

COMISIÓN COORDINADORA DEL
SIMPOSIO NACIONAL DE
DESARROLLO URBANO Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

SECRETARÍA EJECUTIVA

www.sndu.org

MODELOS DE GESTIÓN PARA LA TRANSFERENCIA DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRANSITO, EL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA SEGURIDAD VIAL

RESOLUCIÓN 006 - CNC - 2012

**CARTILLA TÉCNICA
001 - SNDU - 2013**

La Constitución consagra un Sistema Nacional de Competencias articulado al de planificación y un nuevo esquema de descentralización, fundamentado en una transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, cuyo objetivo fundamental es generar equidad territorial a través de los principios de subsidiariedad, solidaridad, coordinación, corresponsabilidad, complementariedad, sustentabilidad del desarrollo, participación y unidad del Estado.

En este marco, la Constitución del 2008 en su Art. 264, literal 6; estableció como competencia exclusiva la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a los GAD metropolitanos y municipales. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) por su parte establece el marco jurídico para el proceso de descentralización, el mismo que se debe coordinar por SENPLADES, y por el Consejo Nacional de Competencias (CNC) como organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias.

El ejercicio de las competencias implica una gestión solidaria y subsidiaria entre el Gobierno Central y los GAD, con una adecuada coordinación interinstitucional (Art. 116 del COOTAD).

La resolución No. 006-CNC-2012, emitida por el Consejo Nacional de Competencias dispone la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial a favor de los GAD metropolitanos y municipales progresivamente, la misma que engloba los siguientes aspectos:

Gráfico 1: Aspectos principales de la Resolución 006-CNC-2012



Fuente: SENPLADES

Para la transferencia de la competencia se han creado Modelos de Gestión, que agrupan los aspectos heterogéneos de los 221 GAD metropolitanos y municipales, de acuerdo con el principio de integralidad expresado en tres sentidos:

- a) Integralidad en la competencia, que implica asignar a todos los GAD facultades en todos los ámbitos de la competencia, es decir facultades en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial (TTTSV).
- b) Integralidad en las facultades para la prestación de servicios; y,
- c) Integralidad en la prestación de servicios, que es la asignación de un mismo proceso para un mismo nivel de gobierno.¹

¿CÓMO SE ASIGNARON LOS MODELOS DE GESTIÓN DIFERENCIADOS A LOS GAD METROPOLITANOS Y MUNICIPALES?

Se establecieron tres criterios en relación a las condiciones del GAD para establecer el modelo de gestión que le corresponde para asumir la competencia:

- Índice de necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial,
- Sostenibilidad económica en el ejercicio de la competencia para la prestación del servicio de revisión y matriculación vehicular; y,
- Experiencia de cada GAD metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia.

a) Índice de necesidades en tránsito, transporte terrestre y de seguridad vial (TTTSV)

Las características de cada cantón en TTTSV, son diversas, por lo tanto, para que cada GAD metropolitano y municipal pueda asumir la competencia se ha definido el Índice de Necesidades en Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el cual se basa en las siguientes variables:

¹ Resolución No. 006-CNC-2012, R.O. 712, 29 de mayo de 2012, Art. 7

Tabla 1: Variables del Índice de Necesidad de TTTSV

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	CRITERIOS DE LAS VARIABLES DEL ÍNDICE DE NECESIDAD
Población	Grupo de personas que viven en un espacio geográfico; en este caso la población que vive en los 221 cantones del país.	Mayor población a mayor necesidad
Número de vehículos	Número total de vehículos a nivel cantonal.	Mayor tasa número de vehículos a mayor necesidad
Tasa de motorización	La Tasa de Motorización a escala cantonal está definida como el número de vehículos matriculados y registrados de acuerdo a la residencia del propietario, por cada 1.000 habitantes.	Mayor tasa de motorización a mayor necesidad
Densidad poblacional	La población (urbana y rural) del cantón y la superficie en km ² , obteniendo el número de habitantes por km ² a escala cantonal.	Mayor densidad poblacional a mayor necesidad
Dispersión poblacional	Entendemos por dispersión de la población, al inverso de la densidad.	Mayor dispersión poblacional a mayor necesidad
Participación de la población urbana en la población total	Es importante conocer la composición de la población por área, dado que la concentración de la población, típicamente urbana, entendida como la población de las ciudades, acarrea problemas respecto a la dotación de bienes y servicios públicos, como el TTTSV, pues las necesidades de movilidad son mayores y crecientes.	Mayor % de población urbana a mayor necesidad
Capital de provincia	Los cantones en donde se encuentra la capital de provincia concentran a las instituciones del Estado y por lo general son centros de comercio, provisión de servicios y lugares con mayores fuentes de trabajo, por lo que tienen grandes demandas en transporte y movilidad.	Mayor % de población urbana a mayor necesidad
Dinámica económica superior a la capital de provincia	Se definen como centros económicos provinciales a aquellos cantones que superan en ingresos por ventas y prestación de servicios, personal ocupado o número de establecimientos, a los cantones donde se encuentra la capital provincial.	Mayor % de población urbana a mayor necesidad
Convenio en TTTSV	Existen algunos municipios que solicitaron la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución de 2008 y al COOTAD promulgado en el año 2010.	Cantón que tiene un convenio de TTTSV antes del COOTAD a mayor necesidad

Fuente: SENPLADES

b) Requisito mínimo para lograr sostenibilidad económica en revisión y matriculación vehicular

Los procesos de la revisión técnica y matriculación vehicular requieren de inversiones importantes (construcción e implementación de infraestructura y tecnología).

Para la inversión y mantenimiento de los centros de revisión y matriculación vehicular se requiere un mínimo de vehículos para que financieramente sea sostenible por lo cual la resolución ha establecido que un GAD metropolitano y municipal cumple con este requisito cuando en el cantón se encuentren al menos 15.000 vehículos matriculados.

Los GAD metropolitanos y municipales que cumplen con el requisito de sostenibilidad de hasta 15.000 vehículos son:

Tabla 2: GAD Metropolitanos y municipales que registraron al menos 15000 vehiculos en el 2010.

CANTÓN	VEHÍCULOS
Quito	303963
Guayaquil	295703
Cuenca	78703
Ambato	67398
Portoviejo	30971
Santo Domingo de los Tsáchilas	30817
Riobamba	29861
Loja	27576
Manta	24960
Machala	22383
Latacunga	22380
Rumiñahui	21043
Ibarra	20900
Quevedo	19571
Mejía	17920
Milagro	17216
Babahoyo	15616

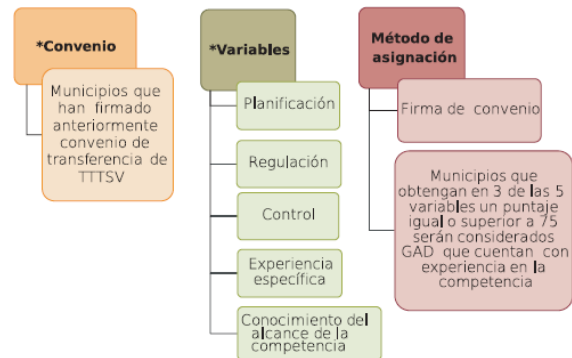
Fuente: Agencia Nacional de Transito

c) Experiencia de los GAD metropolitanos y municipales para el ejercicio de la competencia

El tercer criterio para la asignación de los Modelos de Gestión es la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados, la cual se evalúa desde dos dimensiones:

- a) Experiencia específica en tránsito, transporte y seguridad vial; y,
- b) Experiencia general en aspectos relevantes de acuerdo al informe de capacidad operativa.

Gráfico 2: Experiencia en TTTSV



Fuente: SENPLADES

¿CUÁLES SON LOS MODELOS DE GESTIÓN?

La resolución 006-CNC-2012, ha establecido tres modelos de gestión diferenciados para la competencia de tránsito, transporte y seguridad vial: **Modelo de Gestión A, Modelo de Gestión B y Modelo de Gestión C**, en la siguiente tabla se presentan una síntesis de lo que cada uno de estos modelos prevé para los GAD, de acuerdo a sus facultades operativas.

Tabla 3: Modelos de Gestión Diferenciados.

MODELOS DE GESTIÓN					
ÁMBITO	FACULTAD	PRODUCTO O SERVICIO	MODELO		
			A	B	C
TRANSITO	Planificación	Plan de administración de tránsito			
	Regulación	Normativa para la gestión de tránsito	x	x	x
	Control	Control operativo Revisión y matriculación	x	x	x
TRANSPORTE	Planificación	Plan de transporte terrestre	x		
	Regulación	Normativa para la gestión del transporte	x	x	
	Control	Control de cumplimiento de normativa	x	x	x
		Emisión de títulos habilitantes para transporte público	x	x	x
SEGURIDAD VIAL	Control	Emisión de títulos habilitantes para transporte comercial y cuenta propia	x	x	x
	Planificación	Plan de seguridad vial	x	x	x
	Regulación	Normativa para seguridad vial	x	x	x
	Control	Campañas de seguridad vial	x	x	x

Fuente: SENPLADES

ASIGNACIÓN DE LOS GAD METROPOLITANO Y MUNICIPAL A MODELOS DE GESTIÓN “A”, “B” Y “C”

Tabla 4: Asignación a los Modelos de Gestión

MODELO DE GESTIÓN	ÍNDICE DE NECESIDAD	REQUISITO MÍNIMO DE SOSTENIBILIDAD	EXPERIENCIA	NUMERO DE CANTONES
MODELO A (7 cantones)	Alta	Si	Si	7 (Quito, Guayaquil, Cuenca, Ibarra, Loja, Ambato y Manta)
MODELO B (10 cantones)	Media	Si	Si	1 (Rumiñahui)
		No	No	8 (Latacunga, Riobamba, Machala, Milagro, Babahoyo, Quevedo, Portoviejo y Santo Domingo)
Modelo C (204 cantones)	Baja	Si	No	1 (Mejía)
	Alta	No	No	1 (Libertad)
	Media	No	Si	2 (Azogues y Otavalo)
	Baja	No	No	45
TOTAL				221

Fuente: Resolución 006-CNC-2012

Mapa Cantonal de los GAD según modelo de gestión



MOVILIDAD DE LOS MODELOS DE GESTIÓN

En el caso de que dos o más GAD metropolitanos y municipales formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de la competencia de TTTSV, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para efectos de determinar los criterios antes expuestos y, en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondía individualmente.

La mancomunidad o consorcio que se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA COMPETENCIA

En base a los Modelos de Gestión A, B y C con sus respectivos GAD metropolitanos y municipales, se estableció una estrategia por fases para implementar la transferencia

de la competencia, observando los principios de progresividad, obligatoriedad y subsidiaridad.

De acuerdo con esta estrategia, se transferirá a los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales en distintas fases las siguientes facultades y atribuciones en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que se implementarán de acuerdo con el siguiente cronograma:

Tabla 5: Cronograma de Transferencia

CANTÓN	MODELO DE GESTIÓN	PRODUCTO O SERVICIO	IMPLEMENTACIÓN
Quito Cuenca Guayaquil	A	Planificación, regulación	Inmediata
		Titulos habilitantes (emisión y verificación) Matriculación vehicular, Control operativo	De 0 hasta 12 meses
Ibarra Loja Ambato Manta	A	Planificación, regulación	Inmediata
		Titulos habilitantes (emisión y verificación) Matriculación vehicular, Control operativo	De 0 hasta 24 meses
10 cantones	B	Planificación, regulación	Inmediata
204 cantones	C	Titulos habilitantes (emisión y verificación) Matriculación vehicular	De 0 hasta 36 meses
		Planificación, regulación	Inmediata
		Titulos habilitantes (emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses

Fuente: Resolución 006-CNC-2012

ASIGNACIÓN DE INGRESOS EN FUNCIÓN DE LOS MODELOS DE GESTIÓN

El ingreso principal transferido a los municipios para financiar la competencia es la tasa de matriculación y sus multas asociadas, que serán distribuidas entre todos los GAD mediante una fórmula que incorpora principios de unidad, solidaridad, corresponsabilidad, subsidiariedad y equidad territorial, establecidos en el COOTAD, para lograr un desarrollo armónico en todos los cantones del país.

De esta manera, los recursos de la tasa de matriculación y sus multas asociadas en su totalidad serán transferidos a los GAD metropolitanos y municipales de los modelos de gestión “A” y “B” una vez que hayan asumido la matriculación y revisión técnica vehicular de acuerdo al cronograma de transferencia de la competencia. En los municipios del modelo “C”, dado que el Gobierno Central continuará ejerciendo la competencia en lo que respecta a la matriculación, revisión técnica vehicular y control de tránsito, los recursos recaudados por tasa de matriculación serán una parte para el Gobierno Central y otra para los GAD en función del cronograma de transferencia.

FACULTADES Y ATRIBUCIONES ESPECÍFICAS DEL GOBIERNO CENTRAL, GAD METROPOLITANOS Y MUNICIPALES Y MODELOS DE GESTIÓN A, B Y C, EN EL MARCO DE LA COMPETENCIA TTTSV.

La resolución 006-CNC-2012, en la que se define la transferencia de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a favor de los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) metropolitanos y municipales del país, de manera progresiva y mediante la asignación de modelos de gestión en función de la capacidad de cada GAD para asumir la competencia, establece además las facultades y atribuciones del Gobierno Central, GAD metropolitanos y municipales y Modelos de Gestión A, B Y C.

¿CUÁLES SON LAS FACULTADES Y ATRIBUCIONES ESPECÍFICAS DEL GOBIERNO CENTRAL EN EL MARCO DE TTTSV?

A través de sus distintas entidades el gobierno central tiene la facultad y atribución sobre la rectoría nacional, actividades de planificación, control, regulación y gestión, de acuerdo a sus competencias, los que se detallan en la siguiente Tabla.

Tabla No. 1: Facultades y Atribuciones específicas del Gobierno Central en el Marco de TTTSV

GOBIERNO CENTRAL				
RECTORÍA NACIONAL	PLANIFICACION NACIONAL	REGULACIÓN NACIONAL	CONTROL NACIONAL	GESTIÓN*
Definir la política pública y el establecimiento de lineamientos y directrices generales de carácter nacional	Planificar el sistema vial conformado por las troncales nacionales y formular el plan nacional estratégico de movilidad multimodal y el plan nacional de seguridad vial	Emitir normativas para: 1. Establecer regulaciones de carácter nacional en materia de TTTSV. 2. Elaborar normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales 3. Regular y controlar la red estatal de transporte terrestre y tránsito, comprende la señalización, semaforización, uso y ocupación de estas vías. 4. Homologación y control de medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito. 5. Elaborar planes de administración de tránsito, planes maestros de transporte y planes de seguridad vial. 6. Regular las operaciones de tránsito y transporte terrestre	1. Controlar el tránsito en las troncales nacionales y en aquellos territorios cuyos municipios no hayan asumido el control de tránsito, hasta que lo puedan asumir. 2. Prestar el servicio de revisión técnica vehicular y matriculación en los territorios que no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir. 3. Realizar operativos de control de contrabando y transporte de sustancias peligrosas y emitir los respectivos permisos. 4. Otorgar licencias de conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola y equipo caminero pesado. 5. Citar, suspender o multar las infracciones	1. Fabricar y adquirir placas y chalecos de identificación de conductores 2. Entregar matriculas, placas para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial en los territorios que no han asumido este servicio, hasta que lo puedan hacer. 3. Formar y capacitar agentes de control nacionales y agentes de control cantonales a solicitud de los GAD que tengan a su cargo el control de tránsito. 4. Construir, operar y mantener centros de detención de personas por infracciones a la Ley de TTTSV.

		<p>7. Minimizar los accidentes de tránsito</p>	<p>cometidas en las troncales nacionales y en los territorios que no hayan asumido el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir.</p> <p>6. Entregar títulos habilitantes de transporte público internacional, interprovincial e intercantonal, de operación de transporte comercial de carga pesada y por cuenta propia.</p> <p>7. Supervisar y controlar las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre.</p> <p>8. Entregar certificados especiales de pesos y medidas.</p> <p>9. Autorizar e implementar los centros de revisión y control técnico vehicular de acuerdo a un plan integrado nacional.</p> <p>10. Nacionalizar los vehículos ingresados por régimen de internación temporal.</p> <p>11. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares nacionales de TTTSV.</p>	<p>5. Administrar bases de datos de información nacional de TTTSV, para lo cual deberá establecer un sistema informático de acceso directo a los GAD que tengan dicha competencia</p> <p>6. Organizar campañas para la prevención de accidentes, promoción y difusión del SOAT y para la concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público.</p> <p>7. Recaudar los valores causados por multas e infracciones cometidas en las troncales nacionales y en aquellos territorios que no han asumido el control de tránsito hasta que lo puedan hacer.</p> <p>8. Administrar equipos e rescate y centros de monitoreo del tránsito, para las troncales nacionales y los territorios que no han asumido el control operativo de tránsito.</p> <p>9. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión de empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicio de tránsito y seguridad vial.</p>
--	--	--	---	--

Fuente: Resolución 006-CNC-2013.

¿CUÁLES SON LAS FACULTADES Y ATRIBUCIONES ESPECÍFICAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS METROPOLITANOS Y MUNICIPALES EN EL MARCO DE TTTSV?

Cabe indicar que las facultades que se detallan a continuación son comunes a todos los modelos de gestión establecidos en la resolución 006-CNC-2012. Los GAD municipales y metropolitanos tienen las facultades y atribuciones sobre la rectoría local, planificación local, control local, regulación y gestión local, con la finalidad de mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales y bajo el principio de unidad nacional.

Tabla No. 2: Facultades y Atribuciones específicas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipal en el Marco de TTTSV

GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS MUNICIPALES Y METROPOLITANOS				
RECTORÍA LOCAL	PLANIFICACION LOCAL	REGULACIÓN LOCAL	CONTROL LOCAL	GESTIÓN
Definir políticas lineamientos y directrices locales para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones.	Formular un plan de administración de tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial, que deberán estar articulados con la planificación nacional de tránsito. Definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a esta competencia.	Emitir normativas técnicas locales para: 1. Regular el TTTSV. 2. Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito. 3. Normas el uso del espacio público y las vías. 4. Homologación de la señalización vial de acuerdo a los estándares nacionales. 5. Regular la semaforización y la señalética en su suscripción territorial. 6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial 7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre de acuerdo con la política tarifaria nacional 8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre. 9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre. 10. Emitir informes para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el	1. Controlar las actividades, los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público, comercial y colectivo o masivo. 2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y los corredores viales y áreas urbanas del cantón. 3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa y el control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. 4. Aplicar multas a las operadores de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación y autorización de operación 5. Auditar técnicamente el incumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal. 6. Autorizar el funcionamiento de	1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial. 2. Recaudar los valores causados por multas e infracciones 3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre. 4. Realizar en sus circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, difusión y promoción de SOAT, concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público. 5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate de sus respectivas circunscripciones territoriales. 6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

		ámbito de sus competencias. 11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intercantonal, permisos de operación comercial y especial y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia.	parques viales.	
--	--	--	-----------------	--

Fuente: Resolución 006-CNC-2013.

¿CUÁLES SON LAS FACULTADES Y ATRIBUCIONES ESPECÍFICAS DE LOS MODELOS DE GESTIÓN A, B, Y C EN EL MARCO DE TTTSV?

Además de las facultades y atribuciones comunes de los GAD municipales y metropolitanos, en materia de TTTSV, se tienen también las siguientes:

Tabla No. 3: Facultades y Atribuciones específicas de los Modelos De Gestión A, B, y C en el marco de TTTSV

FACULTADES Y ATRIBUCIONES DE LOS MODELOS DE GESTIÓN		
MODELO DE GESTIÓN A	MODELO DE GESTIÓN B	MODELO DE GESTIÓN C
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar operativos de control de tránsito regular y especial y operativo de control de emisión de gases en su circunscripción territorial. 2. Autorizar concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular. 3. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular. 4. Seleccionar a los aspirantes para agentes de control de tránsito. 5. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito. 6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley de TTTSV. 7. Recaudar los valores correspondientes a matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito. 8. Construir, operar y mantener los centros de retención vehicular. 9. Realizar el proceso integro de matriculación vehicular y emitir matrículas previo el pago de tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a la Ley TTTSV. 10. Entregar el permisos anual de circulación 11. Verificar la documentación de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Autorizar concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular. 2. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular. 3. Realizar el proceso integro de matriculación vehicular y emitir matrículas previo el pago de tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a la Ley TTTSV. 4. Recaudar los valores correspondientes a matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito. 5. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito de su circunscripción territorial. 6. Entregar el permisos anual de circulación 7. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico. 	<p>Este modelo de gestión tendrán el ejercicio de las facultades y atribuciones de rectoría, planificación, regulación, control y gestión comunes a todos los modelos de gestión.</p>

- | | | |
|--|--|--|
| <p>motor y chasis contra el físico.</p> <p>12. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito de su circunscripción territorial.</p> <p>13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.</p> | | |
|--|--|--|

Fuente: Resolución 006-CNC-2013.

BIBLIOGRAFÍA

Registro Oficial No. 712, Martes 29 de mayo de 2013, Resolución 006-CNC-2013.

Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), Subsecretaria de Descentralización, "Territorio y Descentralización Transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial", Quito, 2012.

Gallardo Rubén, Ministerio de Transporte y obras Publicas, "Herramientas de gestión para el transporte terrestre, Transferencia de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a favor de los gobiernos autónomos descentralizados, metropolitanos y municipales", Quito 2012.