo de investigación son: la seguridad jurídica, transitar libremente por el territorio nacional, derecho al trabajo, a la integración a cualquier empresa, cooperativa, compañía o asociación y a la libre expresión.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, tomando en cuenta que el transporte público y privado son vitales en el desarrollo del cantón, la actividad económica, la seguridad vial para peatones y conductores, actuará siempre con fundamentos técnico-económicos-financieros sociales y medio ambientales; a pesar de estos planes y programas los transportista, conductores, choferes y familias ambateñas con afinidad a este gremio requieren se considere los permisos de operación por cuenta propia para vehículos particulares en la Ilustre Municipalidad de Ambato en sus ordenanzas dictamina priorizar y garantizar la movilidad en el futuro, priorizar el nivel de productividad, renovar la calidad de vida, dando así seguridad al parque automotor y el libre tránsito en su jurisdicción.

Una vez realizado el estudio sobre la autorización de operación por cuenta propia para vehículos particulares se puede manifestar que existe un desconocimiento multitudinario por parte de los conductores de nuestra ciudad lo que ha causado preocupación en la comunidad de la transportación, razón por la cual se ha realizado la siguiente propuesta de modificación al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

Justificación

La reforma del Art. 2, de la Ordenanza será de mucha Importancia para la ciudadanía ambateña; estos vehículos particulares conducidos por choferes y propietarios con autorización de operación por cuenta propia beneficiarían el servicio de transportación a la ciudadanía, por cuanto el transporte público no está disponible a la ciudadanía en todo momento y a la hora que el interesado necesite.

La modificación del Art. 2, de la Ordenanza Municipal es inmensamente novedoso porque permite desarrollar planes de vinculación con la colectividad y estudiantes de los últimos años de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y

Ciencias Sociales, para que intervengan como futuros abogados y formen parte de la alternativa de solución de las ordenanzas municipales en la autorización de títulos habilitantes para el transporte terrestre.

Sería de gran interés para los usuarios y propietarios de vehículos particulares la reforma de la ordenanza municipal porque facilitaría el derecho de adquisición de la autorización de operación por cuenta propia, indicando que cuanto menos sean los requisitos a cumplir para este proceso menor será el número de vehículos ilegales circulando por la urbe y sus entornos.

A pesar de ser una ciudad muy competitiva en el transporte, el impacto que tendrá la reforma al Art. 2, de Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, beneficiará, legalizará y autorizará seguridad a usuarios y conductores de vehículos particulares con permisos de operación por cuenta propia que transitan por las vías de su competitividad.

OBJETIVOS

Objetivo General

Elaborar el Proyecto de Reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

Objetivos Específicos

- Establecer la aplicabilidad de la Reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

- Procesar el esquema del proyecto.

- Entregar el Proyecto de Reforma a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte.

Análisis de Factibilidad

Jurídica

La propuesta tiene contingencia legal al tratarse de la transformación de la reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

El estudiante investigador del presente trabajo preparará su compromiso ayudado y asesorado por la Universidad Técnica de Ambato.

Una vez asesorado y orientado por la Universidad buscará a los órganos integrales de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, funcionarios de la Ilustre Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, para con su apoyo presentar el borrador para la aprobación de la reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato.

Inmediatamente terminado los debates pertinentes se conseguirá la aprobación de la modificación del Art. 2, y pasará al ejecutivo y se pondrá el ejecútese. En última instancia el ejecutivo publicará en el Registro Oficial del Consejo Municipal de Ambato y se transformará la ordenanza para todos los transportistas y conductores de vehículos particulares con autorización de operación por cuenta propia en la ciudad de Ambato.

Social

Se puede decir que hay una factibilidad social, debido a que basados en el análisis de la problemática sobre las autorizaciones de los permisos habilitantes en el gremio del transporte el beneficio sería para la sociedad ambateña, puesto que, legalizaría y permitiría enunciar alternativa de solución coherente y debidamente sustentadas como es la justificación de la oferta y demanda de rutas y frecuencias para el transporte público y privado que exige la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, funcionarios de la Ilustre Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, para la autorización de operación por cuenta propia a vehículos particulares en el tránsito y transporte terrestre.

Política

Coexiste una providencia política porque las autoridades de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, funcionarios de la Ilustre Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, han autorizado efectuar la investigación sobre la autorización de operación por cuenta propia tienen el poder y la facultad reformar y sistematizar los diferentes pedidos de la colectividad considerando es un derecho del pueblo ecuatoriano transitar libremente por su territorio.

Al Consejo Municipal le corresponde desistir la filosofía partidista y pensar en el beneficio de las familias de los conductores, por cuanto son miembros de un grupo vulnerable y que día a día lucha por la prosperidad de sus familias. El proyecto de Reforma se lo hará para enviar a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, funcionarios de la Ilustre Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, y así efectuar con su proceso de aprobación.

Legal

La factibilidad legal en esta propuesta se podrá observar con la inserción de un inciso

en el Art. 2 de la Ordenanza Municipal.

Fundamentación

Jurídica

Según (Constitución de la República del Ecuador, 2008). En el art. 369 el Estado garantiza la libertad de transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza, considerando que el derecho en el tránsito no se refiere específicamente al ámbito jurídico, sino más bien a un conjunto de normas que regulan y gestionan seguridad en las actividades de las personas que utilizan las vías públicas para la circulación y desplazamiento de vehículos con autorización de operación por cuenta propia por las diferentes vías.

El proceso de modificación de la ordenanza es claro, delimitado, puntual, y transparente se perfila con decisión, el debate se realizará de forma puntual. La reforma sólo se ratificará si logra el respaldo de las dos terceras partes de los miembros de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, funcionarios de la Ilustre Municipalidad de Ambato y la DTM.

Axiológica

La propuesta de la Reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, está incluido en principios y valores jurídicos que desempeñan un papel importante en las actividades humanas y relaciones jurídicas ya serán valederos únicamente cuando se concientice al ser humano, a hacer y a obrar en sus procedimientos jurídicos por parte de los órganos de poder Estatales, Municipales y de Tránsito, establece que solo así se logrará fragmentar barreras que imposibilitan la adquisición de la autorización de operación por cuenta propia para usuarios y conductores que manejan vehículos particulares, señalando que los valores jurídicos que se deben priorizar son: Ofrecer orientación clara para investigar el sentido y

objetivo de las ordenanzas; facilitar razonamientos certeros para interpretarlas y proveer los manuales precisos para acabar las lagunas o vacíos de sistematización jurídica en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Ilustre Municipalidad de Ambato y la UMT.

Epistemológica

La Fundamentación Epistemológica es la ciencia o los progresos comprobados sobre un problema que surge de la necesidad de adquirir la autorización de operación por cuenta propia en beneficio de la sociedad, donde se profundiza diversas tendencias epistemológicas de las ciencias sociales para analizar, modificar y determinar ejecuciones obtenidas en el estudio de campo, puesto que en la actualidad la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Ilustre Municipalidad de Ambato y la Unidad Municipal de Transporte, no ha considerado significativo, sabiendo de que esta reforma al Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, mejorará la economía de un sinnúmero de familias ambateñas dependientes de la colectividad transportista la misma que no da seguridad de trabajo en el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DESARROLLO DE LA PROPUESTA



REPÚBLICA DEL ECUADOR
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO
SECRETARÍA GENERAL
EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DE AMBATO

CONSIDERANDO:

Que es un derecho de la ciudadanía presentar proyectos y planes para modificar los artículos de ley, los estudiantes de los últimos años de la carrera de derecho social presentan esta reforma.

Que los vehículos de transporte público no están disponibles a toda hora para la colectividad es necesario legalizar la autorización de operación por cuenta propia.

Que la colectividad desconoce de los trámites legales a seguir para la autorización de los títulos habilitantes es necesario modificar los artículos de la ordenanza.

Que los procesos administrativos son extremadamente enigmáticos y extensos se propone la minimización de requisitos en los trámites de legalización de los títulos habilitantes.

Que el otorgamiento de la autorización de operación por cuenta propia beneficiará a conductores choferes propietarios y público en general se solicita la reforma del artículo en la ordenanza y así garantizar su viabilidad.

Que en nuestra ciudad únicamente existen 10 autorizaciones de operación por cuenta propia, por lo tanto se requiere el incremento del mismo para evitar la ilegalidad en la transportación.

RESUELVE EXPEDIR LA SIGUIENTE REFORMA AL Art. 2 de la ORDENANZA QUE ESTABLECE LOS DERECHOS PARA EL OTORGAMIENTO DE TÍTULOS HABILITANTES Y DOCUMENTOS OPERACIONALES, PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, COMERCIAL Y POR CUENTA PROPIA, EN EL CANTÓN AMBATO.

REFORMA:

Añadir un inciso al Artículo 2, en los requisitos para la autorización de títulos habilitantes por cuenta propia.

DETALLE:

ARTICULO 2 ACTUAL:

Artículo 2.- ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.- “La presente ordenanza es el cumplimiento obligatorio por parte de las cooperativas y compañías que prestan servicio de transporte público comercial en el cantón, sus servicios y accionistas, así como por las personas naturales y jurídicas que requieran autorización para la prestación del servicio de transporte por cuenta propia”.

ARTICULO 2 REFORMADO

ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.- “La presente ordenanza es el cumplimiento obligatorio por parte de las cooperativas y compañías que prestan servicio de transporte público comercial en el cantón, sus servicios y accionistas, así como por las personas naturales y jurídicas que requieran autorización para la prestación del servicio de transporte por cuenta propia”.

“La prestación de servicios de transporte por cuenta propia será de estricta responsabilidad del Gad’s Municipalidad de Ambato, con la presentación los siguientes requisitos”:

- Copia del certificado del Organismo competente.
- Copia de RUC.
- Copias de documentos personales: cédula de ciudadanía, papeleta de votación; en caso de ser una persona natural el solicitante.
- Copia de la matrícula del vehículo persona natural que requiere la autorización
- Copia de la licencia de conductor profesional, acorde al tipo de vehículo presentado.
- Certificado de Revisión Técnica Vehicular
- Copia de Permiso de Cuerpo de Bomberos del establecimiento.
- Documentación que justifique el uso del vehículo que solicita la autorización por cuenta propia, acorde a las actividades descritas en la Resolución 052-DIR-ANT-2012 (disponible en página www.ant.gob.ec). Artículo 9, literal 11.

DISPOSICIÓN FINAL

Publíquese en las Ordenanza que establece los derechos para el otorgamiento de títulos habilitantes y documentos operacionales, para la prestación de servicios de transporte público, comercial y por cuenta propia, en el cantón Ambato, para el cumplimiento obligatorio de las Ordenanzas Cantonales.

Dado en la ciudad de Ambato en sesión ordinaria del pleno.....de La Alcaldía del Cantón Ambato. Desarrollada a los 06 días del mes de Agosto del año 2016.

SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL

En mi calidad de Secretario del Concejo Municipal de la Alcaldía de Ambato CERTIFICO, que la presente reforma fue discutida, aceptada y aprobada por el pleno del Consejo Municipal de Ambato, realizada el 06 del mes de Agosto del año 2016.

SECRETARIO DEL CONCEJO MUNICIPAL

MODELO OPERATIVO DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

FASES	OBJETIVOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	RESPONSABLES	TIEMPO
Comprobar la aplicabilidad de la reforma al problema planteado en la investigación.	Organizar la factibilidad de la reforma al Art. 2 de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte, conversar con especialistas en el área sobre factibilidad administrativa para su ejecución.	Crear el inciso determinado amparado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas Municipales.	<ul style="list-style-type: none"> - Económicos - Hojas - Libros - Tiempo - Computadora - Impresora 	El Investigador Docentes expertos en el área.	Tres semanas
Transcripción del borrador de la Ordenanza Municipal.	Realizar el trabajo de redacción y valoración en el art. propuesto. Reconocer el motivo amparado en el Art. 2 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre,	Establecer el área técnica y administrativa encargada de la aplicación y justificación para poner en práctica la propuesta.	<ul style="list-style-type: none"> - Esferos - Libros - Leyes - Hojas - Reuniones - Computadora 	El Investigador	Cuatro semanas

	Tránsito y Seguridad Vial				
Entregar el Plan de Reforma del Artículo expuesto al Ilustre Concejo Cantonal de Ambato	Contactar con el secretario de la Alcaldía para entregar el Plan de reforma a la Ordenanza. Publicar en los Reglamentos Municipales.	Entrega y Control a entidades competentes de la automatización técnica a encaminar y garantizar la aplicación de la propuesta.	<ul style="list-style-type: none"> - Económico - Llamada telefónica - Charlas - Reuniones 	El Investigador	Cuatro semanas

Tabla No. 19 Modelo Operativo

Fuente: **Ejecución de la propuesta**

Elaborado por: **Edison David Sánchez López**

Administración de la Propuesta

La reforma al Art. 2, de la de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, la creación de un nuevo inciso será posible con el involucramiento de todos los funcionarios de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Ilustre Municipalidad de Ambato la Unidad Municipal de Transporte y la colaboración de todos los usuarios, propietarios y conductores del transporte privado con autorización de operación por cuenta propia, el mismo que estará a cargo del investigador Edison David Sánchez López y el apoyo de los conductores del volante, choferes y representantes de la Universidad Técnica de Ambato. Se establecerá la reforma del Art. 2, con la creación de un inciso mediante las estrategias subsiguientes:

- Difusión de la reforma a través de diálogos con conductores de vehículos
- Instigación a hacer predominar sus derechos
- Aplicación y socialización a conductores de vehículos públicos y privados

Autoridades Universitarias: Ratificar el trabajo de investigación en el procedimiento de reforma para continuar con el inciso de aprobación.

Secretario del Concejo Municipal: Promueve el ingreso del proyecto de reforma a primer debate en el pleno del Concejo Municipal.

Investigador: Socializa la propuesta y coordina su difusión.

Previsión de la evaluación: Será preliminar, legal e indiscutible.

Evaluación inicial: Valoración del Proyecto de Reforma.

Evaluación del proceso: Evaluación del avance de aceptación en el Consejo Municipal del Proyecto de Reforma

Evaluación Final: Valoración de la hipótesis de la Propuesta, Reforma y su promulgación en las ordenanzas Municipales, para alertar posibles invenciones al contenido de la propuesta.

GRÁFICO DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA



Gráfico No. 16 Administración de la Propuesta

Fuente: Administración de la Propuesta

Elaborado por: Edison David Sánchez López

Plan de Evaluación

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1.- ¿Quiénes solicitan evaluar?	El Investigador los responsables del proyecto
2.- ¿Por qué Evaluar?	Para comprobar la factibilidad del proyecto
3.- ¿Para qué Evaluar?	Para confirmar la realidad del inciso insertado
4.- ¿Qué Evaluar?	El Procedimiento establecido para obtener la autorización de operación.
5.- ¿Quién Evalúa?	Los máximos directivos de la Unidad Municipal de Transporte y los transportistas.
6.- ¿Cuándo Evaluar?	Durante y posteriormente de la aplicación de la propuesta.
7.- ¿Cómo Evaluar?	A través de estadísticas. Encuestas.
8.- ¿Con qué Evaluar?	

Tabla No. 20 Plan de Evaluación

Fuente: Plan de Evaluación

Elaborado por: Edison David Sánchez López

BIBLIOGRAFÍA

1. ECUADOR a Colores. (2013). Tungurahua asume competencia del Tránsito provincial a través de una mancomunidad. *ECUADOR A COLORES*, s/n.
2. Gobierno Nacional del Ecuador. (08 de 01 de 2015). *Ecuador ama la vida*, 183.02 kB. (s/n, Editor, s/n, Productor, & s/n) Recuperado el 21 de 03 de 2016, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>
3. Academia Colombiana de Jurisprudencia. (2010). Contrato de trabajo y relaciones de las cooperativas de transporte. *Revista de la Academia Colombiana de Jurisprudencia*, 122-123.
4. ARRAZOLA, Lorenzo; Sainz, Pedro y Otros. (2008). *Derecho y Administración*. Madrid: Indocti Discant.
5. CARRILLO, Jennifer. (s/n de s/n de 2009). *Escuela Superior Politecnica del Litoral*. Obtenido de Escuela Superior Politecnica del Litoral Web site: <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/21305/1/D-92448.pdf>
6. CHAPARRO, Irma. (2002). *Recursos Naturales e infraestructura* (ISBN ed., Vol. 02). (N. Unidas, Ed., & s/n, Trad.) Santiago de Chile, Santiago de Chile: CEPLAC ECLAC. Recuperado el 29 de 03 de 2016, de https://books.google.com.ec/books?id=RxGOjnwCH-oC&pg=PA39&lpg=PA39&dq=cuando+empieza+permisos+operaci%C3%B3n+cuenta+propia&source=bl&ots=_Om2cEGmZn&sig=VR7wKfGf-EreGxX3DGpEWHBbGwQ&hl=es-419&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=cuando%20empieza%20permisos%20perac
7. Ciudad en Movimiento. (s/n de s/n de 2011). *Transporte, Urbano*. Obtenido de Transporte, Urbano: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd63/ciudades/cap8.pdf>
8. Código Orgánico Integral Penal . (14 de 08 de 2014). <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/codigo-organico-integral-penal>, s/n. Recuperado el 12 de 08 de 2016
9. Código Orgánico Organización Territorial. (11 de 08 de 2010). *Ministerio de Finanzas del Ecuador*. Obtenido de http://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/CODIGO_ORGANIZACION_TERRITORI

AL.pdf

10. COFRÉ, Juan. (s/n de s/n de 2013). LA AXIOLOGÍA JURÍDICA SEGÚN JORGE MILLAS. (U. A. Chile, Ed.) *Revista de Filosofía*, 69(Rev. filo), s/n. Recuperado el 07 de 04 de 2016, de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-43602013000100006&script=sci_arttext
11. COMUNIDAD ANDINA. (2015). Normativo sobre transporte internacional . *Informativo secretaria General*, s/n .
12. Consejo Nacional Descentralización. (s/n de s/n de 2010). *Concejo Nacional de Competencias*. Obtenido de Concejo Nacional de Competencias Web site: <http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/GLOSARIO-DE-TERMINOS-DESCENTRALIZACION.pdf>
13. Constitución de la República del Ecuador. (20 de 10 de 2008). *Decreto Legislativo*. Obtenido de Decreto Legislativo Web site: http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2015/literal_a/base_legal/A._Constitucion_republica_ecuador_2008constitucion.pdf
14. Constitución de la República del Ecuador. (20 de 10 de 2008). *Decreto Legislativo*. Obtenido de Decreto Legislativo Web site: http://www.inocar.mil.ec/web/images/lotaip/2015/literal_a/base_legal/A._Constitucion_republica_ecuador_2008constitucion.pdf
15. CORTEZ, Olger. (28 de 01 de 2011). *Universidad Técnica de Ambato*. Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/9385/1/FJCS-DE-785.pdf>
16. COSSIO, Carlos. (2004). *El pensamiento latinoamericano del siglo XX ante la condición humana*. Argentina: Teoría, Crítica e Historia.
17. CREACIÓN, Empresas. (02 de 08 de 2012). *Autorización de transporte privado* . Obtenido de Autorización de transporte privado Weeb Site: <http://www.creacionempresas.com/tramites-para-crear-la-empresa/tramites-especificos/autorizaciones/2131-autorizacion-de-transporte-privado-complementario-de-mercancias-tarjeta-de-transporte>
18. EGGS, Ander; Hernández y Otros. (19 de 11 de 2011). *Tipos de Investigación*. Obtenido de Tipos de Investigación Weeb site: <http://tesisdeinvestig.blogspot.com/2011/11/tipos-de-investigacion-segun-ander-egg.html>

19. Elena, A., & GRANDE, I. (2005). *Anàlisi de Encuestas*. Madrid: ESIC EDITORIAL.
20. Gad'S Municipalidad Ambato. (25 de 06 de 2012). *Nuevas facilidades*. Obtenido de Nuevas facilidades Web site: <https://www.google.com.ec/#q=ley+de+gads+ambato+titulos+habilitantes+transporte+>
21. Gobiernos Autónomos Descentralizados. (23 de 11 de 2015). *Normativa Juridica del Ecuador*. Obtenido de Normativa Juridica del Ecuador Web site: <http://www.oficial.ec/instituciones/gobiernos-autonomos-descentralizados>
22. HERNÁNDEZ, Gloria. (2005). *Transportes Terrestres* (Hernandez Gloria ed., Vol. 02). (I. Cristina, Ed., & W. keluwer, Trad.) Madrid, España , España : Colex-Data. Recuperado el 10 de 04 de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=uzOcUffb3TsC&pg=PA133&dq=definici%C3%B3n+de+transporte+terrestre&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiH1KSQ3oTMAhVKLSYKHV-SBJEQ6AEIzAA#v=onepage&q=definici%C3%B3n%20de%20transporte%20terrestre&f=false>
23. HERNÁNDEZ, Martha y Otros. (s/n de s/n de 2009). *Procedimientos y técnicas de recogida de información para la Investigación educativa*. Obtenido de Procedimientos y técnicas de recogida de información para la Investigación educativa Weeb site: https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/ENCUESTA_Trabajo.pdf
24. J.E La Calle. (s/n de s/n de 2013). *Universidad Nacional a Distancia*. Obtenido de Universidad Nacional a Distancia Weeb site: http://datateca.unad.edu.co/contenidos/100104/100104_EXE/leccin_6_investigacin_exploratoria_descriptiva_correlacional_y_explicativa.html
25. JORDAN, Bill. (s/n de s/n de 1989). *The Common Good: Citizenship, Morality and Self-Interests*. Obtenido de The Common Good: Citizenship, Morality and Self-Interests Web site: http://digital.csic.es/bitstream/10261/10601/1/derechos_de_bienestar.pdf
26. Ley de compañías. (07 de 06 de 2015). *Comisión de codificación y Legislación* . Obtenido de Comisión de codificación y Legislación Web site:

- http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_comp.pdf
27. Ley de Cooperativas . (s/n de 07 de 2012). *Ley de cooperativas Codificación*. Obtenido de Ley de cooperativas Codificación Web site: http://www.inclusion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/LEY_DE_COOPERATIVAS.pdf
28. LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL. (16 de 12 de 2013). *Contitución de la República; suplemnto del registro oficial #º 144*. Obtenido de Contitución de la República; suplemnto del registro oficial #º 144: http://www.emseguridad-q.gob.ec/mtdocuments/6.ley_organica_de_rgimen_municipal.pdf
29. LÓPEZ, Carlos y Figueroa. (2002). *Persona y profesión* (TEA ediciones S.A. ed., Vol. 24). (F. B. Sahagún, Ed., & F. B. Sahagún, Trad.) Madrid, Madrid, España: Tea, S.A. Recuperado el 19 de 03 de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=xP4-ZuF0OCUC&pg=PA205&dq=entrevista+definicion&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjxzoCRy9DLAhXELSYKHcSY>
30. LOTTTSV. (08 de 01 de 2015). http://www.sbs.gob.ec:7778/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf. Recuperado el 21 de 03 de 2016, de www.sbs.gob.ec:7778/medios/.../Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf
31. LUZURIAGA, Verónica. (28 de 01 de 2011). Obtenido de Tesis de grado: <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/5242/1/DER-631-2011-Luzuriaga%20Ver%C3%B3nica.pdf>
32. MARTÍN, Alicia. (2007). *El Status epistemologico y el objeto de la ciencia de la educación* (Primera ed., Vol. 01). (effha, Ed., & C. e. Filosofía, Trad.) San Juan, Argentina , Argentina: Facultad de Filosofía Humanidades y Artes. Recuperado el 16 de 04 de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=BbUM0FsYgMEC&pg=PA73&dq=que+e+s+el+enfoue+epistemologico&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiN1rLL5ZPMAhUGXD4KHUAuDEcQ6AEIMzAF#v=onepage&q=que%20es%20el%20enfoue%20epistemologico&f=false>
33. Ministerio de Inclusión Económica y Social. (20 de 07 de 2008). *Agencia Nacional de Regulación y Control de Transito Terrestre*. Obtenido de Agencia

- Nacional de Regulación y Control de Tránsito Terrestre:
<http://www.inclusion.gob.ec/>
34. Ministerio del Interior . (s/n de s/n de 2015). *Permisos de Operación Anual* .
 Obtenido de Permisos de Operación Anual Web site:
<http://www.ministeriointerior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/F.-Formularios-o-formas-de-solicitudes-campos-inherentes.pdf>
 35. MIRANDA, Carlos. (2010). EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR. *Revista Judicial*, s/n.
 36. MOLINA, Charlot. (s/n de s/n de 2013). *Monografías derecho*. Obtenido de Monografías derecho: <http://www.monografias.com/trabajos87/que-es-cooperativismo/que-es-cooperativismo.shtml>
 37. Municipalidad de Ambato. (14 de 01 de 2014). *Gobierno Autónomo descentralizado*. Obtenido de <http://gadmatic.ambato.gob.ec/archivo/ordenanzas.php>:
<https://www.google.com.ec/#q=ordenanzas+municipales+ambato+sobre+transito>
 38. MURUETA, Marco; Orozco, Mario. (2015). *Psicología de la Violencia*. Mexico: Manuel Moderno S.A.
 39. OCIO SIMÓ, Eugenio. (1991). *Educación Vial* (s/n ed., Vol. 12). (M. d. ciencia, Ed., & s/n, Trad.) Madrid, Madrid, España: Vives Vives. Recuperado el 02 de 04 de 2016, de <https://www.google.com.ec/#tbm=bks&q=educaci%C3%B3n+vial>
 40. ONU. (2016). Día mundial de la seguridad vial. *Las naciones unidas y la seguridad mundial*, s/n.
 41. Organización Panamericana, Salud. (s/n de s/n de 2013). *Informe sobre la situación mundial de seguridad vial*. Obtenido de Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020: http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=561:informe-sobre-situacion-mundial-seguridad-vial-2013-apoyando-decenio-accion-2011-2020&Itemid=499
 42. ORTÚZAR, Juan de Dios. (2008). *Modelos de Transporte*. Madrid: Universidad de Cantabria.
 43. PAZMIÑO, Kléver; Cortez, Olguer. (s/n de s/n de 2015). *Repositorio digital Universidad Técnica de Ambato*. Obtenido de La ordenanza general que regula el

- tránsito, transporte terrestre, seguridad vial y la congestión vehicular en la ciudad de Ambato: <http://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/9385>
44. PEÑA, Lorenzo; Txetxu, Ausín. (s/n de s/n de 2006). *Los derechos positivos: Las demandas justas de acciones y prestaciones*. Obtenido de Los derechos positivos: Las demandas justas de acciones y prestaciones Web: http://digital.csic.es/bitstream/10261/10601/1/derechos_de_bienestar.pdf
 45. POVEDA, Diego. (04 de 08 de 2011). *Universidad Técnica de Ambato*. Obtenido de <http://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/1741/1/TA0077.pdf>
 46. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (25 de 06 de 2012). *Registro Oficial Suplemento 731*, 1196. Recuperado el 22 de 03 de 2016, de Registro Oficial Suplemento 731 Web site: http://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/05/REGLAMENTO_A_LA_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD
 47. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (12 de 06 de 2012). <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/reglamento-general-para-la-aplicacion-de-la-lottsv>, Segunda edición . (A. Constituyente, Editor) Recuperado el 21 de 03 de 2016
 48. SALUD, O. M. (s/n de s/n de 2013). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial. (B. Philanthropies, Ed.) *Organización mundial de la salud*, s/n(s/n), 10,11. Recuperado el 30 de 03 de 2016, de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf

ANEXOS

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

*Previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de
la Justicia de la República del Ecuador.*

Cuestionario aplicado conductores con permisos de operación por cuenta propia del
cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

OBJETIVO: Estudiar porque son vulnerados los permisos de operación por cuenta propia por la Agencia Nacional de Tránsito y el Gad´s Municipalidad de Ambato.

La claridad en las respuestas permitirá al investigador desarrollar un trabajo beneficioso para las familias y colectividad Ambateña.

Agradezco su colaboración y certifico absoluta discreción en su información

Marque con una X, la respuesta de su elección

CUESTIONARIO

1.- ¿Es importante que exista transporte por cuenta propia?

SI ()

NO ()

2.- ¿Sabe cuáles son los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

SI ()

NO ()

3.- ¿Es necesaria la autorización de operación a vehículos particulares?

SI ()

NO ()

4.- ¿Sabe quiénes autorizan los títulos habilitantes en el tránsito?

SI ()

NO ()

5.- ¿Podría señalar cuál es la estructura de las cooperativas de transporte terrestre?

SI ()
NO ()

6.- ¿Sabe cuáles son las funciones y atribuciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre?

SI ()
NO ()

7.- ¿Entiende cómo funciona y cuáles son los objetivos, principios y políticas Municipales de tránsito?

SI ()
NO ()

8.- ¿Sabía usted que las competencias de tránsito le corresponden a los Gobiernos Autónomos Descentralizados?

SI ()
NO ()

9.- ¿Está al tanto de quien controla regula y direcciona el sistema de tránsito en la ciudad?

SI ()
NO ()

10.- ¿Conoce los procesos administrativos de la Unidad Municipal de Transporte, para la expedición de los documentos operacionales?

SI ()
NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Fecha de aplicación.....

G)

ANT: Agencia Nacional de Tránsito.

Agencia Nacional de Tránsito: Entidad encargada de regular y controlar las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Autorización de permisos de operación: Credencial otorgada por la autoridad competente o una persona natural o jurídica para la transportación de personas u objetos a los destinos que el usuario solicite, los cuales podrán ser en vehículos de su propiedad o asociados.

Causa: Origen o motivo que ocasiona un hecho o dificultad. Situación ineludible y suficiente para identificar el inconveniente.

Conductor De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: “Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo”.

Competencias: “Son capacidades de acción de un nivel de gobierno en un sector. Se ejercen a través de facultades. Las competencias son establecidas por la constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias”. (Art. 113 COOTAD) (Consejo Nacional Descentralización, 2010)

Consejo Nacional de Competencias: Es el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias; su misión es promover el proceso de transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias desde el Gobierno Central hacia los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Gad's).

Descentralización: “La descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los

respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados”. (Art. 105 COOTAD). (Consejo Nacional Descentralización, 2010)

Conductor(a): Eje central del sistema vial, persona que opera un vehículo para su movilización, que ejerce control y dominio sobre el vehículo en marcha, transporta concentradamente que es capaz de evitar accidentes

Gad's: Gobierno Autónomo Descentralizado

Gobierno autónomo descentralizado (GAD): “Cada circunscripción territorial tendrá un gobierno autónomo descentralizado para la promoción del desarrollo y la garantía del buen vivir, a través del ejercicio de sus competencias. Estará integrado por ciudadanos electos democráticamente quienes ejercerán su representación política.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados:

- a) Los de las regiones;
- b) Los de las provincias;
- c) Los de los cantones o distritos metropolitanos;
- y, d) Los de las parroquias rurales. (Consejo Nacional Descentralización, 2010)

Gestión: “Es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos. Puede ejercerse concurrentemente entre varios niveles de gobierno, dentro del ámbito de competencias y circunscripción territorial correspondiente, según el modelo de gestión de cada sector”. (Art. 116 COOTAD). (Consejo Nacional Descentralización, 2010)

Habilitación: Autorización legal dada por el Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura a una unidad de transporte terrestre de personas para que pueda salir de la ruta otorgada en la Certificación de Servicio, previo cumplimiento de la revisión

Jurídica: Es algo impuesto exteriormente al ser humano, que no decide si cumplir o no cumplir lo establecido normativamente, sino que debe hacerlo, si desea evitar la sanción y están establecidas en sentido estricto por el Poder Legislativo, que las establecen para casos generales y son aplicadas en los casos concretos, por el Poder judicial a cargo de los jueces.

Jurisdicción. Autoridad. Poder para aplicar las Leyes. Territorio en que un Tribunal ejerce su autoridad. Facultad de decir el derecho y determinar la solución jurídica adecuada para cada supuesto conflictivo concreto, y que corresponde exclusivamente a los Jueces y Tribunales

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: Documento legal basado en el régimen jurídico del tránsito y transporte terrestre que fundamenta la equidad, solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, imagen de áreas urbanas y localidades; garantizará la prestación del servicio de transporte público basándose en los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad, el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, a respetar disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas, promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional.

Municipio.- Conjunto de los habitantes que viven en un mismo término jurisdiccional, el cual está regido por un ayuntamiento.

Ordenanza.- Acuerdos tomados por el Cabildo sobre un asunto determinado, con el fin de regularlo con carácter general.

Ordenanza Municipal.- Resoluciones dictadas por el Alcalde con acuerdo del Concejo Municipal, siendo éstas normas generales y obligatorias aplicables a la comunidad.

Planificación: “Es la capacidad para establecer y articular las políticas, objetivos, estrategias, y acciones como parte del diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos, en el ámbito de sus competencias y de su circunscripción territorial, y en el marco del Sistema Nacional de Planificación. La planificación corresponde concurrentemente a todos los niveles de gobierno”. (Art. 116 COOTAD) (Consejo Nacional Descentralización, 2010)

Red vial: Toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales, regionales, provinciales, metropolitanas o cantonales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

Reforma a la ley: Los honorables asambleístas al escuchar el clamor de la ciudadanía en general en cuanto tiene que ver con las drásticas sanciones que se tipifican en la ley de tránsito, han considerado que debe estudiarse a profundidad nuevamente la ley, y no descartan la posibilidad de una reforma en pro de una mejor cultura de movilidad, transporte, tránsito y seguridad vial.

Regulación: “Es la capacidad de emitir la normatividad necesaria para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios, con el fin de dirigir, orientar o modificar la conducta de los administrados. Se ejerce en el marco de las competencias y de la circunscripción territorial correspondiente”. (Art. 116 COOTAD).

Tránsito: Movilización de personas, objetos o vehículos por una vía pública o privada, traslado de un lugar a otro por vías o parajes públicos.

Transporte: Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. Vehículo dedicado a tal misión. Medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte es y ha sido un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

PAPER DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO:

“LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO”

AUTOR:

Edison David Sánchez Lópe

LOS PERMISOS DE OPERACIÓN POR CUENTA PROPIA, LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN COORDINACIÓN CON EL GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

Autor: Edison David Sánchez López

Universidad Técnica de Ambato, Facultad Jurisprudencia, Carrera de Derecho
Ambato - Ecuador

Introducción

Durante muchos años en América del Sur se permite los intercambios comerciales de transporte y tráfico de mercaderías y personas que desarrollan el comercio subregional; estando sujetos a interrupciones en la autorización de operación por cuenta propia para los vehículos particulares, porque la Agencia Nacional de Tránsito y seguridad Vial no entrega oportunamente a los dueños de los vehículos.

Es importante el estudio de la presente investigación considerando que la población va creciendo y conjuntamente con ello aumenta sus necesidades de comunicación y transferencia de carga y personas que se trasladan de un lugar a otro por las redes del territorio Ecuatoriano; esto permitirá brindar un servicio rápido y oportuno a los usuarios que no desean utilizar el transporte público que está sujeto a rutas y horarios definitivos.

El presente trabajo investigativo es importante porque está apoyada en la bibliografía encontrada en la información web, libros, revistas, documentales, monografías y observaciones de profesionales competentes en tránsito, movilidad, desconcentración y descentralización. El investigador pudo plantear una alternativa de solución enfocada a los principios de seguridad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad bajo la responsabilidad del sistema nacional de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en coordinación con el con el Gad's Municipalidad de Ambato.

Con esto se propone añadir un inciso al Art. 2, en los requisitos para la autorización de títulos habilitantes por cuenta propia, y este sea el instrumento para que todos los conductores adquieran la autorización que otorga la Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con el Gad's.

Abstract

For many years in South America; trade transport, traffic of goods and people developing sub regional trade have been allowed; these have been interrupted in their operating permits because of their own private vehicles, because the Agencia Nacional de Tránsito (National Agency for Traffic and Road Safety) did not delivery to the owners of vehicles on time.

It is important to study this research considering that the population is growing and it increases their communication needs and charges transportation; and people who move from one place to another by Ecuadorian territory ways; this will provide a quickly and timely service to users who do not wish to use public transport, because it has established routes and schedules.

This research is important because it is supported in literature found on the web, books, magazines, documentaries, essays and observations of competent professionals in transit, mobility, decentralization and crowding information. The researcher will propose an alternative focused on the principles of security solution, efficiency, universality, accessibility, continuity and quality under the responsibility of the national land transport system and road traffic safety in coordination with the "Municipal de Ambato GADs" (Municipality of Ambato Gad's).

With this paper, the researcher proposes to add a paragraph to article two requirements for the authorization of driving licenses, and this could be the tool for all drivers acquire the permissions granted by the National Transit Agency in coordination with the Gad' s.

Métodos

Participantes

Fueron 210 conductores de vehículos por cuenta propia los que participaron en el trabajo de investigación.

Instrumento

Se utilizó “encuestas” para que los copartícipes proporcionaran su punto de vista.

Procedimientos

Cada participante recibió su cuestionario de preguntas para que pudiera dar su respuesta.

(ESCOBAR, José., 2004). Según Escobar las autorizaciones para los permisos de operación por cuenta propia son aspectos generales que todo conductor de vehículos particulares debe tener puesto que constituye un derecho de movilidad como persona natural o jurídica que es parte de nuestro país. El servicio de transporte apoya y complementa la realización de actividades productivas, comerciales o de servicio a través de vehículos propios o flotas vehiculares privadas de las cuales lleva un registro la Municipalidad a través de la UMT previa la autorización de circulación.

La agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial según el Art. 48 establece: que los vehículos que prestan servicio por cuenta propia y satisfacen las necesidades de personas y bienes dentro de una actividad comercial a personas naturales y jurídicas con su propio vehículo deben tener la autorización que la ley que establece en las ordenanzas municipales de su jurisdicción. La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) también ha diseñado un reglamento por cuenta propia donde se garantiza la exoneración de impuestos ambientales a la producción de actividades económicas.

El análisis de los normativos que autorizan los permisos de operación por cuenta propia la Agencia Nacional de Tránsito y Competencias del Gad's Municipal determina el proceso y los requisitos para adquirir las aprobaciones, examina las normativas legales, y plantea una alternativa de solución para la autorización de los

permisos de habilitación por cuenta propia.

La autorización de operación por cuenta propia son vulnerados por la Agencia Nacional de Tránsito y competencias de los Gad's, por lo que se ha considerado necesario que el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito y la Unidad Administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad concedan los títulos para el transporte Interprovincial, Intercantonal, intrarregional, Intraprovincial considerando las necesidades de movilización de personas o bienes dentro de actividades comerciales a personas naturales y jurídicas mediante el uso de su propio vehículo, para ello tienen la potestad de planificar, organizar, y regular el tránsito y transporte terrestre en su competencia geográfica en base a su autonomía de acuerdo a la ley Orgánica de Régimen Municipal y a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y sus reglamentos.

Es el análisis y comprensión es una realidad en el lugar donde se desarrollan los hechos investigativos, es un trabajo que permite el contacto de forma directa con la realidad social sobre el problema de la autorización de los permisos de operación por cuenta propia, para vehículos particulares por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y los conductores de una determinada jurisdicción.

Resultados

De los 210 conductores que participaron en las encuestas el 18,05 rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Planteamiento de la hipótesis

Hipótesis nula H_0 .- La autorización de operación por cuenta propia, No incide en el estudio la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el GAD Municipalidad de Ambato.

Hipótesis Alternativa Hi.- la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato SI incumple el estudio de la autorización de operación por cuenta propia.

Para determinar la región de aceptación y rechazo determinamos los grados de libertad conociendo que el cuadro está formado por 3 filas y 2 columnas.

Los grados de libertad para la estudio es: $gl = (f - 1) (c - 1)$.

Donde

gl= Grados de libertad

f = número de filas = 3

c = número de columnas = 2

gl= $(3 - 1) (2 - 1)$

gl= $(2) (1)$

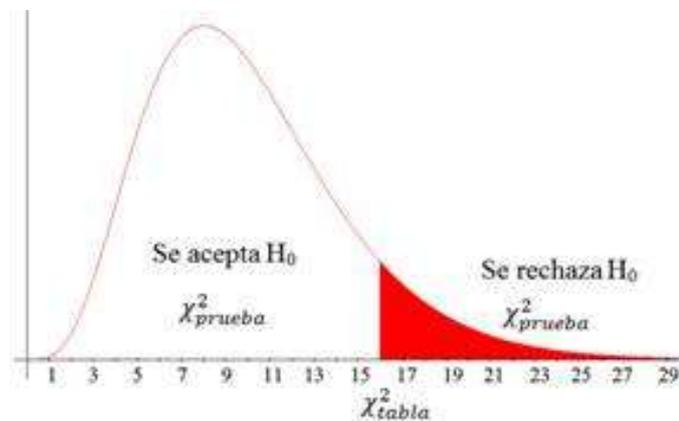
gl = 2

Cálculo del X^2 Cuadrado

$$X^2 = \frac{(FO - FE)^2}{FE}$$

P1	P9	FO	FE	FO - FE	(FO - FE)²	(FO - FE)²/FE
SI	SI	168	134	34	1156	8,62
NO	SI	420	436	-16	256	0,58
SI	NO	420	436	-16	256	0,58
NO	NO	252	302	-50	2500	8,27
				Total X^2 calculado		18,05

Región de aceptación y rechazo



Para 2 grados de libertad a un nivel de significación 0.5 se obtiene en la tabla 5.99 y como el valor del Chi cuadrado es 18,05 se encuentra fuera de la región de aceptación, entonces se rechaza la hipótesis nula por lo que se acepta la hipótesis alterna que dice: La autorización de operación por cuenta propia son incumplidos por la Agencia Nacional de Tránsito y competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato.

Discusión

La mayoría de los participantes en el trabajo de investigación sobre, la autorización de operación por cuenta propia, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Gad's Municipalidad de Ambato, indican que desconocen cuáles son los organismos o autoridades encargados de la regulación, control del sistema de tránsito, transporte, ordenanzas y reglamentos destacados en los artículos 4 y 5, donde se prioriza mejorar la calidad de vida, el transporte público, privado y garantizar la movilidad en su respectivo territorio.

El presente estudio demuestra la necesidad de crear un inciso en el Art. 2, de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, está incluido en principios y

valores jurídicos que desempeñan un papel importante en las actividades humanas y relaciones jurídicas ya serán valederos únicamente cuando se concientice al ser humano, a hacer y a obrar en sus procedimientos jurídicos por parte de los órganos de poder Estatales, Municipales y de Tránsito, y solo así se logrará fragmentar barreras que imposibilitan la adquisición de la autorización de operación por cuenta propia para usuarios y conductores que manejan vehículos particulares, señalando que los valores jurídicos que se deben priorizar son: Ofrecer orientación clara para investigar el sentido y objetivo de las ordenanzas; facilitar razonamientos certeros para interpretarlas y proveer los manuales precisos para acabar las lagunas o vacíos de sistematización jurídica en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Ilustre Municipalidad de Ambato y la UMT.

La presente investigación demuestra la importancia de la reforma al Art. 2, de la de la Ordenanza que Establece los Derechos para el Otorgamiento de Títulos Habilitantes y Documentos Operacionales para la Prestación de Servicios de Transporte Público, Comercial y por Cuenta Propia, en el cantón Ambato, y esto mejorará la economía de un sinnúmero de familias ambateñas dependientes de la sociedad transportista la misma que dará seguridad de trabajo en el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

Una vez terminada y analizados los resultados de las encuestas se puede manifestar que el transporte por cuenta propia si es importante para la ciudad de Ambato demostrando que la mayoría de personas necesitan trasladarse de un lugar a otro en horarios indeterminados, por rutas cortas, rápidas, eficaces y que tenga su autorización en las Ordenanzas y reglamentos de la Municipalidad, así como también la aplicación en los trámites y presentación de documentos con los requisitos mínimos y máximos que se necesita para la emisión de los títulos habilitante o autorización de operación y para poder trasladarse de un lugar a otro en el área de circulación y transporte terrestre en su jurisdicción.

Recomendaciones

Es preciso Socializar la ley de tránsito, los normativos de la Agencia Nacional de Tránsito y el procedimiento para adquirir la autorización de operación por cuenta propia, a los conductores de la ciudad de Ambato que solicitan el permiso de operaciones a nivel privado. Los procesos administrativos de la Unidad Municipal de Transporte deben ser claros, delimitados y resueltos a la brevedad posible evitando confusiones y pasa tiempo en los actores del volante. El Añadir un inciso al Art. 2, en los requisitos para la autorización de títulos habilitantes por cuenta propia beneficiará la productividad y economía de nuestra ciudad, y mejorará la calidad de vida de las familias que viven de esta remuneración comercial.

Referencias

1. ESCOBAR, José. (2004). Títulos Habilitantes. En J. ESCOBAR, Derecho de Transporte
2. Terrestre (pág. s/n). Colombia: U. extrenado de Colombia.
3. LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN MUNICIPAL. (16 de 12 de 2013). Contitución de la
4. República suplemnto del registro oficial #° 144. Obtenido de Contitución de la
5. República;suplemnto del registro oficial #° 144:
6. http://www.emseguridadq.gob.ec/mtdocuments/6.ley_organica_de_rgimen_municipal.pdf
7. LOTTTSV. (08 de 01 de 2015)
http://www.sbs.gob.ec:7778/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf. Recuperado el 21 de 03 de 2016, de www.sbs.gob.ec:7778/medios/.../Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf
8. MIRANDA, Carlos. (2010). El Transporte Terrestre en el Ecuador.
9. Revista Judicial, s/n.
10. Municipalidad de Ambato. (14 de 01 de 2014). Gobierno Autónomo descentralizado
11. Obtenido de <http://gadmatic.ambato.gob.ec/archivo/ordenanzas.php>:
12. <https://www.google.com.ec/#q=ordenanzas+municipales+ambato+sobre+transito>