



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**Reestructura del sistema de transporte multi-nivel y
conexiones multi-sectores en el Ecuador.**

AUTOR:

Freire Alay, Favian Andrés

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPUBLICA DEL ECUADOR**

TUTOR:

Ab. García Auz, José Miguel, Mgs

Guayaquil, Ecuador

15 de septiembre del 2022



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS**

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Freire Alay, Favian Andrés** como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. _____

Ab. García Auz, José Miguel, Mgs

f.  _____

Freire Alay Favian Andrés

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2022



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Freire Alay, Favian Andrés**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Reestructura del Sistema de Transporte Multi-nivel y Conexiones Multi-sectores en el Ecuador** previo a la obtención del Título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2022

EL AUTOR

f. _____


Freire Alay, Favian Andrés



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **Freire Alay, Favian Andrés**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Reestructura del Sistema de Transporte Multi-nivel y Conexiones Multi-sectores en el Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 15 días del mes de septiembre del año 2022

EL AUTOR:

f. _____


Freire Alay, Favian Andrés

REPORTE URKUND

URKUND

Documento: [Trabajo Titulacion URKUND.doc](#) (D143549637)

Presentado: 2022-09-02 23:48 (-05:00)

Presentado por: José Miguel García Auz (jose.garcia05@cu.ucsg.edu.ec)

Recibido: jose.garcia05.ucsg@analysis.orkund.com

Mensaje: RV: TRABAJO DE TITULACIÓN URKUND [Mostrar el mensaje completo](#)

2% de estas 12 páginas, se componen de texto presente en 1 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil / D55213302
Fuentes alternativas	
Fuentes no usadas	

0 Advertencias. Reiniciar Compartir

f. _____

Ab. García Auz José Miguel, Mgs
Docente Tutor

f.  _____

Freire Alay Favian Andrés

AGRADECIMIENTO

Principalmente agradezco a mi familia por brindarme siempre su apoyo en todo momento de mi vida enseñándome todos los valores y principios para compartirlas con todo el mundo.

Agradezco a la Universidad Católica Santiago de Guayaquil por darme la oportunidad de aprender en sus instalaciones y poder conocer a diferentes tipos de personas.

A mis amigos y docentes que fueron un gran apoyo en esta carrera universitaria fortaleciéndome de manera ética y profesional.

DEDICATORIA

Dedico este logro en especial a mis padres que siempre son mi soporte en todo momento, a mis hermanas que me han demostrado que todo es posible si nos esforzamos, a mi abuelita Clarita que desde que tengo memoria siempre está presente en todos mis logros, a mi abuelito Abelito que aunque ya no esté con nosotros sé que me sigue apoyando y celebrando cada logro que consiga. También a mis amigos que siempre han estado conmigo en todo momento.

También dedico este logro a Gaetano Urzi por orientarme en todos los aspectos que se nos pueden presentar en el día a día.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

OPONENTE

f. _____

Dr. LEOPOLDO XAVIER ZAVALA EGAS

DECANO

f. _____ -

Ab. MARITZA REYNOSO GAUTE, Mgs.

COORDINADOR DEL ÁREA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A- 2022
Fecha:

ACTA DE INFORME FINAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado **Reestructura del Sistema de Transporte Multi-nivel y Conexiones Multi-sectores en el Ecuador** elaborado por el estudiante *Favian Andrés Freire Alay*, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **(NOTA EN NÚMERO) (NOTA EN LETRAS)**, lo cual lo califica como **APTO PARA LA SUSTENTACIÓN**

Ab. García Auz José Miguel, Mgs

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO	VI
DEDICATORIA	VII
ÍNDICE	X
RESUMEN.....	XI
ABSTRACT	XII
INTRODUCCIÓN.....	2
Capítulo 1: Sistema de transporte en el Ecuador.....	4
1.1 Definición del sistema de transporte	4
1.2 Títulos habilitantes.....	5
1.3 Transportes en el Ecuador y los GAD.....	7
1.3.1 Figura jurídica de los GAD municipales	10
Capítulo 2: Observaciones del Estado actual del Sistema de Transporte	13
2.1 Problema Jurídico.....	13
2.2 Figura Jurídica.....	13
2.2.1 Subsecretaría de la infraestructura del transporte	14
2.2.2 Subsecretaría de transporte aeronáutico civil	15
2.2.3 Subsecretaría de transporte terrestre y ferroviario	16
2.2.4 Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial	17
2.2.5 Subsecretaría de delegaciones y concesiones del transporte	17
2.3 Importancia sobre el Sistema de Transporte	18
CONCLUSIONES	20
RECOMENDACIONES.....	21
Bibliografía.....	22

RESUMEN

El presente documento jurídico nos informa que el Sistema de Transporte que rige en el país se manifiesta de una manera anticuada e ineficiente afectando de manera directa e indirecta a la vida de los ciudadanos, dando espacio a la aplicación de posibles soluciones a varios grados de impacto en varios ámbitos del sistema de transporte. Considerando también el aspecto burocrático el sistema se predispone a una reestructuración sustancial; ley de tránsito mal escrita y mal aplicada, tiempos de recorrido prolongados, falta de mantenimiento de la planificación son solo algunos de los problemas observables a todo nivel de nuestro sistema de transporte, empeorando la calidad de vida, la salud y el acceso de algunos derechos fundamentales de la población.

La consecuencia de estos problemas tiene repercusiones directas en la vida de los ciudadanos, incrementando tiempos de recorrido de la mercadería, se incrementa su costo, el consumo de gasolina, el desgaste de neumáticos, la contaminación y todo esto afecta no solo la economía de la población sino también su salud generando costos para el estado en los respectivos ámbitos, implicando que una inversión direccionada a la mejora general de nuestro sistema de transporte sería una inversión destinada a reducir el gasto público y una sustancial mejora del estilo de vida de los ecuatorianos, cosa que se intentara demostrar con este documento jurídico.

Palabras claves: Documento jurídico, Sistema de transporte, reestructuración, ineficiente, leyes, inversión.

ABSTRACT

This legal document informs us that the Transport System that governs the country manifests itself in an outdated and inefficient way, directly and indirectly affecting the lives of citizens, giving space to the application of possible solutions to various degrees of impact in various areas of the transport system. Considering also the bureaucratic aspect, the system is preparing for substantial restructuring; poorly written and poorly applied transit laws, long travel times, lack of maintenance of planning are just some of the problems observable at all levels of our transport system, worsening the quality of life, health and access to some fundamental rights of the population.

The consequence of these problems has direct repercussions on the lives of citizens, increasing travel times of the merchandise, its cost increases, the consumption of gasoline, tire wear, pollution and all this affects not only the economy of the population but also their health generating costs for the state in the respective areas, implying that an investment aimed at the general improvement of our transport system would be an investment aimed at reducing public spending and a substantial improvement in the lifestyle of Ecuadorians, which we would try to demonstrate with this legal document.

Keywords: Legal document, Transport system, restructuring, inefficient, laws, investment.

INTRODUCCIÓN

En Ecuador como en muchos países el sistema de transporte y logística tiene muchos problemas que esperan ser resueltos, en algunos países la congestión de vehículos tiene más fluidez como en España que destaca como uno de los países con menos atascos vehiculares con un porcentaje del 22% que está por debajo de la tasa media mundial que es del 29%, los países que le siguen son Francia con un 34%, Alemania con un 27% y el Reino Unido con un 33,5%. (Aragón, 2020)

En Latinoamérica la mayoría de países tiene un índice muy alto de congestionamiento en el sistema vehicular, entre esos países esta Ecuador en el cual los ciudadanos han demostrado sus inquietudes por la ineficiencia del sistema que existe en todo el país, vulnerando algunos de sus derechos como los establece la Constitución de la República del Ecuador.

Tomaremos como ejemplo el artículo 28 de nuestra constitución, en el cual se habla explícitamente del derecho al acceso a la instrucción y de cómo el estado no puede sobreponer sus intereses o el de privados ante tal derecho. Por lo tanto, la falta acciones y planes concretos para mejorar la infraestructura por parte del estado podría ser considerada, al menos filosóficamente, inconstitucional ya que la relación entre accesibilidad y frecuencia es directa. (CRE, 2021)

La mala gestión de vialidad para los estudiantes hace que llegar a sus relativos destinos se convierta muchas veces en la imposibilidad de acceder a su Derecho, sin mencionar que tampoco garantiza la seguridad vial por la falta de educación impartida a la ciudadanía, por la falta de aplicación de la ley por parte de los entes públicos y por la falta de mantenimiento que las infraestructuras reciben.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son los encargados para la planificación, regulación y control del sistema de transporte terrestre según la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, también son reconocidos por su principal característica de ser independientes respecto a sus competencias políticas y maneras de gestión

dentro de su respectivo territorio sin incumplir la normativa que establecen los entes rectores a nivel nacional. Lo que se puede observar recorriendo el sistema vial del país es que este tipo de gestión independiente y descentralizado no ha tenido en cuenta de las necesidades de desarrollo de la nación pasando por alto las innovaciones no solo técnicas, si no sistémicas y conceptuales en temas de transporte evidenciando la necesidad de una planificación y gestión mas orgánico.

Las normas existentes para regular el sistema de transporte no tienen una base legal sólida y a veces contienen contradicciones con el entorno legal al que se refieren; el valor de la infraestructura diseñada en los últimos años supera los \$15.000 millones de dólares, tal gasto se ha revelado ser incoherente con la calidad de la obra, sin tener en cuenta la falta de mantenimiento generando problemas a todo nivel en el sistema vial. (La Hora, 2021)

Una de las consecuencias directas de las faltas anteriormente mencionadas es el número de víctimas registrado por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, solo en el 2021 se registraron oficialmente 19.663 víctimas, como si la población de una ciudad haya simplemente desaparecido en nuestras calles. Con una debida reestructuración de este sistema, donde se haga un análisis enfocado en la vialidad del país, en el impacto sobre otros sistemas básicos como el de salud e instrucción, la educación cívica de nuestros ciudadanos más jóvenes y una mejor organización de los entes estatales, el país entero podría beneficiarse a corto, mediano y largo plazo de los beneficios que un sistema vial moderno conllevan. (Agencia Nacional de Transito, 2022)

Capítulo 1: Sistema de transporte en el Ecuador

1.1 Definición del sistema de transporte

El sistema de transporte en el Ecuador es manejado por un esquema coordinado, donde se busca la calidad de este servicio dirigido a los ciudadanos, cuyos valores son los siguientes:

- La apertura de adquirir nuevas ideas, propuestas o enfoques para poder brindar un servicio de calidad
- Realizar el correcto manejo del sistema para que se obtenga la mayor eficacia.
- Buscar fortalezas que brinden mejoría al sistema y llegar a cumplir lo propuesto

El ministerio de transporte y obras públicas es la entidad rectora del sistema Nacional del Transporte Multimodal donde tiene la facultad de evaluar las políticas, realizar las respectivas regularizaciones, planes, programas y proyectos donde garanticen un sistema de transporte seguro y eficiente tomando en cuenta aspectos como el impacto al medio ambiente y desarrollando el aspecto social y económico del país.

El objetivo principal es la aportación de desarrollo directo al país en donde se garantice un sistema nacional del transporte intermodal y multimodal, con una red con estándares internacionales con relación a las directrices económicas, sociales y medioambientales ya existentes (Ministerio de transporte y Obras Publicas, s.f.).

El sistema de transporte es manejado mediante la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial donde tiene como objeto la garantía que el estado cumpla con los siguientes principios que están estipulados en el artículo 3 de la presente ley, donde el estado ecuatoriano garantizara la prestación del servicio de transporte público y que se ajuste a los principios de eficiencia, seguridad, universalidad, responsabilidad. Continuidad, accesibilidad y la calidad. (LOTTTSV, 2021).

En la Ley Orgánica ya mencionada en el artículo 51 las clases de servicio del transporte se divide en 4 puntos que son público, comercial, por cuenta propia y particular, llevado de la mano con el artículo 52 nos menciona que el estado garantizara la prestación de los servicios de transporte público de manera colectiva tanto de personas, animales y/o bienes que estén dentro del territorio ecuatoriano. (LOTTTSV, 2021).

Tomando en cuenta los puntos de vista anteriores, se requiere que los medios de transporte cumplan su servicio con el debido cumplimiento de rutas y frecuencias que hayan sido asignadas con la respectiva fundamentación legal para su creación y regularización de una operadora de transporte.

Estos servicios de transporte público pueden ser prestados por el estado o a su vez mediante algún contrato de intervención a compañías o las cooperativas que estén constituidas legalmente cumpliendo con los términos que estan establecidos en el reglamento; en el reglamento de la presente ley las compañías y cooperativas que presten sus servicios de transporte ya sea público o comercial, deberán adquirir un informe previo que es emitido por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Se realizarán los estudios de factibilidad donde serán puestos a consideración del director ejecutivo actual de la agencia, al mismo tiempo que será remitida al directorio de la agencia para la aprobación final, tanto los procedimientos y requisitos para la adquisición de este informe serán regulados con la ANT con una vigencia de 90 días.

1.2 Títulos habilitantes

Como está mencionado en la ley y en su reglamento, a pesar de que el estado es el encargado de la prestación de los servicios de transporte, este puede ser transferido a través de los contratos de operación a los operadores de transporte, colaboradores o entidades anónimas de carácter de responsabilidad comercial, limitada o mixta.

Estos títulos habilitantes podemos encontrarlos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ubicado en el artículo 72 que

son títulos habilitantes los contratos de operación y autorizaciones, que serán otorgados a las personas jurídicas que estén domiciliadas en el estado ecuatoriano con su capacidad técnica y financiera cumpliendo los requisitos que solicitan tanto en la ley como su reglamento. (LOTTTSV, 2021).

El artículo 76 del presente reglamento nos dice que el contrato para la prestación de servicios es considerado un título habilitante en cuál el estado realizara la entrega a la persona jurídica que cumplan con todos los requisitos legales y tener la facultad de otorgar los servicios que establecen la ley, este contrato se registrará mediante un procedimiento especial que está estipulado en el reglamento. (RGALOTTTSV, 2017)

De conformidad con la normativa pertinente, la creación de una empresa de transporte público se requiere un grupo de personas con la capacidad legal y un deseo de establecer una empresa. Según lo que establecen las disposiciones legales y reglamentarias de la ley como del reglamento. En el sector del transporte hay dos tipos de compañías, las cuales son anónimas y limitadas, podemos encontrarlos en la ley de compañías (LC, 2020).

Una compañía anónima comparte su capital en acciones y los socios solo responderán al tamaño de su oferta, las acciones son de carácter de libre negociación, la razón social debe estar presente el nombre de la compañía anónima o sociedad anónima, conformado con al menos dos socios y no hay límite máximo para ello cuyo capital sea mínimo \$800.

Por otro lado, la compañía limitada es reconocida por sus aportes de carácter individual, que cada accionista está bajo su responsabilidad, su capital está conformado a través de las aportaciones de cada miembro, en la compañía se debe constar en el nombre la indicación de compañía limitada o con las siglas respectivas, el mínimo de socios es de 2 con un máximo de 15 socios, el capital mínimo para la formación de la compañía limitada una cantidad de \$400.

Las cooperativas son conformadas por las operadoras de transporte creadas por la Ley de Cooperativas, la cual dicha ley fue derogada en el año

2012 por la Ley de Economía Popular y Solidaria, la ley mencionada nos dice que para la formación de estas cooperativas se necesitaban estos requisitos:

- Un mínimo de 11 socios
- Todos los choferes sean profesionales
- Los choferes sean dueño del vehículo
- Los choferes manejen su propio vehículo
- No podría existir relación con otras cooperativas de su misma modalidad

Estas dos entidades cooperativas y las compañías del transporte público son regidas por la Ley de Tránsito, el reglamento y las resoluciones que sean emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, a su vez también con las disposiciones difundidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

1.3 Transportes en el Ecuador y los GAD

En el Ecuador existen medios de transporte que nos permiten movernos de un lugar a otro, los buses son los más comunes para poder movilizarse ya sea de extremo a extremo de la ciudad o trasladarse de una provincia a otra, normalmente están laborando con un horario de 5:30 am hasta las 10 pm.

Otro medio de transporte son los taxis en el cual son los servicios más comunes para transportarse en la ciudad, normalmente laboran las 24 horas dependiendo del conductor, brindan ayuda a los turistas que visitan el país y buscan lugares llamativos del lugar, el costo depende del destino que se quiera llegar, pero un viaje promedio esta entre los 3\$ o 5\$. (Vive Ecuador, 2008)

Los ferrocarriles no son de uso frecuente para trasladar a pasajeros de un lugar a otro, tampoco es utilizado para poder transportar cargamentos, aunque el ferrocarril no es un medio de transporte que se utilice como en su época pasada, su función es más reconocida para la atracción turística.

En el reglamento ya mencionado en el artículo 61 nos menciona que el transporte público de pasajeros se los reconoce mediante dos tipos, el primero es el transporte colectivo que es destinado a un traslado colectivo de personas donde pueden participar sujetos dependiendo de la variedad de horarios, niveles de servicio, política tarifaria y hasta se pueden llegar a obtener una estructura exclusiva o no.

Por otro lado tenemos el transporte masivo que tiene como objeto el traslado masivo de personas mediante las infraestructuras que se encuentran dentro del territorio nacional; el transporte público de pasajeros se realizara con rutas ya definidas por un origen, destino y sus puntos intermedios que son el resultado de un análisis técnico y un proyecto con su respectiva tarifa. (RGALOTTTSV, 2017).

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, también conocidos como GAD, son aquellas instituciones que poseen una autonomía política, administrativa y financiera donde se conforma la organización territorial del Ecuador regulado por la Constitución de la República junto con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización.

Lo encontraremos más detallado en el artículo 238 de la Constitución de la República donde nos indica que los GAD gozaran de su autonomía política, financiera y administrativa donde se regirán por los principios de subsidiariedad, solidaridad, integración, equidad interterritorial y la participación ciudadana. (CRE, 2021).

Los GAD se organizan de la siguiente forma:

- GAD Regionales
- GAD Provinciales
- GAD Cantonales
- GAD Parroquiales

Los regímenes especiales:

- Distritos metropolitanos autónomos

- Provincia de Galápagos
- Circunscripciones territoriales indígenas
- Circunscripciones territoriales pluriculturales

En el mismo artículo 238 de la constitución nos indica que los Gobiernos Autónomos descentralizados son constituidos por:

- Juntas parroquiales rurales
- Concejos municipales
- Concejos metropolitanos
- Concejos provinciales
- Concejos regionales

En el capítulo VI del Reglamento de Tráfico Terrestre y Seguridad Vial se indican los vehículos autorizados según la clase y el ámbito de aplicación del transporte terrestre, explicando en su artículo 63 (RGALOTTTSV, 2017), que todos los servicios de transporte terrestre y según su clase, tipo y ámbito de aplicación, estos solo podrán prestarse en los siguientes vehículos, que cuenten con las características establecidas en la normativa y normas vigentes del INEN para:

- El transporte Intracantonal, este es de uso de transporte de cargas livianas, es decir, los vehículos que son tipo camioneta con cabina sencilla con una capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- El transporte Intraprovincial, en este ítem encontraremos los transportes escolares o institucionales como las furgonetas, los mini-buses, microbuses y los buses, en el ámbito del turismo son todos los vehículos de todo terreno que sean livianos como los vehículos ya mencionados también con una carga hasta 3.5 toneladas.

El transporte mixto los vehículos tienen una capacidad de carga hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros máximo incluyéndose al conductor; en los de carga pesada de los vehículos y las unidades de carga tienen una capacidad por más de 3.5 toneladas.

En el registro nacional en el artículo 69 del reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. (RGALOTTTSV, 2017)

Se considerará las siguientes clases:

- El servicio de transporte terrestre en el área pública para las personas.
- El servicio de transporte terrestre en el área comercial para personas o bienes.
- El servicio de transporte terrestre público donde sean por cuenta propia para personas o bienes
- Este servicio de transporte terrestre está subdividido por: Servicios Intracantonales, Interprovinciales, Intrarregionales e Internacionales.

1.3.1 Figura jurídica de los GAD municipales

A este tipo de gobierno ya mencionado con anterioridad está dictado por la ley que deben cumplir las siguientes atribuciones (COOTAD, 2010, 19 de Octubre):

- La planificación de desarrollo de los respectivos cantones junto a la creación de los planes con un ordenamiento territorial que deberán tener una forma articulada con la debida planificación nacional o como también la regional, la provincial y la parroquial con su regulación de uso y ocupación de su respectivo suelo rural y urbano.

- La planificación, construcción y el conocimiento de sostener la viabilidad urbana.
- El control absoluto del uso y ocupación del suelo que este dentro del cantón
- La prestación de servicios públicos por ejemplo el agua potable, mantenimiento del agua potable, el alcantarillado, el control de los desechos sólidos y todo lo relacionado del saneamiento ambiental indicado por la ley.
- La creación, modificación a través de las ordenanzas, las tasas y contribuciones especiales con el objeto de mejorar.
- La regulación, control y la autorización de la explotación adecuada de los materiales pétreos y áridos que están ubicados dentro los lechos de los ríos, lagos y canteras.
- La gestión de todos los servicios de prevención, protección y extensión de incendios
- El mantenimiento, construcción y todo vinculado de la infraestructura física dentro del cantón, a su vez también los insumos médicos y educación.

Los servicios del transporte comercial junto con el transporte colectivo con competencias que están establecidas con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, por esa razón, contienen consigo competencias dentro de sus territorios correspondientes con lo que está establecido en el artículo 30.5 de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, de Tránsito y de la Seguridad Vial. (LOTTTSV, 2021)

Dice lo siguiente:

- 1) El cumplimiento lo que establece la Constitución de la República del Ecuador junto con los convenios y tratados internacionales en materia de:

- La normativa de los GAD de cada región y las normativas municipales y metropolitanas.
 - Las resoluciones vigentes de los consejos municipales y metropolitanos.
 - Los reglamentos y ordenanzas
- 2) El cumplimiento del plan de transporte terrestre, de tránsito y seguridad vial que han sido elaboradas y autorizadas por el correspondiente sector y la supervisión con concordancia con la Agencia Nacional de Tránsito y los GAD de cada región.
- 3) La planificación, regulación y control de cada actividad de operación del transporte terrestre, los servicios de transporte para los ciudadanos, la cantidad de carga así a su vez el transporte comercial, todo lo relacionado con el transporte colectivo dentro del ámbito urbano e intercantonal, concorde a la clasificación vigente de vías que son definidas por el Ministerio de cada sector.

Estos son algunos de los literales que encontraremos en el artículo mencionado anteriormente.

Capítulo 2: Observaciones del Estado actual del Sistema de Transporte

2.1 Problema Jurídico

El problema jurídico refleja las falencias por parte del Estado Ecuatoriano, quien por medio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que funge como representante de este, no garantiza el desarrollo tanto económico, social o medioambiental para el país, debido a la carencia de planificación y desarrollo de proyectos que sepan satisfacer las necesidades de la sociedad a las que estas van dirigidas. Al analizar una mala gestión en la operatividad y la administración de los servicios de transporte, podemos precisar que esta problemática es un factor determinante que debe exponerse a un debido análisis para poder señalar las posibles soluciones.

Puntualizando esta problemática, podemos señalar que el Estado en conjunto con las entidades cuya competencia es el sistema de transporte, no han considerado hacer el respectivo análisis sobre las falencias del sistema que por el momento se ejecuta pese a ser ineficaz, pues el mismo se limita a seguir lo que está en el tenor de la ley, misma que fue concebida en una realidad que dista de la que como sociedad vivimos día a día. Pues una ley que no evoluciona en conjunto con las necesidades de quienes se ven regulados por la misma pasa a ser insuficiente al momento de cumplir su función y la carencia de competencia deriva a la vulneración de diversos derechos constitucionales tales como el derecho a la educación, pues el mal manejo de los recursos y la falta de medios de transportación adecuados privan a los estudiantes de acceder a su derecho, situación que se vio enfatizada en el periodo de pandemia.

2.2 Figura Jurídica

En la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial informa que dependiendo del sector ese ministro será el responsable de la rectoría en general del sistema nacional de transporte con concordancia con los GAD (LOTTTSV, 2021), se dará en curso el Plan Nacional de la

Movilidad y Logística del transporte con la debida supervisión, evaluación y ejecución. Están conformados por 5 subsecretarías:

- La subsecretaria de la infraestructura del transporte.
- La subsecretaría del transporte aeronáutico civil.
- La subsecretaría de transporte terrestre y ferroviario.
- La subsecretaría de los puertos y el transporte marítimo y fluvial.
- La subsecretaría de las delegaciones y las concesiones del transporte.

2.2.1 Subsecretaría de la infraestructura del transporte

La finalidad de este punto es proporcionar el desarrollo del país con la debida implementación de infraestructura vial con un alto porcentaje de eficacia, que a su vez aporte la accesibilidad y seguridad de los ciudadanos, la misión de esta subsecretaría es la ejecución de los planes, los programas y proyectos de infraestructura de transporte con el debido desarrollo, planificación, el control y la evaluación de todas las actividades operativas (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.).

Se pueden destacar las siguientes responsabilidades y atribuciones:

- La clasificación de la definición de las políticas dentro del ámbito de su competencia.
- La debida correcta ejecución de las leyes, los reglamentos, los decretos y resoluciones que estén dentro de su competencia.
- La determinación de la elaboración, de los programas, evaluación y el ajuste de los planes, los presupuestos anuales y plurianuales, la conservación y el mejoramiento de la infraestructura del transporte.
- La programación, ejecución y el control debido de la inversión y realización de las obras de desarrollo, la conservación y el

mejoramiento de la infraestructura del transporte en el cual está a cargo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

2.2.2 Subsecretaría de transporte aeronáutico civil

El objetivo de esta subsecretaría es incrementar la conectividad del país de una forma interna y también dirigida al exterior por medio de las vías aéreas existentes. Otro de sus objetivos es la coordinación con las respectivas instituciones la planificación, la regulación y el control del transporte aéreo junto con el sistema aeroportuario en el estado ecuatoriano (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.).

En sus responsabilidades podemos encontrar:

- La coordinación de las políticas del transporte aéreo junto con el sistema aeroportuario con concordancia de las políticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Plan Nacional de desarrollo sometiendo al conocimiento de la máxima autoridad.
- Mediante los órganos pertinentes realizar la debida verificación, los procedimientos para conceder las concesiones, autorizaciones y los permisos para poder operar los servicios del transporte aéreo y aeroportuario.
- El conocimiento de las normas técnicas que han sido proporcionadas por la Dirección General de Aviación Civil, teniendo un control de las actividades de prestación de los servicios de transporte aéreo y aeroportuario.
- El cumplimiento de la normativa de los servicios de transporte aéreo y aeroportuario con la garantía de calidad y protección de los servicios y el cumplimiento de los procesos precontractuales, contractuales y licitatorios conforme a lo establecido en la ley.

2.2.3 Subsecretaría de transporte terrestre y ferroviario

Como punto principal es la elaboración de políticas junto con el marco regulador dentro del margen del transporte terrestre y ferroviario, su misión es la contribución al desarrollo socioeconómico del estado ecuatoriano a través el crecimiento del transporte Terrestre y Ferroviario con la garantía de la mejoría de la movilidad tanto de pasajeros como las cargas. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas , s.f.).

En sus responsabilidades tenemos lo siguiente:

- El control de cumplimiento de las propuestas políticas con el marco regulador en materia de Transporte Terrestre y Ferroviario, Tránsito y Seguridad Vial.
- Disponer la actualización de la normativa que esté vigente junto con las modalidades de operación, control técnico de los equipos, con toda la normativa que esté vinculada dentro de la materia
- La intervención de la elaboración y la actualización del Plan Multimodal de Transporte junto con el desarrollo de la Infraestructura Logística para el país.
- Adecuar un nivel de servicio para los ciudadanos y cargas dentro del territorio nacional e internacional con las propuestas proporcionadas de actualizaciones, evaluaciones y ajustes de planes, los programas, presupuestos anuales y plurianuales de desarrollo de los sistemas de Transporte Terrestre, Transporte Ferroviario, Tránsito y Seguridad Vial.
- La debida elaboración de reportes de control de gestión dirigido al Presidente de la República mediante el SIGOB junto con las otras instituciones del Estado.

2.2.4 Subsecretaría de puertos y transporte marítimo y fluvial

El objetivo principal es el avance de desarrollo de los movimientos marítimos, fluviales con la optimización de los servicios portuarios en el estado ecuatoriano, es considerado en la posición de uno de los principales actores en el control de transporte de carga dentro de la región. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas , s.f.).

Existen 4 puntos que son fundamentales:

- La actualización de todo el marco legal portuario y del transporte marítimo y fluvial.
- El refuerzo institucional con la modernización de las estructuras.
- La ejecución de los planes maestros y los de acción
- La coordinación con los autores nacionales e internacionales

2.2.5 Subsecretaría de delegaciones y concesiones del transporte

Tiene por objeto procurar la asociación público-privada para el reforzamiento de la infraestructura del transporte en todas sus ramas ya mencionadas. La misión principalmente es perfeccionar la prestación de servicios de transporte en todos sus aspectos mediante de los procesos de delegación y concesión con la garantía de la seguridad de los usuarios. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas , s.f.)

Existen algunas de sus atribuciones:

- La creación y la exposición de los proyectos que son incluidos dentro del Plan Nacional de delegaciones y concesiones.
- Guiar y coordinar la planificación con su estructuración y la ejecución y supervisión de la política de delegaciones y concesiones del transporte apaleando con su cumplimiento.

- La coordinación y control de los procesos de delegación con los gobiernos que se entregasen la administración del servicio o de un bien.
- Las propuestas de políticas, los procedimientos, económicas, sociales y prediales donde dirigirán las delegaciones y concesiones del debido sector.

2.3 Importancia sobre el Sistema de Transporte

En la Constitución de la República, en su artículo 313, determina que se define el transporte como sector estratégico del Estado, también se refleja en el artículo 394 donde el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial que este dentro del ámbito nacional, sin ningún tipo de incentivos. (CRE, 2021). La publicidad y adopción de una política de transporte público masivo y diferentes tarifas será una prioridad. El estado tendrá como obligación la regulación del transporte terrestre, aéreo y acuático Y actividades aeroportuarias y portuarias.

Tomando en cuenta lo mencionado en el artículo 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial nos dice que el transporte terrestre automotor además de ser un servicio público y una actividad económica, también consiste en la movilización libre y segura tanto de personas y bienes de un destino a otro, con el uso de terminales terrestres y centros de transferencias; el estado está a cargo de las vías públicas administrando su uso con su libre vía de circulación. (LOTTTSV, 2021)

Así mismo en el artículo 2 numeral 2 de la presente ley que uno de los principios generales es que toda persona tiene como derecho la libertad de transitar tomando como prioridad toda integridad física por medio de los transportes ya mencionados

Las vías públicas según lo que estipula el artículo 7 son bienes nacionales de carácter público, es decir, es abierto para el tránsito nacional e internacional como de peatones, los vehículos motorizados y no motorizados según lo que dicte la ley con sus reglamentos e instrumentos vigentes.

Según lo mencionado el sistema de transporte está estructurado por personas o bienes, vehículos e infraestructura que para el estado es un sector estratégico. (LOTTTSV, 2021)

Como se menciona al inicio de este documento, el transporte ferroviario a pesar de que es un medio del siglo pasado era de los más utilizados y más eficientes en ambos aspectos de transporte de ciudadanos y de mercancías, actualmente se reemplazó por el transporte que conocemos hoy en día como el transporte por carretera mediante vehículos de carga pesada. En el transporte aéreo se deberían desarrollar estrategias intermodales para poder sacar provecho de este medio, en cambio el transporte marítimo en la actualidad es uno de los más frecuentes que se usa para transportes internacionales gracias a su gran capacidad.

Tomando en cuenta todos estos puntos hasta el momento podemos deducir que el sistema de transporte es una actividad de carácter estratégico para la economía del país por sus diferentes motivos, en el cual uno de ellos es la garantía de movilización de todos los ciudadanos acompañados también con la circulación de mercancías en consecuencia con un sistema efectivo existirá un incremento en la productividad en los sectores productivos. (Fuente, 2015)

A pesar de que el tema de sistema de transporte se escuche que es una actividad de alto costo y algunas entidades optan por no brindar mucha importancia o reducir los gastos a lo más mínimo posible, es todo lo contrario porque es una gran inversión en la infraestructura donde se obtiene una actividad de suma importancia de expansión y modernización. Debemos tomar en cuenta que en la actualidad si se desarrolla de manera correcta, nuestro sistema de transporte podría brindar un servicio mejor y eficaz, yendo por el camino a una renovación más tecnológica avanzado como en los países más desarrollados. (Kalager, 2019)

CONCLUSIONES

Acorde a lo planteado, es necesaria la redacción de una normativa supletoria que beneficie a las comunidades vulnerables privadas del acceso a sistemas como la salud y educación por no poder ir más allá de la zona de sus poblaciones; al mantener este sistema no solo estructural si no burocrático incentivamos el desarrollo de un sistema que hasta el día de hoy no se ha demostrado a la altura de la tarea asignada.

El principio de libre movilidad y seguridad en el territorio ecuatoriano mediante los medios de transporte que son reconocidos por la ley va más allá de lo que se puede entender de una primera lectura, ya que afecta todos los aspectos de la vida del país y aportar mejoras a dicho sistema tendría repercusiones positivas directamente observables a corto, mediano y largo plazo.

Con el pasar de los años la ineficiencia del sistema se ha hecho evidente, la congestión de tráfico que aumenta el tiempo de llegada al destino deseado y la consecuente dificultad de acceso a productos y servicios, la afectación al medio ambiente que perjudica la salud de los habitantes, los agentes de tránsito que ocupan un rol desaprovechado, impotentes o incapaces de cumplir con el objetivo final de su función, no por falta de voluntad o intelecto si no por ser producto de este mismo sistema disfuncional son solo algunos de los problemas observados.

Otro aspecto que podemos notar es la falta de programación en los flujos de tráfico urbanos; son muy pocos los semáforos sincronizados y en muy raros casos la viabilidad peatonal y vehicular están planificadas de acorde al flujo de tráfico, sea por entidad o por dirección influenciando decisiones que definen el estilo de vida que identifican a una ciudad. A lo observado podemos agregar también los problemas que son derivados por de la falta de educación vial por parte de la ciudadanía, sea por razones sociales o por consecuencia del ambiente vial en el cual viven, un ambiente hecho de caos, viveza criolla e instinto de sobrevivencia donde el estado ha dejado un vacío legislativo y físico que espera ser llenado.

RECOMENDACIONES

Tomando en consideración este presente trabajo las soluciones que se proponen comienzan desde una reorganización estructural de la gestión de nuestro sistema de transportes, ya que debido a la descentralización y falta de planificación central dicho sistema existe en condiciones observablemente críticas. Comenzar una campaña de sensibilización e instrucción de la ciudadanía hacia la conducta en las calles para que donde la falta de respeto de las normas de convivencia y leyes que regulan el tráfico no sea un ulterior obstáculo a la regularidad del flujo de vehículos.

Otro mejora aplicable sería la redefinición del rango de autoridad de las autoridades de tránsito o de su existencia como entidades separadas de las otras fuerzas policiales sin tener en cuenta una mejor capacitación y normas de comportamiento más estrictas para los agentes, poniéndolos en condiciones legales y físicas no solo de aplicar sanciones si no de educar a la población que ha vivido en un ambiente sin reglas por ya mucho tiempo.

Reconocer que este sistema no funciona es el primer paso hacia la mejora, no podemos ser parte del problema ignorando esta realidad, poniendo parches que resuelven problemas específicos, pero no tienen en cuenta de la más amplia realidad.

Bibliografía

- Agencia Nacional de Tránsito*. (17 de Enero de 2022). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/estadisticas-siniestros-de-transito/>
- Aragón, P. (6 de Febrero de 2020). *Coche Global*. Obtenido de https://www.coheglobal.com/tendencias/ciudades-menos-atascos-congestiones-retenciones-trafico_315980_102.html#:~:text=Espa%C3%B1a%20destaca%20como%20uno%20de,Unido%20un%2033%2C5%25.
- COOTAD. (2021). *Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización*.
- CRE. (2021). *Constitucion de la republica del Ecuador*.
- El telegrafo*. (28 de Noviembre de 2012). Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/semaforos-que-no-estan-sincronizados-ponen-en-riesgo-a-peatones>
- El universo* . (17 de Agosto de 2015). Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2015/08/17/nota/5072249/atm-anuncia-plan-sincronizacion-semaforos/>
- Expat*. (19 de Agosto de 2014). Obtenido de <https://www.expat.com/es/guia/america-del-sur/ecuador/10932-medios-de-transporte-en-ecuador.html>
- Fuente, N. (10 de Marzo de 2015). *BV eLearning Blog*. Obtenido de <https://blogbvelearning.wordpress.com/2015/03/10/el-transporte-sector-estrategico-para-el-desarrollo-global-de-la-economia/#:~:text=El%20transporte%20es%20un%20sector,incrementar%20la%20productividad%20de%20los>
- Kalager, M. (10 de Septiembre de 2019). *Ferrovial* . Obtenido de <https://blog.ferrovial.com/es/2019/09/importancia-buen-sistema-de-transporte-publico/>

La Hora. (25 de Noviembre de 2021). Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/pais/inversion-carreteras-despilfarro-gasto-publico/>

LC. (2020). *Ley de Compañías* .

LOTTTSV. (2021). *Ley organica de transporte terrestre, transito y seguridad vial*.

Ministerio de Educación. (s.f.). *Gratuidad de la educación pública*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/gratuidad-de-la-educacion-publica/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/transporte-terrestre-y-ferroviario/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas . (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/delegaciones-y-concesiones-del-transporte/>

Ministerio de transporte y Obras Publicas. (s.f.). *Obras públicas*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/valores-mision-vision/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/infraestructura-del-transporte/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/transporte-aereo/>

RGALOTTTSV. (2017). *Reglamento a la ley orgánica de transporte terrestre,transito y seguridad vial*.

Vive ecuador. (2008). Obtenido de Transportes en Ecuador: <https://vivecuador.com/html2/esp/transporte.htm#top>



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Freire Alay, Favian Andrés** con C.C: # **0930532593** autor del trabajo de titulación: **Reestructura del Sistema de Transporte Multi-nivel y conexiones Multi-sectores en el Ecuador** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 15 de septiembre de 2022

f. _____

Nombre: **Freire Alay, Favian Andrés**

C.C: **0930532593**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Reestructura del Sistema de Transporte Multi-nivel y conexiones Multi-sectores en el Ecuador		
AUTOR	Freire Alay, Favian Andrés		
REVISOR/TUTOR	Ab. García Auz, José Miguel, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de septiembre de 2022	No. DE PÁGINAS:	22
ÁREAS TEMÁTICAS:	Administrativo – Civil – Constitucional		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Documento jurídico, Sistema de transporte, reestructuración, ineficiente, leyes, inversión.		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>El presente documento jurídico nos informa que el Sistema de Transporte que rige en el país se manifiesta de una manera anticuada e ineficiente afectando de manera directa e indirecta a la vida de los ciudadanos, dando espacio a la aplicación de posibles soluciones a varios grados de impacto en varios ámbitos del sistema de transporte. Considerando también el aspecto burocrático el sistema se pre-dispone a una reestructuración sustancial; ley de tránsito mal escrita y mal aplicada, tiempos de recorrido prolongados, falta de mantenimiento de la planificación son solo algunos de los problemas observables a todo nivel de nuestro sistema de transporte, empeorando la calidad de vida, la salud y el acceso de algunos derechos fundamentales de la población. La consecuencia de estos problemas tiene repercusiones directas en la vida de los ciudadanos, incrementando tiempos de recorrido de la mercadería, se incrementa su costo, el consumo de gasolina, el desgaste de neumáticos, la contaminación y todo esto afecta no solo la economía de la población si no también su salud generando costos para el estado en los respectivos ámbitos, implicando que una inversión direccionada a la mejora general de nuestro sistema de transporte sería una inversión destinada a reducir el gasto público y una sustancial mejora del estilo de vida de los ecuatorianos, cosa que se intentara demostrar con este documento jurídico.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: 0993249966	E-mail: Favianfreriealay27@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza		
	Teléfono: +593-4-2222024		
	E-mail: maritza.reynoso@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			