

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

**INSTITUTO DE ESTUDIOS DE REGIMEN
SECCIONAL DEL ECUADOR (IERSE)**

**REDUCCIÓN EFECTIVA DE LA FLOTA
VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE
TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS
URBANO**

**Ensayo Previo a la Obtención del
Titulo de Diplomado Superior en
Gerencia de Gobiernos Seccionales**

AUTORES:

Ing. Juan Carlos Guamán Vicuña.

Ing. Vicente Armando Romero Méndez

**CUENCA – ECUADOR
2006**

REDUCCIÓN EFECTIVA DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO.

INTRODUCCIÓN.

En el año de 1998 la Municipalidad del Cantón Cuenca asume las competencias para la organización, planificación y regulación del Tránsito y transporte a través un convenio de transferencia de competencias firmado entre el Ministerio de Gobierno como Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y la Alcaldía.

Una vez asumido estas competencias por parte del Cabildo Cuencano una de las primeras acciones para manejar el área del Tránsito y transporte en la ciudad es la creación de la Unidad Municipal de Tránsito (UMT), quien en primera instancia sería adscrita a la Secretaria de Planificación, para en lo posterior ser una Unidad descentralizada dependiendo directamente del señor Alcalde; para un futuro se tiene previsto la creación de la Empresa Municipal de Tránsito y Transporte, como una empresa más de las ya existentes en la municipalidad de Cuenca.

Posterior a esto se dio la transferencia de información de parte del Consejo Provincial de Tránsito del Azuay hacia la Unidad Municipal de Tránsito en lo que respecta a la cantidad de cooperativas y empresas del transporte así como sus estacionamientos, líneas y frecuencias, con la Jefatura Provincial de Tránsito del Azuay se realizan coordinaciones permanentes a través del Departamento de Ingeniería de Tránsito que la Policía crea para este propósito, de manera de regular y controlar el Tránsito y transporte de una manera más técnica e independiente.

Adicionalmente se dota de toda la infraestructura necesaria, equipos y personal suficiente para que la Unidad Municipal de Tránsito tenga una operatividad eficaz y eficiente, para la cual fue creada.

Con estos antecedentes se emprendió el trabajo de organización, planificación y regulación del Tránsito y Transporte en la ciudad de Cuenca por parte de la Municipalidad, a través de la Unidad Municipal de Tránsito, para lo cual se ha realizado en principio varias proyectos para mejorar el Tránsito y transporte en la ciudad de Cuenca, como son: proyectos de señalización, mejoras viales (redondeles, pasos deprimidos, distribuidores de tráfico, etc.), cambio de unidades, unificación de los

servicios del transporte Público, nuevas rutas y frecuencias, determinación de estacionamientos y paradas de buses técnicamente, etc.

Con el manejo del Tránsito y transporte en la ciudad de Cuenca por parte de la Municipalidad lo que pretende el Gobierno Local es mejorar el sistema de Tránsito y Transporte, mejorando la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, a través de mejorar tanto la circulación vehicular como peatonal, disminuir los índices de contaminación, mejorar la transportación pública, disminuir los accidentes de Tránsito, etc.

SUSTENTO LEGAL.

Para asumir las competencias de planificar, organizar y regular el Tránsito y transporte terrestre en la ciudad de Cuenca, la Municipalidad se ha basado en lo que contempla la Constitución Política del Estado, Ley de Modernización del Estado, que en muchos casos son desconocidos por las autoridades locales; Adicionalmente el Cabildo ha creado varias ordenanzas, reglamentos y resoluciones municipales que sustentan este trabajo.

A continuación se enunciarán varios artículos, leyes, reglamento y resoluciones que han sido utilizados como instrumentos de sustento por la Administración Municipal para llevar adelante el trabajo descentralizado en el área del Tránsito y Transporte.

Artículos de la Constitución:

Del régimen administrativo seccional:

Art. 225.- El Estado impulsará mediante la descentralización y la desconcentración, el desarrollo armónico del país, el fortalecimiento de la participación ciudadana y de las entidades seccionales, la distribución de los ingresos públicos y de la riqueza.

El gobierno central transferirá progresivamente funciones, atribuciones, competencias, responsabilidades y recursos a las entidades seccionales autónomas o a otras de carácter regional. Desconcentrará su gestión delegando atribuciones a los funcionarios del régimen seccional dependiente.

Art. 226.- Las competencias del gobierno central podrán descentralizarse, excepto la defensa y la seguridad nacionales, la dirección de la política exterior y las relaciones internacionales, la política económica y tributaria del Estado, la gestión de endeudamiento externo y aquellas que la Constitución y convenios internacionales expresamente excluyan.

En virtud de la descentralización, no podrá haber transferencia de competencias sin transferencia de recursos equivalentes, ni transferencia de recursos, sin la de competencias.

La descentralización será obligatoria cuando una entidad seccional la solicite y tenga capacidad operativa para asumirla.

De los gobiernos seccionales autónomos

Art. 230.- Sin perjuicio de lo prescrito en esta Constitución, la ley determinará la estructura, integración, deberes y atribuciones de los consejos provinciales y concejos municipales, y cuidará la aplicación eficaz de los principios de autonomía, descentralización administrativa y participación ciudadana.

Art. 231.- Los gobiernos seccionales autónomos generarán sus propios recursos financieros y participarán de las rentas del Estado, de conformidad con los principios de solidaridad y equidad.

Art. 232.- Los recursos para el funcionamiento de los organismos del gobierno seccional autónomo estarán conformados por:

1. Las rentas generadas por ordenanzas propias.
2. Las transferencias y participaciones que les corresponden. Estas asignaciones a los organismos del régimen seccional autónomo no podrán ser inferiores al quince por ciento de los ingresos corrientes totales del presupuesto del gobierno central.
3. Los recursos que perciben y los que les asigne la ley.
4. Los recursos que reciban en virtud de la transferencia de competencias.
5. Se prohíbe toda asignación discrecional, salvo casos de catástrofe.

Art. 234.- Cada Cantón constituirá un municipio.

El concejo municipal, además de las competencias que le asigne la ley, podrá planificar, organizar y regular el Tránsito y Transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

Ley de Régimen Municipal

Art. 15.- Son funciones primordiales del Municipio, sin perjuicio de las demás que le atribuye esta Ley, las siguientes:

- 20a.- (Agregado por el literal b del Art. 5 de la Ley 2004-44, R.O. 429-S, 27-IX-2004).- Podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

Art. 19.- En ningún caso de descentralización se podrá objetar o condicionar la transferencia de competencias al cumplimiento de requisitos o formalidades que no estén previstos en la Constitución Política de la República y la ley.

Para solicitar la transferencia de competencias las municipalidades deberán tener capacidad operativa para asumirla. El concejo cantonal respectivo determinará la capacidad operativa para asumir nuevas competencias.

Art. 126.- Los Concejos decidirán de las cuestiones de su competencia y dictarán sus providencias por medio de ordenanzas, acuerdos o resoluciones.

Los actos decisorios de carácter general, que tengan fuerza obligatoria en todo el Municipio, se denominarán ordenanzas, y los que versen sobre asuntos de interés particular o especial, acuerdos o resoluciones.

Art. 127.- La expedición de ordenanzas requiere de dos debates en sesiones distintas, verificadas cuando menos con veinticuatro horas de intervalo. Los acuerdos o resoluciones se aprobarán en un solo debate.

Ordenanzas Municipales

ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN CUENCA. (anexo 1.1)

ORDENANZA QUE REGULA LA UTILIZACION DE LAS VIAS Y ASPECTOS CONEXOS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES. (anexo 1.2)

ORDENANZA QUE NORMA EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DE CUENCA Y LA DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS A CUENCAIRE (anexo 1.3)

ORDENANZA PARA LA ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA DE LA CIUDAD DE CUENCA (anexo 1.4)

Reglamentos

REGLAMENTO PARA LA INSTALACION OBLIGATORIA DE TAXIMETROS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL CANTON CUENCA (anexo 2.1)

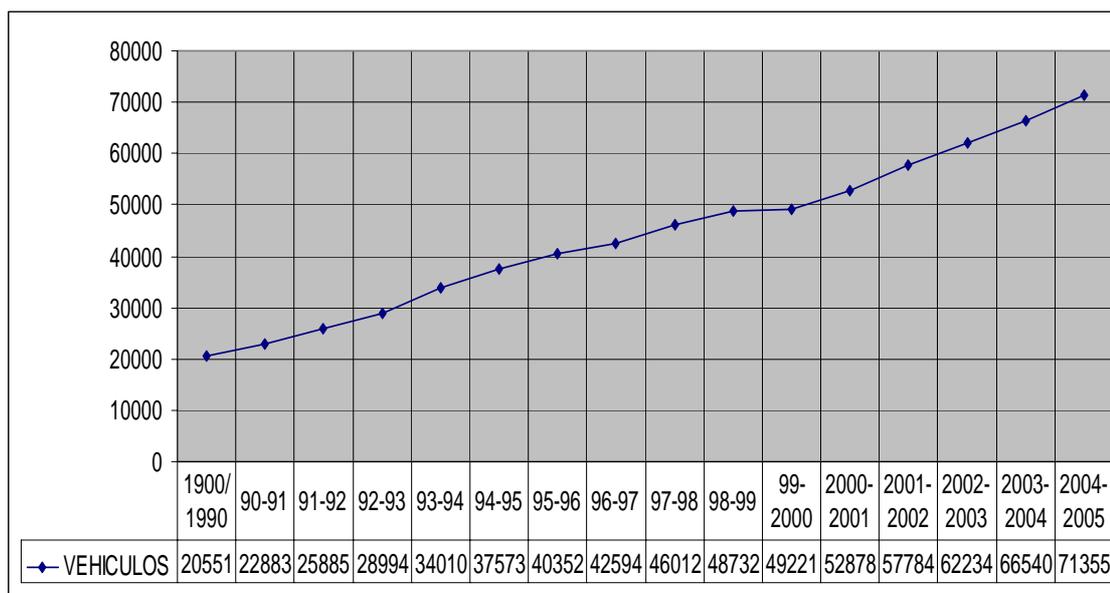
REGLAMENTO QUE NORMA LA REDUCCIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO (anexo 2.2)

PLAN SUSTENTABLE DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE CUENCA

1. PROPOSITO Y ALCANCE.

Cuenca al igual que la mayoría de ciudades de América Latina, enfrenta los problemas comunes de una ciudad de tamaño medio, en donde existe alta migración del campo a la ciudad, crecimiento urbano disperso y concentración de actividades en el área central, que ha generado necesidades de desplazamientos diarios de la población hacia diferentes sectores, sumado a esto el gran crecimiento del parque automotor en los últimos años, ha provocado congestión y las consecuentes afectaciones al ambiente.

CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LOS ULTIMOS AÑOS



La Municipalidad ha determinado la necesidad de elaborar un Plan que estructure la movilidad conforme a las necesidades actuales y futuras de los habitantes del Cantón, para fortalecer la productividad de la Ciudad y mejorar la calidad de vida apuntando a un desarrollo sustentable.

La consultora PADECO fue contratada para realizar los estudios del Plan Integral de Transporte para la ciudad de Cuenca, como una herramienta fundamental para la planificación del tránsito y el transporte, con el cual se plantea las estrategias

requeridas para mejorar las condiciones del tránsito y el transporte en la ciudad, tanto en el aspecto técnico como en el económico–financiero y legal–institucional.

Cumpliendo los siguientes objetivos:

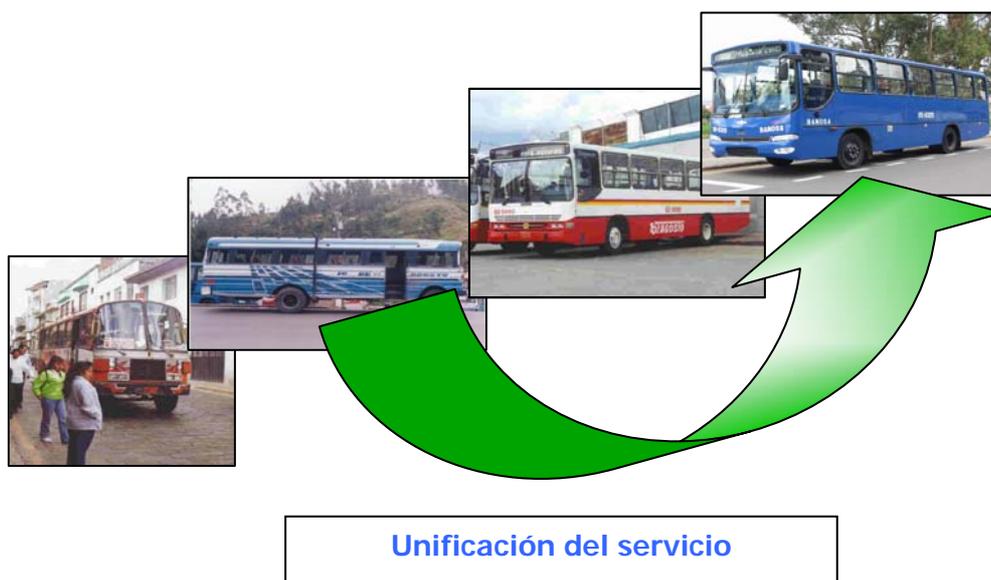
- Disciplinar los actuales procesos de expansión urbanos con corredores de transporte masivos definidos, con acciones de planificación del uso del suelo y las estrategias de expansión / mejoras de la red vial local;
- Reducir la congestión del tráfico o demoras en el área central (especialmente el transporte público), y mantener la vitalidad económica y patrimonial del Centro Histórico preservando su estética.
- Promover la descentralización estratégica de las facilidades urbanas y municipales estimulando el crecimiento de sub-centros.

2. PLAN OPERACIONAL A CORTO PLAZO:

Estas medidas están implementando cambios sin la necesidad de inversiones grandes o alteraciones radicales en la estructura urbana o del transporte público. Estas medidas se refieren principalmente a:

2.1. Mejoras Operacionales.-

Conseguir que cada ruta individual sea operada por buses de una sola compañía, eliminando los tres niveles de servicio existente (selectivo, ejecutivo y popular), promulgando la unificación en un servicio estándar e implementar un régimen de operación en función de la demanda de pasajeros en el día y la semana.



El bus es el medio de transporte más utilizado en la ciudad, contabilizando cerca del 58% de todos los viajes, los automóviles y taxis un 20% y el 15% se trasladan a pie, ciclismo u otro medio. El uso de automóviles privados en Cuenca se ha incrementado notablemente, en el año 2005 se matricularon alrededor de 70.000 vehículos particulares en el Cantón Cuenca.

La distancia programada de viaje para un eficiente servicio es de 300 kilómetros por día, sin embargo en Cuenca la longitud diaria promedio recorrida por es de 191 kilómetros. El promedio de pasajeros que abordan un bus en un kilómetro a lo largo de su ruta es bajo en Cuenca frente a otras ciudades de Latinoamérica (2.6 contra 6 a 8 en otros lugares).

Esta es una señal de que los vehículos en servicio no se utilizan tan eficientemente, por lo que el tamaño nominal de la flota de autobuses para el servicio urbano requerida en Cuenca para la “Red Integrada de Transporte” asciende a 462 unidades, que representa el 68% de la flota actual de autobuses.

2.2. Modernización de la flota bus.-

Se ha Implementado el uso del “**bus tipo**” normado por el INEN, cuya edad máxima sea hasta 20 años, con capacidad de 80 pasajeros (40 asientos) opera con dos puertas, acceso por la puerta delantera y sin torniquetes.

La uniformidad de los vehículos de servicio colectivo urbano se transforma en importante al traer beneficios para el usuario determinando las características mínimas de confort y seguridad definidas como nivel de servicio según parámetros internacionales; por otro lado la uniformidad trata de incrementar la capacidad de transportar más personas utilizando un menor número de vehículos lo que deriva en beneficios a nivel de Ciudad, al disminuir los índices de contaminación atmosférica y congestiónamiento de tránsito; Finalmente trae beneficios potenciales para los operadores al tener la posibilidad de disminuir los costos de operación y mantenimiento de las unidades uniformizadas.

Aspectos del BUS TIPO:

Las Unidades deben que poseer:

- El motor ECOLOGICO que cumple con la norma EURO II
- El chasis construído para bus urbano, para transportar pasajeros
- La carrocería con todos los elementos de seguridad para llevar gran capacidad de pasajeros
- Formato externo que permite la fiscalización e información al usuario
- Formato interno con capacidad de oferta de transporte e información al usuario
- Elementos de seguridad y control operacional como los contadores de pasajeros, bloqueo de puertas y recaudador.

Características del Bus Tipo:

- Año de fabricación 2001 en adelante
- Altura interior del piso al techo mínima 2000 mm.
- Dos puertas mínimo con un ancho mínimo de 1000 mm.
- Distancia entre ejes 5000 mm mínimo y 6300 mm máximo.
- Ancho mínimo interior 2400 mm y 2500 mm máximo.
- Altura máxima entre 850 mm de largo por 800 mm de ancho, la calzada y el piso del bus 1250 mm.
- Largo mínimo del bus 9850 mm y máximo 12200 mm.
- Ancho del corredor en la zona de parados 1100 mm como mínimo.
- Dimensiones mínimas sitio para discapacitados
- Pintura, números, rótulos y adhesivos: deberán estar de acuerdo a la cartilla que indica la norma.



- La publicidad autorizada solamente para buses tipo debe estar de acuerdo a lo establecido por la Municipalidad.
- El parabrisas del vehículo debe ser laminado y no tener ningún golpe o trizamiento. El parabrisas posterior y los demás vidrios deben ser de seguridad (de color claro) y estar en perfectas condiciones (sin trizaduras).
- Neumáticos: la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos deberá tener como mínimo 3 mm.
- Llanta de emergencia en buen estado, tipo de aro adecuado y neumático en buenas condiciones y con una profundidad de labrado de mínimo 3 mm.
- Accesorios: extintor de polvo químico de 4 Kg. mínimo, botiquín de primeros auxilios, gata apropiada para el vehículo, llave de ruedas, palancas y triángulo de seguridad.
- Odómetro y velocímetro en perfecto estado de funcionamiento.
- Retrovisores externos e internos en buen estado.
- Sistema de luces principales, secundarias y direccionales en buen estado: los sistemas de luces y sirenas no autorizados deberán ser retirados del vehículo.
- Sistema limpiaparabrisas en perfecto estado de funcionamiento.
- Sujeciones internas (pasamanos horizontales y verticales) de pasajeros, debidamente ajustadas. Los vehículos que tengan jaladeras (obligatoria para el bus tipo) colgadas de las sujeciones horizontales deben estar en suficiente número y en perfecto estado.
- Portarótulo de itinerario en buen estado de funcionamiento.
- Los vehículos deben tener timbres o cordeles para solicitar parada, en perfecto estado de funcionamiento.
- Deben tener la protección del conductor lateral en perfecto estado.
- La ubicación del escape podrá ser:
 - Posterior inferior izquierda, inferior entre ejes izquierda.
 - Se acepta únicamente las salidas de escape diseñadas originalmente para tal efecto, está terminantemente prohibido más de una salida en el mismo tubo o escapes con fuga.

- Los dueños de los vehículos deberán recurrir al proveedor del chasis para asesorarse sobre los diámetros recomendados para los escapes.
- Asientos y distribución interior: los asientos deben estar en buen estado y la distancia entre espaldares es de 680 mm mínimo.
- Instalaciones eléctricas (cableado exterior y baterías) deben estar protegidas y en buen estado.

La Municipalidad de Cuenca, a través de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, ha emitido los Permisos de Operación para la prestación del servicio de transporte público: Transporte Urbano, Interparroquial, de Carga pesada y media, Servicio de Taxis, Escolar y Turístico.

Se ha regulado la prestación de los diferentes tipos de servicio, de sus características mediante constataciones: físicas, mecánicas y técnicas por ejemplo estado del chasis, emisión de gases, nivel de ruido, etc., asignando un número de registro municipal para su habilitación.



Constatación y control de emisión de gas

El servicio de transporte público colectivo cubre el área urbana con 27 líneas. El servicio rural se presta en dos modalidades: A través de las líneas Microregionales e Interparroquiales.

2.3. Mejoramiento del manejo del Tráfico dentro del Centro Histórico.-

Se ha concentrando el Tránsito de buses dentro del Centro histórico exclusivamente al carril derecho con el establecimiento de un “Anillo vial”, designado como "Vías Especiales".



Trabajos en Calle Tarqui



Parada de bus tipo

Se han determinado las siguientes como las vías dentro del Centro Histórico destinadas para la circulación del transporte público:

Vega Muñoz, Gaspar Sangurima, Presidente Córdova, Calle Larga, Tomás Ordóñez, Vargas Machuca, Tarqui y Juan Montalvo.

RED ACTUAL DEL SISTEMA DE BUSES CUENCA



FASE 1 EN MARCHA

Planeamiento Operacional
FASE I
ORDENAMIENTO EN EL CENTRO HISTORICO
ASIGNACION TERRITORIAL EN LA MICROREGION



RED MAESTRA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Planeamiento Operacional
FASE II
REESTRUCTURACION DE LA RED HACIA LA INTEGRACION
RED INTEGRADA DE TRANSPORTE RIT-CUENCA



Se ha determinado que el número de paradas que requiere la ciudad de Cuenca, es de 627, por esta razón es necesario la implementación de paradas de bus, con una eficiente ubicación, una adecuada infraestructura e información para el pasajero, dentro y fuera del Centro Histórico.

Estas mejoras promoverán la operación eficiente de los autobuses y mejorarán las condiciones de prestación del servicio, beneficiando a los usuarios, para ello la Municipalidad esta implementando una parada “**tipo**” en los sitios con mayor afluencia de pasajeros.

Mantener el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado “**Parqueo Ciudadano**”, implementado en el Centro Histórico de Cuenca a partir del año 1999; el cual permite la rotatividad de vehículos que requieren de una plaza de estacionamiento y disminuye el congestionamiento provocado por la búsqueda de espacios libres.

2.4. Mejoras en la Infraestructura y Seguridad vial.-

Para el éxito de la renovación del servicio del transporte se está mejorando la estructura del pavimento existente y ampliando la extensión de la red vial en la Ciudad, el programa Municipal para reconstrucción de las calles y veredas en el Centro Histórico es un paso muy importante en lo que se refiere al mejoramiento del acceso y comodidad de los peatones, garantizando una mejor calidad y mayor durabilidad de las vías, por ello el readoquinamiento de calzadas y mejoramiento de veredas, así como la ejecución de los proyectos viales llevados a cabo por el Programa “**BARRIO PARA VIVIR MEJOR**”, son importantes para cumplir este objetivo.



Señalización de Av. Remigio Crespo



Intersección 3 de Nov. Y Unidad

Como medida de seguridad peatonal y vial se continúa con los trabajos de señalización, en toda la ciudad, para ello la Municipalidad adquirió nuevos equipos para tal propósito. La señalización tanto horizontal como vertical es implementada considerando factores como visibilidad, ubicación, sincronización por sub-áreas, así como la instauración de una central de monitoreo y control de señalización.

2.5. Semaforización.-

En este sentido la medida más importante es la implementación de un sistema centralizado de CONTROL DE TRAFICO para todos los semáforos de Cuenca, serán programados mediante computadora, transfiriendo las responsabilidades de la operación de todos los semáforos a la Municipalidad. La autorización Municipal para su instalación será emitida en base a estándares internacionales reconocidos, por ello la importancia de la instalación de un Sistema de Control del Tráfico Zonal (CTZ).

Se debe indicar que tanto para la señalización y la semaforización se realiza en coordinación con el Departamento de Ingeniería de Tránsito de la Jefatura Provincial de Tránsito.

De igual manera se debe mencionar que la Policía Nacional a través de la Jefatura Provincial de Tránsito es la entidad encargada del control del Tránsito dentro de la ciudad de Cuenca.

2.6. Mejoramiento de las Intersecciones.-

En este plan se contempla aumentar la capacidad y seguridad de los principales ejes urbanos que proveen accesibilidad hacia importantes sectores y/o equipamientos de la Ciudad. De igual manera se pretende mejorar las condiciones de capacidad y seguridad, así como los niveles de servicio en las principales intersecciones del área urbana.

Nueva Circunvalación Norte

Extensión de la Av. Gapal, Cajabamba hasta la Circunvalación Sur.

Conexión Av. México y 10 de Agosto.

Intercambiador de tráfico de la Chola Cuencana

Distribuidor de Tráfico en el Puente de Todos Santos

Viaducto Puente de Todos Santos

Ensanchamiento Av. España
Paso deprimido en Los Campeones
Paso deprimido Av. 12 de Abril y Av. Américas
Paso deprimido Tres de Noviembre
Paso deprimido Menéndez y Pelayo y accesos
Paso deprimido Milchichig y accesos
Puente Chaguarchimbana y accesos
Intersección Av. 3 de Noviembre y Unidad Nacional
Entre algunas obras realizadas y otras que entrarán en ejecución próximamente.

3. PLAN OPERACIONAL A MEDIANO PLAZO

El objetivo primordial en esta etapa es la implementación del Sistema o Red Integrado de Transporte Urbano (RIT).

Dentro de la elaboración del Plan Sustentable de Tránsito y Transporte para la Ciudad de Cuenca, se elaboraron varios estudios como son: ascenso y descenso de pasajeros en líneas urbanas, despachos de líneas, estudios de origen destino, número de vueltas por líneas, tiempos de viajes, frecuencias, pasajeros transportados, flota, longitud de las líneas, velocidades promedios, etc.

Los datos y resultados obtenidos son:

- En Cuenca se midieron 2702 salidas de buses (vueltas) que transportan un total de 394.154 pasajeros/día.
- La velocidad promedio, es de 19,5 kilómetros por hora.
- En los sectores centrales la velocidad es menor y en la periferia mayor.
- Se detectaron un total de 476 buses en todas las líneas de buses.
- El 94% (446) son Buses Tipo (36 asientos y 80 pasajeros).
- El 5% (24) son tipo selectivo.
- En promedio cada unidad lleva 734 pasajeros por día.
- Existen varias compañías que prestan el servicio de transporte público.
- Las condiciones viales de las rutas son bastante buenas.
- En promedio el 8% del recorrido tiene superficie de tierra.

- Las rutas de mayor porcentaje con superficie de tierra llegan al 20% del recorrido.
- Existen otras rutas que no tienen su itinerario en superficie de tierra.
- Los valores máximos de IPK (índice de pasajeros por kilómetro) son de 7 pasajeros/Km y los mínimos son de 2 pasajeros/k

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT)

Sistema Integrado de Transporte Urbano.-

En consideración a los principios de Planificación Integral del Transporte Urbano y a los procesos y enfoque de planificación para el desarrollo, la Municipalidad de Cuenca desarrollará un “Sistema de Transporte Urbano Integral” que conjuntamente con las normas para el uso del suelo y la red vial, podrán definir estratégicamente una estructura urbana regional que permita que el suelo y otros recursos ambientales y económicos se utilicen de una manera de sustentable.

Concepto básico.-

Todas las rutas integradas de buses convergen a una estación de transferencia estratégicamente ubicada o en terminales de integración, de modo que se permita a los pasajeros cambiar de una ruta a otra sin tener que pagar otro boleto. Para la mayor parte de los pasajeros significa un servicio más directo entre sus puntos de origen y destino, ya que lo más posible es que las rutas que sirven cada punto final de su viaje alimenten o convergen directamente en un Terminal de Integración.

Los Componentes del sistema son:

a) Terminales de Integración: Serán lugares en donde convergen todas las rutas integradas a una estación de transferencia localizada de manera estratégica, dentro de los cuales los pasajeros son libres de cambiar de una ruta de bus a otra sin pagar otro pasaje.

b) Rutas Troncales: Las rutas troncales operarán a lo largo de los principales corredores de transporte de la ciudad, conectándose con los Terminales de Integración. Con mejoras en señalización, geometría y/o medidas para la circulación preferencial de autobuses para transportar de manera confortable la demanda de pasajeros consolidada que será transferida desde las rutas troncales hacia el Terminal de Integración.

Existirán tres tipos diferentes de rutas Troncales:

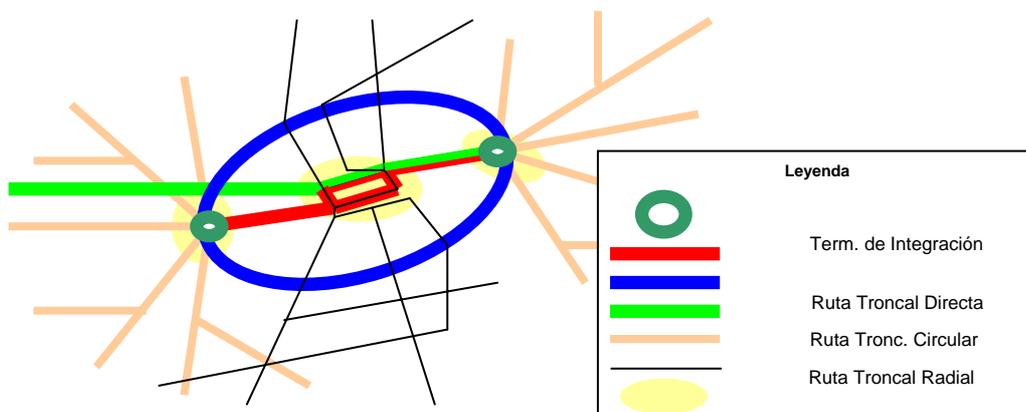
Directas: Conexión directa de un Terminal de Integración a otro, por el Centro Histórico;

Circulares: Que seguirán un trayecto de un Terminal de Integración a otro, brindando servicio a lo largo de corredores exteriores, sin entrar al Centro Histórico.

Radiales: Implementadas en importantes corredores de transporte y zonas comerciales, fuera del área central. Se conectarán con un Terminal e incorporarán al sistema integrado.

c) Rutas Alimentadoras: Servirán a los pasajeros que deseen viajar desde y hacia locaciones que están en la periferia del sistema, conectándolas directamente con los terminales de Integración y/o con otras rutas del sistema. El Terminal de Integración, ofrecerá a los pasajeros de las rutas alimentadoras el acceso a todo el Sistema Integrado de Transporte Urbano, a la variedad de líneas troncales así como las otras líneas alimentadoras que convergen sin tener que pagar otro pasaje, permitiendo minimizar el tiempo de espera de los pasajeros.

Representación Esquemática del Sistema Integrado de Transporte



Beneficios del Servicio del Sistema Integrado de Transporte:

Los beneficios del sistema Integrado son: la conveniencia, confort, accesibilidad, regularidad, confiabilidad e información para el pasajero. La conveniencia de los viajes es mejorada con la reducción de los tiempos de espera y de viajes debido a las altas frecuencias y velocidades operacionales, mientras que la introducción de buses nuevos y más grandes con amenidades mejoradas para los pasajeros significan un viaje más cómodo. La accesibilidad aumenta debido al gran número de opciones de viajes disponibles por un solo pasaje. La abreviación de las rutas alimentadoras y la consolidación de la mayoría de los viajes ligados al centro y a través de la ciudad en rutas troncales ordenadas y bien coordinadas pueden mejorar de gran manera la regularidad del servicio. La concentración de personas en los espacios para terminales, por sí mismo hace que estos locales sean ideales para ubicar otro tipo de servicios públicos u otras actividades de importancia para la comunidad.

Implementación del Sistema.-

La I. Municipalidad de Cuenca ha conseguido la Asistencia Preparatoria como apoyo a la racionalización del transporte público por parte del Programa de las Naciones Unidas y crear las condiciones propicias para la sostenibilidad física, operativa y financiera de la futura Red Integrada de Transporte, mediante asesoría y capacitación de un grupo de consultores internacionales a los técnicos municipales.

Su implementación se lo realizará en dos etapas:

Etapas I: Comprende la instalación de:

- Dos Terminales de Integración: Uno Junto al Terminal Terrestre y otro al mercado Feria Libre.
- Rutas troncales: Que conecten el Terminal Terrestre con El Arenal por el Centro Histórico
- Ruta troncal circular: Uniendo las dos Terminales y los barrios, por fuera del Centro Histórico.
- Dos grupos de rutas “alimentadoras”: Uniendo a los Terminales con barrios y parroquias.

Etapa II: Comprende implementación de dos Terminales de Integración adicionales: al norte (Av. Américas y Panamericana Norte) y otro en el sur (Av. Américas y Panamericana Sur) y la conexión con ellos a través de un mayor número de rutas troncales y alimentadoras.

Carriles Exclusivos.

Son carriles destinados específicamente a la circulación de los Buses del Transporte Público, los que ya se implementado son sobre la calle Vega Muñoz y en la Sangurima, y se pretende utilizar las calles Presidente Córdova, Calle larga y Juan Jaramillo como un nuevo binario de vías para implementación de carriles exclusivos.

Capacidad de la flota.

En función de las características de los vehículos de la flota propuesta, para cada clase de línea, fueron adoptadas las siguientes capacidades, para el dimensionamiento del sistema. Para las líneas troncales y circulares fueron adoptados 2 clases de buses; bus tipo 2 con 3 puertas y capacidad máxima de 100 pasajeros y para las demás clases de líneas, bus tipo, con 2 puertas y capacidad máxima de 80 pasajeros.

Flota.

Con relación a flota operativa y total existente, es prevista, en la primera fase del proyecto de racionalización de los recorridos, una significativa reducción de la flota. También, el registro e inspección de las unidades, por parte del organismo de gestión de la municipalidad, deberá indicar la parte de la flota inoperante. Es propuesto hasta el final del año de 2006 la eliminación de la flota de buses selectivos y populares.

PROYECTO DE REDUCCIÓN EFECTIVA DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO.

1. ANTECEDENTES

La Ciudad de Cuenca fue elegida por el BID como Ciudad piloto para al implementación del Sistema Integrado de Tránsito y el Plan Sustentable de Tránsito y Transporte para la Ciudad de Cuenca, elaborado por la consultora internacional

PADECO y estudios complementarios posteriores elaborados por la Unidad Municipal de Tránsito, determinan que existe una sobreoferta de unidades de transporte público. El Concejo Cantonal en sesión ordinaria celebrada el 24 de noviembre del 2004 y en función de los informes técnicos presentados establece que la flota de “**autobuses tipo**” que servirán en la Red Integrada de Transporte no podrá superar la cantidad de 475 unidades incluyendo la flota de reserva.

El presente estudio técnico tiene por objeto sustentar la organización y regulación del proceso de reducción de la sobreoferta de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Cuenca y su área de influencia inmediata como paso fundamental para la Implementación de la Red Integrada de Transporte.

2.- DETERMINACION TÉCNICA DEL TAMAÑO DE LA FLOTA

Para el cálculo del número de unidades que deben operar dentro del Sistema Integrado de Transporte, incluido la flota de reserva, se consideraron los siguientes parámetros:

- Medición de distancias de viajes en Km.
- Tiempo de ciclo, es el tiempo que dura el recorrido de una línea, y es el resultante de la división entre distancia medida para velocidad promedio. (se verificaron los tiempos de ciclo en una muestra).
- Para el cálculo de la flota total, se considero los intervalos de una hora pico, autorizados en el Permiso de Operación, y verificados mediante la fiscalización de las líneas.
- La velocidad de operación de las unidades, utilizada en el cálculo es de 20Km/h. o su equivalente de 0.33 Km. por minuto, obtenida del promedio de las velocidades obtenidas mediante muestreo.
- Por constituirse una flota con el 87% de Buses Tipo con un año de construcción no mayor a 5 años, se considera que los daños mecánicos son mínimos, lo cual fue corroborado por los gerentes de la compañías operadoras, se tomo como flota de reserva el 4% de la flota operativa.
- Por su forma de operar se consideraron dos modalidades de servicio :
 - **Urbano**: son 27 líneas que se enmarcan dentro del perímetro urbano.

- **Microregionales:** son unidades que sirven a sectores inmediatos fuera del área urbana de la ciudad, con las mismas unidades de transporte urbano e incluso como extensiones de las líneas urbanas convencionales.
- En el caso de los microregionales el cálculo del número de unidad a servir es distinto, por cuanto operan a través de turnos indistintamente de cada ruta, entonces el proceso de cálculo es gráfico.

FORMULAS:
$$\text{Flota} = \frac{\text{Tiempo de ciclo}}{\text{Frecuencia}}$$

$$\text{Tiempo de ciclo} = \frac{\text{Distancia de recorrido}}{\text{Velocidad Promedio}}$$

RESUMEN DE RESULTADOS TRANSPORTE URBANO

LINEA #	OPERADORA	LINEA	Flota calculada (tiempo de ciclo/intervalo)	% de reserva	Flota operativa (flota calculada +% reserva)
1	COMCUETU	Eucaplitos - Totoracocha - Balzay	15	4%	16
2	UNCOVIA	Totoracocha - Feria Libre	11	4%	11
3	COMCUETU	Eucalitos - Sayausi	15	4%	15
4	COMTRANUTOME	Ciudadela Alvarez - Tejar	7	4%	7
5	TRIGALES	El Salado - Los Andes	14	4%	14
6	COMTRANUTOME	Isabel la Catolica - la Compañía	13	4%	14
7	UNCOVIA	Orquideas - Vista Linda	20	4%	21
8	COMCUETU	San Joaquin - Los Triguales	16	4%	17
9	COMTRANUTOME	Capulispamba - Feria Libre	12	4%	12
11	RICAUARTE	Baños - Ricuarte	28	4%	29
12	TRANSBAÑOSA	Baños - Quinta Chica	17	4%	18
13	COMTRANUTOME	Hospital del IESS - Cdla Simon Bolivar	26	4%	27
14	COMCUETU	El Valle - Feria Libre	16	4%	16
15	COMTRANUTOME	Cruce de Monay - Feria Libre	11	4%	12
16	TRIGALES	San Pedro - Cdla Tomebamba	19	4%	20
17	10 DE AGOSTO	Narancay - Cuenca	7	4%	8
18	10 DE AGOSTO	Zhucay - Narancay - Cuenca	10	4%	11
19	COMTRANUTOME	Ciudadela Catolica - San Joaquin	9	4%	9
20	TRIGALES	Cdla Calderon - San Pedro	19	4%	20
22	COMTRANUTOME	Gapal - Salesianos	20	4%	21
23	RICAUARTE	La Floresta - La Florida	5	4%	5
24	COMCUETU	Chilcapamba - Miraflores	17	4%	18
25	UNCOVIA	Jaime Roldos - Mercado 27 de Febrero	8	4%	8
26	UNCOVIA	Checa - Mercado 27 de Febrero	11	4%	11
27	TRANSBAÑOSA	Sinincay - Feria Libre	23	4%	24
28 (40)	10 DE AGOSTO	Zhucay - Cuartel Davalos	20	4%	21
29 (50)	TRIGALES	San Jose de Balzay - Hospital del IESS	10	4%	11
			400	TOTAL	416

RESUMEN DE RESULTADOS TRANSPORTE MICROREGIONAL

OPEARDORA	DESDE	HASTA	FLOTA CALCULADA	RESERVA	FLOTA CALCULADA + RESERVA
10 DE AGOSTO	FERIA LIBRE	EL VERDE	3,8	4%	4
	FERIA LIBRE	GULLANZHAPA	1,9	4%	2
	FERIA LIBRE	PARCOLOMA	3,8	4%	4
	FERIA LIBRE	PUNTA CORRAL			
	FERIA LIBRE	SANTISIMA TRINIDAD			
	FERIA LIBRE	PATAPAMBA			
	FERIA LIBRE	CORAZON DE JESUS	2,9	4%	3
FERIA LIBRE	NERO				
FERIA LIBRE	RUMILOMA				
TURISMO BANOS	FERIA LIBRE	CHORRO (TARQUI)	1,0	4%	1
	FERIA LIBRE	MINAS	1,0	4%	1
	FERIA LIBRE	UCHOLOMA	1,0	4%	1
	FERIA LIBRE	CHORRO (BAÑOS)	1,0	4%	1
CEMENTERIO	SIGCHO	1,0	4%	1	
	ROSAS LOMA	1,0	4%	1	
COMCUETU	FERIA LIBRE	LA DOLOROSA DE RACAR	1,0	4%	1
	27 DE FEBRERO	GUALALCAY	4,8	4%	5
	27 DE FEBRERO	AUQUILULA	4,8	4%	5
	27 DE FEBRERO	EL DESPACHO DEL VALLE	1,0	4%	1
	27 DE FEBRERO	SAN PEDRO DEL VALLE	1,9	4%	2
	27 DE FEBRERO	SAN MIGUEL DEL VALLE	1,0	4%	1
	27 DE FEBRERO	SAN ANTONIO DE GAPAL	2,9	4%	3
RICAURTE	CEMENTERIO	LLACAO POR RICAURTE	1,0	4%	1
	CEMENTERIO	OCTAVIO CORDERO	1,9	4%	2
	CEMENTERIO	BIBIN / LA RAYA	3,8	4%	4
	CEMENTERIO	SIDCAY	1,9	4%	2
	CEMENTERIO	MARIA AUXILIADORA	2,9	4%	3
	CEMENTERIO	OCHOA LEON POR RICAURTE	1,9	4%	2
	CEMENTERIO	JATUMPAMBA	1,0	4%	1
UNCOVIA	CEMENTERIO	CORPANCHE	1,0	4%	1
	CEMENTERIO	GUAGUALZHUMI	3,8	4%	4
CONTRANUTOME	CEMENTERIO	LA DOLOROSA/PACCHA			
	CEMENTERIO	LLATCOM	1,0	4%	1
	CEMENTERIO	RAYOLOMA	1,0	4%	1
	27 DE FEBRERO	SAN PEDRO DE YERBABUENA	2,9	4%	3
TOTAL			56,6		59

3.- REDUCCION DE LA SOBREFERTA

3.1.- Reducción total de la flota.-

Luego de la resolución del Concejo Cantonal del 24 de Noviembre del 2004, el porcentaje total de reducción debe realizarse en dos fases.

La Primera fase se iniciará una vez aprobado mediante Ordenanza el Reglamento para la Reducción Efectiva de la Flota Vehicular que presta el servicio de transporte de pasajeros en bus urbano, la que se ejecutara en un plazo de cuarenta (45) días. A la conclusión de esta fase la flota vehicular será de 503 y se lo ejecutara en conformidad estricta al cronograma que contiene el cuadro siguiente:

COMPAÑÍA	Flota operativa en agosto del 2002	Dimensionamiento con flota de reserva (resolución del Concejo Cantonal, Nov. 2004)	Unidades Totales que deben ser reducidas	Porcentaje de reducción
TRIGALES	75	64	11	14,67
10 DE AGOSTO	54	39	8	14,81
RICAUORTE	72	50	16	22,22
UNCOVIA	80	55	16	20,00
TURISMO BAÑOS	59	42	13	22,03
CONTRANU TOME	175	123	52	29,71
COMCUETU	148	102	46	31,08
TOTAL	663	475	160	24,13

Concluida la Primera Fase inmediatamente dará inicio a la segunda fase y se ejecutará hasta 31 de Diciembre del 2006. A la conclusión de esta fase la flota vehicular será de 475 unidades y se lo ejecutará en conformidad al cuadro siguiente:

COMPAÑÍA	UNIDADES A REDUCIR	TOTAL DE UNIDADES
TRIGALES	0	64
10 DE AGOSTO	9	39
RICAUORTE	6	50
UNCOVIA	9	55
TURISMO BAÑOS	4	42
CONTRANU TOME	0	123
COMCUETU	0	102
TOTAL	28	475

Cumplido esta etapa se ha completado ya la flota de “buses tipo” requeridos para al operación de la Red Integrada de Transporte establecido mediante resolución del Concejo Cantonal en sesión ordinaria del 24 de Noviembre del 2004. Pero aquí se debe indicar que son 30 las unidades populares y 40 las especiales que continuaban atendiendo principalmente a las zonas microregionales, con los cual se sigue teniendo una sobreoferta como se detalla a continuación:

COMPOSICION DE LA FLOTA SEPTIEMBRE DEL 2005 (SEGÚN INFORMES DE LAS CIAS.)

COMPANIA	POPULAR	ESPECIAL	BUS TIPO	TOTAL
TRIGALES	0	10	64	74
10 DE AGOSTO	7	7	39	53
RICAUORTE	5	6	50	61
UNCOVIA	5	9	55	69
TURISMO BAÑOS	3	4	42	49
CONTRANUTOME	10	4	123	137
COMCUETU	0	0	102	102
TOTAL	30	40	475	545

Las compañías operadoras del transporte público colectivo deberán cumplir con la reducción de la sobreoferta, retirando de circulación las 70 unidades populares y especiales; simultáneamente con la implementación de infraestructura, mejoramientos operativos e implementación de políticas que faciliten la puesta en marcha de la Red Integrada de Transporte a cargo de la Municipalidad de Cuenca. Para el efecto se han determinado dos etapas indicadas a continuación:

DETALLE DE UNIDADES A REDUCIRSE EN LA PRIMERA Y SEGUNDA ETAPA

COMPAÑÍA	Reducción Primera Etapa			Reducción Segunda Etapa		
	RED CONVENCIONAL			FLOTA ACTUAL		
	POPULAR	ESPECIAL	TOTAL	POPULAR	ESPECIAL	TOTAL
TRIGALES	0	10	10	0	0	0
10 DE AGOSTO	5	0	5	2	7	9
RICAURTE	5	0	5	0	6	6
UNCOVIA	5	0	5	0	9	9
TURISMO BAÑOS	3	0	3	0	4	4
CONTRANUTOME	10	4	14	0	0	0
COMCUETU	0	0	0	0	0	0
TOTAL	28	14	42	2	26	28

Hasta el 28 de febrero del 2006, se tenía previsto salir de circulación 28 unidades populares y 14 especiales, dando un total de 42 unidades, la segunda etapa terminará el 28 de Julio del 2006 , es decir 150 días de concluida la primera fase con una reducción de 2 unidades populares y 26 especiales en total 28 unidades, para lo cual estará concluido ya el proceso de racionalización de la operación, y la aplicación de nuevas políticas de recaudo y operación del transporte, en las cuales se incluye el funcionamiento de las operadoras como Compañías tal cual fueron constituidas. Es decir que para entonces se habrá completado el 100% de reducción de la flota, necesario para la operación de la Red Integrada de Transporte. La flota operativa para entonces será la constituida por las 475 unidades tipo, en las que se incluyen las unidades de reserva para efectos operativos, emergentes y de proyección.

TRANSFORMACION DE LAS COMPAÑÍAS

Situación actual de las Compañías.-

A pesar de que las siete organizaciones de transporte urbano que prestan el servicio en la Ciudad de Cuenca y en el área microregional, se encuentran legalmente

constituidas como Compañías, ninguna de ellas funciona como tal, ya que son agrupaciones de socios en donde cada uno es el propietario de su unidad.

Los despachadores o relojes están ubicados en los puntos terminales o en la mitad de la mayoría de los recorridos, las multas se aplican cuando los conductores pierden su turno o no llegan a tiempo. No es inusual que una ruta sea servida por buses asociados de dos o tres compañías diferentes.

Otras de las características notables de la operación de buses son: los buses no están asegurados contra accidentes, no existe un acercamiento sistemático a temas como el horario buses, no existe un mantenimiento centralizado ni una recolección de las tarifas. Aunque la ley impone la obligación de que los vehículos de servicios de pasajeros tengan seguro contra terceros, todas las compañías se aseguran a sí mismo dejando a un lado fondos para contingencias para cubrir posibles accidentes.

El horario de buses se lleva manualmente por parte de las compañías en todos los casos, y sin utilizar ningún tipo de datos que permitan una aproximación racional para determinar un volumen apropiado de servicio para cada ruta basado en la demanda de pasajeros a lo largo del día. Todas las otras actividades operacionales, como recolección de pasajeros, mantenimiento y reposición de vehículos, y reclutamiento de conductores (en los casos en donde los propietarios no conducen su propio vehículo), son realizadas de manera individual por cada miembro de la compañía de buses. Las facilidades fijas de cada compañía son extremadamente limitadas. La mayoría arrienda un espacio para oficinas y ninguna de las compañías tienen instalaciones adecuadas para parqueo, mantenimiento, o combustibles, los operadores deben realizar estas tareas por si solos. Se debe anotar también que las compañías de buses existentes muestran una resistencia marcada a los cambios en cualquier aspecto de su organización, aunque algunas parecen inclinarse favorablemente hacia un nuevo mecanismo de control.

Transformación de las Compañías.-

La Municipalidad de Cuenca, a través de la Unidad Municipal de Tránsito habilitará para trabajar en la Red Integrada de Transporte únicamente a aquellas Compañías que estén funcionando como tales y tengan como Patrimonio la totalidad de las unidades a nombre de la misma, de acuerdo a lo que establece los reglamentos y

ordenanzas. Para el efecto se coordinará la asistencia de la Superintendencia de Compañías y de la Unidad Municipal de Tránsito.

Los operadores del transporte cumplirán con este requerimiento para poder prestar el servicio, hasta cuando se haya completado el proceso de reducción de la flota vehicular conforme norma el respectivo reglamento, es decir a inicios del año 2007. De las siete operadoras que existen actualmente se tiene previsto la fusión entre ellas y que el futuro operen dos o tres verdaderas compañías donde se mantendrán los registros municipales asignados a cada unidad, con lo cual la Municipalidad de Cuenca laboraría de manera directa con las compañías y no con 475 socios.

La Municipalidad de Cuenca, a través de la Unidad Municipal de Tránsito, realizará la reestructuración de las rutas y frecuencias que sean necesarias, para garantizar la accesibilidad, seguridad y cobertura del servicio a la comunidad.

Se pretende como compañías constituidas exigir se aseguren las unidades como seguridad a los usuarios además de un control mecánico más estricto dentro de sus propios talleres, capacitación continua de los operadores de los autobuses, par un trato mejor a la ciudadanía y un comportamiento respetuoso en sus recorridos diarios.

Deberá contar con instalaciones apropiadas, que maneje los aspectos administrativos, de personal, mantenimiento de vehículos, atención al cliente y todas las actividades relacionadas con la provisión de servicios del transporte público, cambiando la imagen de unidades individuales que en la actualidad laboran en nuestra urbe.

Aquí se tiene previsto la implementación del sistema de recaudo único y administrado por la compañías quienes determinaran el tipo de distribución de ganancias, con lo cual se eliminaría el sistema actual de recaudación que es precario debido a que cada pasajero al ingresar al autobús debe pagar su pasaje lo que a más de incómodo e inseguro, permite la competencia entre líneas para ganar pasajeros convirtiendo a las avenidas y calles de la ciudad, en pistas de competencia de los transportistas por conseguir la mayor cantidad de pasajeros sin precautelar la vida de los usuarios del transporte público peor aún de los que transitan por la ciudad.

Conclusiones y Recomendaciones:

- Las municipalidades tradicionalmente se han preocupado de brindar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, infraestructura vial, desechos sólidos, seguridad, teléfonos, educación, a través del presente trabajo se quiere concienciar a las autoridades, representantes y miembros de los Gobiernos Seccionales, Centros de Investigación, Universidades, y la colectividad en general; de que el servicio Público del Tránsito y Transporte tiene igual o más importancia que los demás servicios públicos, para el bienestar de la colectividad.
- La Municipalidad de Cuenca es un claro ejemplo de que cuando hay la predisposición y voluntad política de sus autoridades y actores, se puede asumir las competencias para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con el solo propósito de mejorar la calidad de vida de los usuarios del transporte y de los habitantes de la ciudad, garantizando un servicio de transporte económico, ordenado, seguro, eficiente e ininterrumpido con el menor costo posible, maximizar la eficiencia de la movilidad de pasajeros y la adecuada atención.
- Existen entidades no gubernamentales como el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo, Naciones Unidas que brindan al apoyo técnico y económico en esta y muchas áreas más. El Gobierno Local de la ciudad de Cuenca desde año de 1999 cuando asume las competencias para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, a través de esta cooperación ha podido desarrollar el Plan Sustentable de Tránsito y Transporte, dentro del cual está incluido los estudios para la implementación de Sistema Integrado de Transporte.
- Con el manejo del Tránsito y transporte por parte de la Municipalidad de Cuenca la Planificación, organización y regulación de este servicio, se lo realiza técnicamente y con personal especializado; y no como antes donde las decisiones eran tomadas por compromiso o favores políticos e intereses particulares de los

involucrados, donde inclusive los transportistas estaban incluidos en la toma de decisiones.

- Al ser la Municipalidad la encargada del área del tránsito y transporte en la ciudad de Cuenca por intermedio de la Unidad Municipal de Tránsito (UMT) la toman de decisiones, medidas, resoluciones y disposición para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte es más ágil y fácil que antes, cuando lo manejaba el Consejo Nacional de Tránsito a través de los Consejos Provinciales de Tránsito, donde la toma de decisiones, resoluciones y mediadas eran más complicadas ya que dicho organismo lo conformaban varias instituciones como Gobernación, Director Provincial de Educación, Director Provincial de Obras Públicas, Comandante Provincial de la Policía Nacional, dos representantes de la ciudadanía (Municipios y consejo Provincial), Jefe Provincial de Tránsito, Sindicato de Chóferes, un representante de los transportistas y un representante de los conductores no profesionales designado por ANETA.

- En vista de los graves problemas en cuanto a congestión vehicular y contaminación ambiental por ruido y gases de los vehículos, debido a la mala planificación e incremento considerable del parque automotor varias ciudades han tomado la iniciativa de asumir las competencias para Planificar, organizar y regular el Tránsito y transporte dentro de su jurisdicción, es así que al momento en el país las ciudades de Quito, Cuenca, Loja y Ambato tienen bajo su competencias este servicio. Aquí es necesario a indicar el caso particular de la provincia del Guayas donde el área del tránsito y transporte es manejado por la Comisión de Tránsito del Guayas.

- Se recomienda que ciudades intermedias donde comienzan a aparecer los problemas de congestión, contaminación ambiental, mal servicio de transporte de pasajeros, falta de espacios de estacionamientos, tomen la decisión de asumir las competencias de la planificación, organización y regulación del Tránsito y transporte, este momento, ya que más tarde puede ser más difícil y costoso encontrar las soluciones.

- Al momento en el país existe pocos técnicos en el área de planificación del Tránsito y transporte, por lo que en el caso específico de la Ciudad de Cuenca se ha buscado apoyo internacional para la elaboración del Plan Sustentable del Tránsito y Transporte y asesoramiento a los técnicos que laboran en la Unidad Municipal del Tránsito; entonces es necesario que las Universidades de país tomen conciencia de la importancia de esta materia y se vaya pensando en formar profesionales capacitados en el área de la Ingeniería de Tránsito y Transporte.

ÍNDICE.

<u>REDUCCIÓN EFECTIVA DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO.</u>	2
<u>INTRODUCCIÓN.</u>	2
<u>SUSTENTO LEGAL.</u>	3
ARTÍCULOS DE LA CONSTITUCIÓN:	3
DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO SECCIONAL:	3
DE LOS GOBIERNOS SECCIONALES AUTÓNOMOS	4
LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL	4
ORDENANZAS MUNICIPALES	5
REGLAMENTOS	5
<u>PLAN SUSTENTABLE DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE CUENCA</u>	6
1. PROPOSITO Y ALCANCE.	6
2. PLAN OPERACIONAL A CORTO PLAZO:	7
2.1. MEJORAS OPERACIONALES.-	7
2.2. MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA BUS.-	8
Aspectos del BUS TIPO:	9
Características del Bus Tipo:	9
2.3. MEJORAMIENTO DEL MANEJO DEL TRÁFICO DENTRO DEL CENTRO HISTÓRICO.-	12
2.4. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD VIAL.-	14
2.5. SEMAFORIZACIÓN.-	15
2.6. MEJORAMIENTO DE LAS INTERSECCIONES.-	15
3. PLAN OPERACIONAL A MEDIANO PLAZO	16
<u>SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT)</u>	17
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO.-	17
CONCEPTO BÁSICO.-	17
LOS COMPONENTES DEL SISTEMA SON:	17
REPRESENTACIÓN ESQUEMÁTICA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE	18
BENEFICIOS DEL SERVICIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE:	19
IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA.-	19
CARRILES EXCLUSIVOS.	20
CAPACIDAD DE LA FLOTA.	20
FLOTA.	20
<u>PROYECTO DE REDUCCIÓN EFECTIVA DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO.</u>	20

1. ANTECEDENTES	20
2.- DETERMINACION TÉCNICA DEL TAMAÑO DE LA FLOTA	21
RESUMEN DE RESULTADOS TRANSPORTE URBANO	22
RESUMEN DE RESULTADOS TRANSPORTE MICROREGIONAL	23
3.- REDUCCION DE LA SOBREFERTA	23
3.1.- REDUCCIÓN TOTAL DE LA FLOTA.-	23
<u>TRANSFORMACION DE LAS COMPAÑIAS</u>	<u>25</u>
SITUACIÓN ACTUAL DE LAS COMPAÑÍAS.-	25
TRANSFORMACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS.-	26
<u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:</u>	<u>28</u>
<u>ÍNDICE.</u>	<u>31</u>

ANEXOS

ANEXO 1-1

ORDENANZA DE PLANIFICACION, ORGANIZACION Y REGULACION DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CANTON CUENCA

EL I. CONCEJO CANTONAL DE CUENCA

Considerando:

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

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

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

Que la organización de la transportación en el cantón Cuenca debe regularse atendiendo el interés colectivo.

Al amparo de las atribuciones contenidas en los Artículos 126 y siguientes de la Ley de Régimen Municipal,

Expide:

La siguiente ORDENANZA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL CANTÓN CUENCA.

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

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

Art. 3.- El control del tránsito y transporte terrestres lo ejercerá la Policía Nacional, por delegación municipal, en las áreas concesionadas y en coordinación con la Unidad

de Tránsito y Transporte Terrestres de la Municipalidad. Se respetarán las atribuciones que la Ley de Tránsito y su reglamento establecen para la Policía Nacional.

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

Art. 5.- Los vehículos de transporte colectivo urbano, interurbano, interparroquial e intercantonal que se movilicen dentro del cantón Cuenca deben disponer de la tecnología necesaria para el respectivo control operacional y de seguridad para los pasajeros, de conformidad con la reglamentación dictada para el efecto.

Art. 6.- Corresponde a la Unidad de Tránsito y Transporte Terrestres de la Municipalidad de Cuenca, lo siguiente:

- a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la presente Ordenanza, los reglamentos que se dictaren a su amparo y las normas que son relativas al servicio de transporte público y privado, de carga o de pasajeros;
- b) Ejecutar las políticas y directivas dadas por el Concejo Cantonal de Cuenca;
- c) Planificar, organizar y regular las actividades de gestión, ejecución, operación, fiscalización y servicios relacionados de tránsito y transporte terrestres en el cantón Cuenca;
- d) Planificar la red vial del cantón en coordinación con la Secretaría General de Planificación Municipal;
- e) Planificar, ejecutar, aprobar y fiscalizar las líneas, paradas y terminales así como los sitios de estacionamiento de las unidades de transporte público de pasajeros y de carga;
- f) Conceder autorizaciones para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas y en áreas administradas por la Municipalidad;
- g) Determinar, regular y fiscalizar el parque automotor en las diferentes modalidades del servicio de transporte público y privado en el cantón;
- h) Planificar, determinar y autorizar la señalización de las vías en el cantón, de acuerdo a las normas internacionales aplicables;
- i) Conceder, modificar, revocar y suspender los permisos de operación de las empresas de transporte terrestre de servicio público;
- j) Realizar los estudios de costos, operación, administración y reposición de las flotas operativas; y el consecuente manejo tarifario tanto en lo referente a su cálculo técnico y de mercado, para los servicios de transporte privado y público en sus diferentes tipologías, cuanto a su aprobación, ejecución y administración.

- k) Determinar la vida útil de los vehículos de servicio público y privado de acuerdo a su uso;
- l) Organizar y mantener el catastro de vehículos que circulan en el cantón, de acuerdo con la Ley;
- m) Preparar y ejecutar, en coordinación con la Policía Nacional y otros organismos, los programas de prevención de accidentes de tránsito y de educación vial en general;
- n) Preparar los términos de referencia y motivar los concursos para la concesión de los servicios de tránsito y transporte público en el cantón;
- o) Establecer la ubicación y funcionamiento de controles de tránsito dentro del cantón y los necesarios en las Terminales de Transporte, para lo cual dictará las normas correspondientes;
- p) Elaborar instructivos y requisitos que deben cumplir los sujetos activos del servicio de transporte público para recibir las autorizaciones correspondientes, cuando falten reglamentos para ello; y,
- q) Conocer y resolver todos los asuntos sometidos a su consideración, dentro de la esfera de su competencia.

Art.7.- La Unidad de Tránsito y Transporte Terrestres de la Municipalidad tiene como fuentes de su financiamiento:

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

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

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

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

Primer Debate: 19/04/99 Segundo Debate: 05/05/99

Ingresado Por: Prosecretaría Fecha: 21/06/99

ANEXO 1-2

ORDENANZA QUE REGULA LA UTILIZACION DE LAS VIAS Y ASPECTOS CONEXOS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL

CONSIDERANDO:

Que la Municipalidad de Cuenca, con fundamento en el Art. 234 de la Constitución, asumió la potestad de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en el Cantón Cuenca;

Que con fecha 11 de mayo de 1999, se suscribió el Convenio de Transferencia de Funciones entre el Consejo Nacional de Tránsito, representado por el Ministerio de Gobierno y la Municipalidad de Cuenca;

Que con fecha 10 de mayo de 1999 se expidió la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Cuenca;

Que la Municipalidad ha venido ejecutando obras de infraestructura urbana en el Cantón Cuenca y fundamentalmente en el Centro Histórico con propósitos urbanísticos y para establecer la funcionalidad apropiada para la mejora permanente del servicio de transportación colectiva;

Que la Municipalidad ha realizado la constatación física de los vehículos de transportación colectiva y expedido los correspondientes permisos de operación;

Que es potestad municipal, conceder o revocar los permisos de operación; reducir, ampliar, modificar itinerarios; determinar la reducción o ampliación de la flota; modificar los horarios de operación; reducir, ampliar, crear y extinguir áreas de operación, precautelando las relaciones oferta demanda y económico tarifaria;

Que la Municipalidad de Cuenca ha sido elegida por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como Ciudad Piloto para la implementación del sistema integrado de tráfico (tránsito y transporte), según consta de los estudios desarrollados por PADECO;

Que la Unidad Municipal de Tránsito aprobó las especificaciones técnicas de motor, chasis y carrocería de los autobuses de transportación colectiva o “Bus Tipo”;

Que las empresas de Transporte han adquirido y vienen adquiriendo unidades de transportación que se ajusten a dichas especificaciones, contribuyendo a las mejoras necesarias y la cabal implementación del sistema integrado de transportación colectiva en el Cantón Cuenca;

Que es necesario que el plan sustentable de transportación se traduzca en un instrumento de aplicación progresiva y perfectible en función de las reales condiciones de su

funcionamiento y permanente mejora, debiendo establecerse las reglas de este proceso y su continuidad; y,

En uso de sus atribuciones que le confiere la Ley,

EXPIDE:

La siguiente: **ORDENANZA QUE REGULA LA UTILIZACION DE LAS VIAS Y ASPECTOS CONEXOS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES.**

CAPITULO I

DE LAS ATRIBUCIONES DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO, PARA ORGANIZAR EL SERVICIO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES.

Art. 1.- Es potestad privativa de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte (UMT), en coordinación con la Secretaría General de Planificación, la determinación de la utilización de las vías y calzadas para el servicio de transportación pública en el Cantón Cuenca.

Art. 2.- En función del servicio de transporte público y para el funcionamiento de la Red Integrada de Transporte, la U.M.T., expedirá resoluciones sobre las siguientes potestades:

La determinación del sentido de las vías;

La definición y localización de señalización horizontal y vertical;

La colocación de los sistemas y dispositivos para la regulación del tráfico vehicular;

La determinación de áreas para el aparcamiento de los vehículos particulares y el uso de las vías por parte de éstos, en función de la Red Integrada de Transporte;

La determinación de las áreas, horarios y regulaciones que se establezcan para la utilización de las vías para toda clase de vehículos;

La determinación de: vías y carriles exclusivos para la circulación de autobuses en servicio público y, vías compartidas para el transporte público y particular;

La definición y localización de paradas obligatorias;

La utilización de las rutas por parte del servicio de transporte escolar, disponiendo las regulaciones correspondientes;

La determinación de rutas y frecuencias del transporte público;

La determinación de las frecuencias en las que de manera exclusiva se preste el servicio con los autobuses reconocidos como "Bus Tipo";

La reducción, ampliación y modificación de itinerarios asignados a las Empresas para el servicio público de transporte;

La localización de las estaciones de transferencia;

La determinación de la ampliación o reducción de la flota de autobuses autorizados a cada una de las empresas;

La reducción, ampliación, creación o extinción de áreas, rutas y frecuencias de operación;

Todas las determinaciones que sean necesarias para el tránsito y transportación pública;

La determinación de las características de los vehículos; y,

La determinación del sistema tarifario y modelos de recaudación para la transportación.

Art. 3. - El carril de circulación exclusivo de autobuses estará únicamente a la derecha de las vías en el sentido de su circulación, así como también, todas las paradas se localizarán en dicha lateral.

Definido un carril como exclusivo, los autobuses en servicio, circularán únicamente por tal carril, prohibiéndose su utilización por otros vehículos.

De manera excepcional y por razones propias de su servicio, los vehículos de la Policía Nacional, las ambulancias en servicio y los vehículos del Cuerpo de Bomberos podrán utilizar estos carriles.

De acuerdo a la reglamentación técnica de la Unidad Municipal de Tránsito, U.M.T. se establecerán posibilidades para el uso y giros de vehículos particulares sobre el carril derecho, con fines de parqueo.

Los días y horarios determinados para tales usos exclusivos se aplicarán previa notificación pública general y la colocación de la señalización correspondiente.

Los carriles definidos para este fin tendrán únicamente paradas para embarque y desembarque de pasajeros.

Art. 4.- Conjuntamente con la determinación de carriles de circulación exclusiva y la definición de rutas y frecuencias, en aplicación a lo establecido en los permisos de operación; la Unidad Municipal de Tránsito, UMT reducirá, ampliará o modificará los itinerarios, así como también ampliará o reducirá la flota y cupos asignados a cada empresa, determinando los horarios de operación, reduciendo, ampliando, creando o extinguiendo áreas y rutas de operación. En todos estos casos, la Unidad Municipal de Tránsito, UMT, previamente, determinará los carriles de circulación exclusiva, notificando a todas las empresas, en sus domicilios, de su decisión de aplicación y el tiempo en que ocurrirá.

Art. 5.- Para la definición de cupos, la ampliación o reducción de los mismos, la Unidad Municipal de Tránsito, UMT, dimensionará la flota requerida. Los procesos de calificación de las empresas y las resoluciones que adopte causarán ejecutoria.

La Unidad Municipal de Tránsito, UMT, hecha la selección, según determina el inciso anterior, dictará la resolución correspondiente por la cual se establece la ampliación o reducción de la flota y cupos asignados, revocando los permisos que hayan sido afectados por la disposición, procediendo a expedir unos nuevos que den cuenta de la resolución municipal.

Los nuevos permisos determinarán las Empresas beneficiarias de los mismos y los autobuses calificados para la prestación del servicio.

Los permisos de operación serán otorgados exclusivamente a las empresas que prestan el servicio o para vehículos de su propiedad.

Los acuerdos y resoluciones societarias que sean necesarias para estos cambios operados para beneficio del servicio público de transportación, son de atribución propia de cada empresa, sin que la Municipalidad pueda intervenir en estas decisiones internas.

Art. 6. - El Centro Histórico de la ciudad de Cuenca se considera como área especial, restringida y restringible en función de su mantenimiento. Únicamente las calles necesarias para la transportación masiva que mantengan la indispensable integración a la ciudad, se habilitarán en función de este servicio. Por la misma consideración, la circulación de toda clase de vehículos podrá restringirse en cualquier tiempo y por las formas que establezca la Unidad Municipal de Tránsito, previa resolución del I. Concejo Cantonal.

Art. 7.- La Policía Nacional, sin perjuicio de las acciones directas desarrolladas por la Municipalidad, controlará el cumplimiento de las disposiciones municipales.

CAPITULO II

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Art. 8.- La Municipalidad de Cuenca a través de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, de manera directa, sancionará por infracción administrativa y afectación al servicio público de transportación colectiva, a las empresas prestadoras de servicios, a sus conductores, a los propietarios de toda clase de vehículo, que incumplan y contravengan las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza y a través de los procedimientos establecidos en este mismo instrumento.

Art. 9.- Las personas que destruyan, coloquen publicidad o agredan de cualquier modo la señalización horizontal o vertical o los dispositivos de regulación del tráfico vehicular, serán sancionados con la imposición de una multa consistente en el ciento veinticinco por ciento del salario mínimo vital multiplicada por el valor de la señal o dispositivo que se haya afectado.

La multa es independiente de la obligación de reposición, arreglo o reparación que se dispondrá de manera conjunta a la resolución, bajo prevenciones de cobrarla con el treinta por ciento de recargo. Esta multa y sanción administrativa es independiente de la acción y sanción penal a que haya lugar.

Art. 10.- El aparcamiento de vehículos o la colocación de cualquier objeto que obstaculice el servicio de transportación colectiva en los carriles de circulación exclusiva, motivará en protección del servicio público, el retiro de los vehículos o bienes.

Sin perjuicio de este retiro, se impondrá una multa consistente en el ciento veinticinco por ciento de un salario mínimo vital multiplicado por siete. La multa es independiente del costo de la actuación municipal.

Art. 11.- La misma sanción establecida en el artículo anterior, se impondrá a las empresas que dejen o recojan pasajeros en lugares distintos a las paradas que hayan sido establecidas.

La reincidencia en esta infracción será sancionada con el doble de la multa establecida. La acumulación de sanciones, más de cinco dentro de un mes en una ruta, dará lugar a la cancelación de un cupo de servicio de la empresa dentro de esta ruta.

Art. 12.- Será sancionada con una multa consistente del ciento veinticinco por ciento del salario mínimo vital multiplicado por siete, la empresa causante de la invasión de un carril o vía no autorizada para su circulación. La acumulación de sanciones, más de cinco dentro de un mes en una ruta, dará lugar a la cancelación de un cupo de servicio de la empresa dentro de esta ruta.

Art. 13.- La sanción establecida en el artículo anterior, multiplicada por dos en razón de la ocupación de espacios no destinados para tal utilización, se impondrá a los conductores y propietarios, solidariamente responsables, del parqueamiento de vehículos en las veredas y más áreas de uso público que no estén habilitadas para ese uso, incluyendo parterres, plazas, plazoletas y más espacios que no admiten la presencia de vehículos.

Art. 14.- La sanción establecida en el artículo doce de esta Ordenanza se impondrá a los propietarios de predios o locales comerciales ubicados con frente a vías exclusivas o con carriles de circulación exclusiva, que no respeten los horarios para carga y descarga de vehículos. Las reincidencias que ocurran dentro de un lapso de treinta días serán sancionados con el doble de la multa.

Art. 15.- La sanción del ciento veinticinco por ciento de un salario mínimo vital multiplicada por siete, se impondrá a las empresas prestadoras del servicio de transporte colectivo, que incumplan con las rutas y frecuencias establecidas para su servicio. La reincidencia, dentro de un mes en la misma ruta, será sancionada con el doble de la multa. La acumulación de más de cinco infracciones dentro de una ruta, dará lugar a la cancelación de un cupo a la empresa en dicha ruta.

Art. 16.- La renuncia de las empresas de transporte a cumplir con las disposiciones de la Unidad Municipal de Tránsito (UMT), respecto de la asignación de cupos, su disminución o ampliación que afecte al servicio de transportación colectiva, será sancionada con la cancelación temporal del permiso de operación otorgado por la empresa, hasta por el lapso de un mes.

Art. 17.- La paralización del servicio de transportación colectiva por parte de una empresa, que ocurra por más de un día dentro de una semana o de cuatro días dentro de un mes, contado a partir de la fecha que ocurra la primera paralización, dará lugar a la cancelación del permiso de operación de la empresa.

Se entiende como paralización la suspensión del servicio dentro de una ruta asignada.

CAPITULO III

DEL PROCEDIMIENTO PARA SANCIONAR

Art. 18.- Para el establecimiento de las sanciones señaladas en esta Ordenanza, se seguirá el siguiente procedimiento: conocida la infracción, la Unidad Municipal de Tránsito (UMT), notificará al infractor en el domicilio de la empresa o mediante boletas dejadas en el vehículo que ha causado la infracción.

La notificación determinará la infracción cometida, señalando día y hora para que el infractor concurra, responda por la inculpación y ejerza su derecho de defensa.

Cumplida la audiencia en la que el infractor deberá presentar y actuar las pruebas de descargo, se dictará la resolución correspondiente que causará ejecutoria.

La falta de comparecencia se tendrá como rebeldía, debiendo dictarse de manera inmediata la resolución.

Art. 19.- Cuando se desconozca el nombre del infractor, la notificación determinará el número del vehículo y la empresa a la que pertenezca. En el caso de vehículos distintos de los del servicio público, bastará el señalamiento de la placa correspondiente. En este caso, la imposición de la sanción se hará en la persona que aparezca como propietario, según la información proporcionada por la Jefatura de Tránsito.

Art. 20.- Las multas establecidas por las sanciones que se impongan serán notificadas a la Tesorería Municipal para su recuperación y recaudación por la vía coactiva u otras formas no opuestas a la Ley.

DISPOSICIÓN GENERAL: Las resoluciones del Ilustre Concejo Cantonal y la Unidad Municipal de Transporte relativas al uso de las vías y el tránsito y transportación pública serán dadas a conocer a la ciudadanía, estableciendo los procedimientos y mecanismos para su implementación.

ANEXO 1-3

ORDENANZA QUE NORMA EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DE CUENCA Y LA DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS A CUENCAIRE

EI I. CONCEJO CANTONAL DE CUENCA:

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 23 numeral 6 de la Constitución Política de la República preceptúa que es deber del Estado reconocer y garantizar a las personas el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado y libre de contaminación;

Que, el artículo 86 numeral 2 de la carta magna declara de interés público la prevención de la contaminación ambiental;

Que, el artículo 234 inciso tercer de la Ley Suprema del Estado prescribe que el Concejo Municipal de cada cantón, además de las competencias que le asigna la Ley, podrá planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, de acuerdo con las necesidades de la comunidad;

Que, el artículo 51 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres define que los Centros de Revisión y Control Vehicular son los establecimientos legalmente autorizados para la revisión técnico-mecánica y el control de la emisión de contaminantes de vehículos automotores, previa la matriculación, o cualquier otro control ordenado por una autoridad de tránsito;

Que, el Art. 109 inciso tercero del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre determina que el certificado de revisión vehicular es uno de los requisitos para el otorgamiento de la matrícula anual respectiva;

Que, el Art. 15, numeral 20-A de la Ley de Régimen Municipal establece que los Municipios del país podrán planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestres, en forma directa, por concesión, autorización o cualquier otra forma de contratación administrativa en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad;

Que, es deber de la I. Municipalidad de Cuenca tomar todas las acciones necesarias para precautelar la vida, la salud, la integridad de las personas, el ambiente y el bienestar de los habitantes de la ciudad, más todavía cuando los accidentes de tránsito que tiene como uno de los móviles las deficientes condiciones mecánicas de los automotores, son causantes de un alto número de muertes y de incapacidades en la ciudad y el país;

Que, es también obligación del Gobierno Local preservar y conservar los recursos naturales y el patrimonio histórico y arquitectónico, minimizando las causales de la contaminación proveniente de los automotores;

Que, por iniciativa de la I. Municipalidad de Cuenca, se encuentra en proceso de constitución la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Cuenca “CUENCAIRE”, cuyo objetivo central será diseñar, promover e implementar mecanismos adecuados para mejorar la calidad de aire del Cantón Cuenca, protegiendo la salud y mejorando la calidad de vida de los habitantes; así como la ejecución de los actos necesarios para llevar adelante el proceso de contratación y fiscalización permanente de la operación del los Centro de Revisión y Control Vehicular, fiscalización de los automotores en la vía pública y administración general de sistema de Revisión Técnica Vehicular;

Que, los principios ambientales universales incorporados en la Constitución Política de la República, en los convenios internaciones de los que el Ecuador es parte, en la Ley de Gestión Ambiental y, en la Ley de Descentralización del Estado, así como las normas INEN y demás preceptos pertinentes de la legislación ecuatoriana, constituyen las bases conceptuales de la temática ambiental de Revisión Técnica Vehicular en el cantón Cuenca;

Que, haciendo aplicación del concepto de mancomunidad, amparado en la constitución, podrá el cantón coordinar con otros municipios de la provincia y región, para ampliar el ámbito de cobertura de la presente ordenanza;

Que, la I. Municipalidad de Cuenca, mediante convenios de transferencia de competencias ejerce atribuciones en regulación planificación y organización del tránsito y transporte terrestre, así como en materia medio ambiental tanto más cuanto que, la Comisión de Gestión Ambiental ejerce competencia en la temática; y,

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales;

EXPIDE

La siguiente: **ORDENANZA QUE NORMA EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA DE REVISIÓN TECNICA VEHICULAR DE CUENCA Y LA DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS A CUENCAIRE**

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.- AMBITO DE APLICACIÓN.- La presente Ordenanza establece las normas para la revisión técnica vehicular que es el conjunto de procedimientos técnicos, normalizados, utilizados para determinar la aptitud de circulación de vehículos motorizados terrestres que circulen en el territorio del cantón Cuenca.

Art. 2.- ASPECTOS QUE COMPRENDE LA REVISIÓN TECNICA.- La revisión técnica vehicular comprende:

- a) Revisión mecánica y de seguridad
- b) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y,

- c) Revisión de idoneidad en los casos específicos que se determinen reglamentariamente.
- d) Examen de la legalidad de la documentación que acredite la propiedad o tenencia del vehículo de conformidad con la Ley.

Art. 3.- ANTELACIÓN DE LA REVISION A LA MATRICULACION.- Se establece la obligatoriedad de la revisión técnica vehicular periódica, como requisito para la matriculación vehicular dentro del Cantón.

Art. 4.- PRINCIPIOS DEL PROCESOS DE REVISIÓN.- El proceso de Revisión Técnica Vehicular deberá estar orientado por los principios de concentración, universalidad, celeridad y eficiencia, es decir en los Centros de Revisión y Control Vehicular se iniciará, desarrollará y concluirá el proceso de Revisión Técnica Vehicular de todos los vehículos a motor que circulen por vía terrestre en el territorio del cantón Cuenca de propiedad pública y privada en el menor tiempo posible y con atención de óptima calidad.

Art. 5.- DELEGACION.- Delégase a la Corporación Cuencaire la revisión técnica vehicular en el cantón Cuenca como un instrumento de protección del medio ambiente y la reducción de accidentes por fallas mecánicas.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- El Ilustre Concejo Cantonal de Cuenca expedirá las normas necesarias para regular todos los aspectos y funciones que, por medio de esta Ordenanza, se encomienda a CUENCAIRE, además se reserva la facultad a la Ilustre Municipalidad de fiscalización sobre todos los procesos que son objeto de las delegaciones establecidas en esta resolución.

DISPOSICIONES TRÁNSITORIAS

El proceso de Revisión Técnica Vehicular del año 2006 y los subsiguientes, deberán estar sujetos por estas normas

CERTIFICADO DE DISCUSION.- Certificamos que la presente Ordenanza fue conocida, discutida y aprobada por el Ilustre Concejo Cantonal en Primer Debate en la sesión del 20 de julio del 2005; y, en Segundo Debates en sesiones del 10, 23 y 24 de agosto del 2005.- Cuenca, 26 de agosto del 2005.

ALCALDIA DE CUENCA.- Ejecútese y Publíquese.- Cuenca, 29 de agosto del 2005.

Jorge Piedra Ledesma,
ALCALDE DE CUENCA (e)

Proveyó y firmó el decreto que antecede, el Sr. Jorge Piedra Ledesma, Alcalde de Cuenca (e), a los 29 días del mes de agosto del 2005.- CERTIFICO.

Dr. Guillermo Ochoa Andrade,
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**

ANEXO 1-4

ORDENANZA PARA LA ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA DE LA CIUDAD DE CUENCA

EL I. CONCEJO CANTONAL DE CUENCA,

CONSIDERANDO

Que mediante el aporte de la Municipalidad de Cuenca, Gobernación del Azuay, Cámaras de la Producción del Azuay, Automóvil Club del Ecuador, Filial Cuenca, Sociedad de Chóferes Sporman del Azuay y Sindicato de Chóferes del Azuay, se ha realizado la construcción de un edificio, ubicado en la calle “Nicanor Merchán”, parroquia “Bellavista” de la Ciudad de Cuenca, en donde funcionará el CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA.

Que es necesario garantizar un funcionamiento sustentable del CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA DE LA CIUDAD DE CUENCA, mediante el eficiente manejo administrativo y financiero del establecimiento.

Que dicho funcionamiento debe cumplir las regulaciones legales vigentes y garantizar los derechos humanos de los ciudadanos que sean privados de su libertad.

EXPIDE:

LA SIGUIENTE ORDENANZA PARA LA ADMINISTRACION Y FUNCIONAMIENTO DEL CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA DE LA CIUDAD DE CUENCA.

Art. 1.-La presente Ordenanza regirá el funcionamiento del Centro de Detención por Contravenciones de Tránsito y Policía.

Art. 2.-EL CENTRO DE DETENCION POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y POLICIA DE LA CIUDAD DE CUENCA, tendrá como su máxima instancia de decisión el Concejo Cantonal de Cuenca, y como su máxima instancia de administración un comité Directivo conformado por:

1. Un representante de la Dirección de Desarrollo Social de la Municipalidad de Cuenca, quien lo presidirá
2. Un representante del Comando de Policía del Azuay con sede en Cuenca
3. Un representante de las Dirección Nacional de Rehabilitación Social
4. Un representante del Sindicato de Chóferes Profesionales del Azuay
5. Un representante de las organizaciones de chóferes sportman del Azuay
6. Un representante de la Asociación de Cámaras de la Producción del Azuay.

Art. 3.-Para garantizar el funcionamiento del Centro, las instituciones participantes tendrán las siguientes responsabilidades:

1. La Dirección Nacional de Rehabilitación Social, a través del Centro de Rehabilitación Social de Varones de Cuenca, tendrá la responsabilidad física y legal con respecto a los detenidos y detenidas y se encargará de la dotación de alimentos y del mantenimiento del local.

2. La Policía Nacional se responsabiliza de la custodia, seguridad e integridad de los detenidos y detenidas.

3. La Municipalidad de Cuenca se responsabiliza de la gestión que garantice los apoyos externos que permitan la sustentabilidad del centro, a futuro y de establecer mecanismos de monitoreo tendientes a garantizar el funcionamiento adecuado del establecimiento. Para cumplir este objetivo aportará con una persona que actuará en la Secretaría del Comité, con derecho a voz, pero sin voto.

Art. 4.-En el Centro de Detención, se internarán a contraventores de tránsito y al los de policía tipificado en el Código Penal.

Art. 5.-El Comité Directivo del CENTRO elaborará y aprobará, en un plazo máximo de 30 días, el Reglamento que norme el funcionamiento del Centro.

Art. 6.-El Concejo Cantonal de Cuenca, tendrá derecho a observar y modificar las decisiones adoptadas por el Comité Directivo del Centro o por la Administración del mismo cuando, a su criterio, aquellas no estuvieren dirigidas al cumplimiento de los objetivos establecidos o cuando atentaren contra el bienestar colectivo de la población.

Primer Debate: 15/07/98 Segundo Debate: 11/11/98

Ingresado Por: Prosecretaría Fecha: 15/03/99

ANEXO 2-1

REGLAMENTO PARA LA INSTALACION OBLIGATORIA DE TAXIMETROS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL CANTON CUENCA

REGLAMENTO PARA LA INSTALACION OBLIGATORIA DE TAXIMETROS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL CANTON CUENCA

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DE CUENCA,

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República en el Art. 234 otorga la facultad y competencia para que las Municipalidades del país, dentro de su jurisdicción, asuman la competencia de planificación, organización y regulación del servicio público de tránsito y transporte terrestre.

Que el I. Concejo Cantonal expidió la Ordenanza para la Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Cuenca, vigente a partir del 10 de mayo de 1999.

Que en el convenio de Transferencia de Funciones firmado el 11 de mayo de 1999, el Ministerio de Gobierno reconoció la facultad de la Municipalidad de Cuenca para organizar, regular y planificar el servicio público de tránsito y transporte terrestres, aplicando la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

Que el Art. 113 del Reglamento a la Ley de Tránsito dispone la obligación de los taxis del servicio público de contar con un taxímetro instalado en una parte interior y visible, revisado, sellado y autorizado, destinado a medir la distancia recorrida, el tiempo de funcionamiento y el valor a pagarse a cargo del usuario.

Que es necesario que en el Cantón Cuenca se garantice un servicio de taxis que disponga de los taxímetros establecidos en la Ley, de acuerdo a las especificaciones técnicas determinadas por la Unidad Municipal de Tránsito, bajo su control y el apoyo de la Policía Nacional, en garantía del justo precio del servicio para el conjunto de usuarios del Cantón.

Que el Ilustre Concejo Cantonal en sesión del día 4 de julio del 2001, recibió en Comisión General a los Dirigentes de la Transportación, habiendo resuelto la Implementación del sistema de taxímetros.

Que la Ley de Defensa del Consumidor obliga a las Entidades y Autoridades del sector público a tomar medidas para establecer relaciones equitativas entre oferentes de servicios y consumidores.

Que la Unidad Municipal de Tránsito ha dictado la resolución que dispone el uso de taxímetros para el servicio público de taxis en el Cantón.

En uso de sus atribuciones,

EXPIDE:

El siguiente REGLAMENTO PARA LA INSTALACION OBLIGATORIA DE TAXIMETROS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TAXIS EN EL CANTON CUENCA

Art. 1.- Disponer que en todos los taxis, cuyos permisos de operación se encuentran vigentes en el Cantón Cuenca, se incorpore, en el plazo de tres meses a partir de la fecha de publicación de esta Resolución, un taxímetro destinado a medir la distancia recorrida, el tiempo de funcionamiento y el valor a pagarse a cargo del usuario, el mismo que deberá ser colocado en un lugar visible para el usuario.

Art. 2.- Los taxímetros a instalarse deberán sujetarse a las estipulaciones de tecnología, seguridad, operación y capacidad de almacenamiento de datos constante en el documento adjunto que forma parte de la presente resolución.

Art. 3.- La Unidad Municipal de Tránsito, de manera directa o indirecta, verificará la cualidad técnica de los taxímetros, sin determinación de ninguna marca o casa comercial alguna, siendo de plena libertad de los transportistas y sus empresas, establecer los acuerdos de adquisición y comercialización de tales dispositivos.

Art. 4.- En el plazo de sesenta días, la Unidad Municipal de Transporte, UMT, desarrollará el modelo económico tarifario para efecto de la programación de los taxímetros. Tal programación, para revisión y sello de los taxímetros, se cumplirá durante los últimos treinta días del plazo fijado en esta Resolución.

Art. 5.- La inobservancia a la presentes Resolución por parte de las empresas de taxis, será considerada como causal para la cancelación de los permisos de operación concedidos.

Primer Debate: 31/12/2001 Segundo Debate:

Ingresado Por: Prosecretaría Fecha: 17/04/2002

ANEXO 2-2

REGLAMENTO QUE NORMA LA REDUCCIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO

EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL

Considerando:

- ◆ Que, la Constitución Política de la República del Ecuador en su artículo 234 determina la facultad para que las municipalidades del país, dentro de su jurisdicción, asuman las competencias de planificación, organización y regulación del servicio público de Tránsito y Transportes Terrestres;
- ◆ Que el I. Concejo Cantonal dictó la Ordenanza de Planificación, Organización y Regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Cuenca, publicada el 20 de mayo de 1999;
- ◆ Que la Codificación 16 de la Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Régimen Municipal, publicada en el Registro Oficial, suplemento 159 del 5 de diciembre de 2005., en el artículo 14, numeral 19 establece como funciones primordiales de las municipalidades, sin perjuicio de las demás que le concede la Ley, la competencia para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de tránsito competentes, de acuerdo con las necesidades de la comunidad;
- ◆ Que es potestad municipal, conceder o revocar los permisos de operación; reducir, ampliar, modificar itinerarios; determinar la reducción o ampliación de la flota; Modificar los horarios de operación; reducir, ampliar, crear y extinguir áreas de operación, precautelando las relaciones oferta - demanda y económico tarifaria;
- ◆ Que la Municipalidad de Cuenca fue elegida por el BID como Ciudad Piloto para la implementación del sistema integrado de tráfico (tránsito y transporte), que la consultora PADECO, responsable de los estudios determinó la necesidad de la reducción de la flota vehicular de buses urbanos para el mejoramiento del transporte y la necesidad de consolidar los tres niveles de servicio de buses (selectivo, ejecutivo y popular), determinación que es concordante con las recomendaciones realizadas por la Contraloría General del Estado;
- ◆ Que el I. Concejo Cantonal ratificó en sesión de fecha 24 de noviembre del 2004, que la flota vehicular necesaria de buses tipo para implementar el Plan Sustentable de Tránsito y Transporte, será de 475 unidades en la que está incluida la flota de reserva;
- ◆ Que la implementación del Plan Sustentable de Tránsito y Transporte ha dependido de acciones tomadas desde la I. Municipalidad, cuanto de las empresas que prestan el transporte de pasajeros en BUS URBANO, las que han procedido a adquirir las 475 unidades necesarias y que se encuentran actualmente habilitadas como buses tipo;

- ◆ Que velando por el beneficio de la comunidad, garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios es necesario la consolidación de los niveles de servicio de buses urbanos, en tal razón se estableció como único nivel de servicio en el área urbana el BUS TIPO;
- ◆ Que el informe técnico Nro. 29-12-05-T elaborado por la Unidad Municipal de Tránsito, da cuenta que tanto el sistema convencional como el Plan Sustentable de Tránsito y Transporte (Sistema Integrado), necesita para su operación 475 unidades, incluida la flota de reserva;
- ◆ Que es atribución propia de la planificación municipal la solución de los problemas del tránsito y la transportación urbanos atendiendo el interés colectivo;
- ◆ Que es atribución propia de la planificación municipal la solución de los problemas del tránsito y la transportación urbanos atendiendo el interés colectivo;
- ◆ Que es necesario reglamentar la reducción de la flota vehicular para hacer efectivos los planes de tránsito y transporte terrestres;

En ejercicio de las atribuciones contenidas por la Ley Orgánica de Régimen Municipal:

EXPIDE:

El siguiente **“REGLAMENTO QUE NORMA LA REDUCCIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR QUE PRESTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUS URBANO”**

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.- Este Reglamento tiene por objeto regular, planificar y organizar el proceso de reducción de la flota vehicular autorizada a las compañías que realizan el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de BUS URBANO.

Art. 2.- En conformidad con el cronograma de reducción de la flota vehicular que en las disposiciones posteriores se establecen para la prestación del servicio de transporte en la modalidad de bus urbano, la flota vehicular será de 475 unidades “buses tipo”, incluida la flota de reserva.

En ningún caso podrá ser mayor a la establecida en esta disposición de conformidad con el sustento técnico que determina el Plan Sustentable de Tránsito y Transporte Terrestre por lo que, las restantes unidades se someterán al proceso de reducción en conformidad con este reglamento.

Las unidades de modalidad popular y especial, en razón del plan de tránsito y transporte terrestre y la reducción de la flota no podrán continuar prestando el servicio.

CAPITULO II

DE LA REDUCCIÓN DE LA FLOTA

Art. 3.- Efectúese la reducción de la flota vehicular en dos fases de acuerdo al siguiente cuadro.

a) La Primera Fase se iniciará luego de sesenta (60) días calendario contados a partir de la fecha de publicación del presente Reglamento, la que se ejecutará en un plazo de cuarenta y cinco (45) días.

A la conclusión de esta fase la flota vehicular será de 503 unidades y se lo ejecutará en conformidad estricta al cronograma que contiene el cuadro siguiente:

COMPañÍA	UNIDADES A REDUCIR	TOTAL DE UNIDADES
TRIGALES	11	64
10 de AGOSTO	6	48
RICAURTE	16	56
UNCOVIA	16	64
TURISMO BAÑOS	13	46
CONTRANUTOME	52	123
CONCUETU	46	102
TOTAL	160	503

b) Concluida la Primera Fase inmediatamente dará inicio la segunda y se ejecutará hasta el 31 de diciembre del 2006.

A la conclusión de esta fase la flota vehicular será de 475 unidades y se lo ejecutará en conformidad al cuadro siguiente:

COMPañÍA	UNIDADES A REDUCIR	TOTAL DE UNIDADES
TRIGALES	0	64
10 de AGOSTO	9	39
RICAURTE	6	50
UNCOVIA	9	55
TURISMO BAÑOS	4	42
CONTRANUTOME	0	123
CONCUETU	0	102
TOTAL	28	475

CAPITULO III

DE LAS COMPañÍAS

Art. 4.- La I. Municipalidad de Cuenca facultará la prestación del servicio público de transporte en modalidad bus, únicamente a las compañías en las que las unidades de transporte sean parte del patrimonio de las mismas.

Los operadores del transporte cumplirán con este requerimiento para poder prestar el servicio, hasta cuando se haya completado el proceso de reducción de la flota vehicular conforme norma el presente reglamento.

Art. 5.- Si se llegaren a fusionar dos o más compañías se mantendrán los registros municipales asignados a cada una de las unidades.

Art. 6.- La I. Municipalidad de Cuenca, a través de la Unidad Municipal de Tránsito, realizará la reestructuración de las rutas y frecuencias que sean necesarias, para garantizar la accesibilidad, seguridad y cobertura del servicio a la comunidad.

CERTIFICADO DE DISCUSION._ Certificamos que el presente Reglamento fue conocido, discutido y aprobado por el Ilustre Concejo Cantonal, en sesión Ordinaria del 23 de agosto del 2006. Cuenca, 25 de agosto del 2006.

Jorge Piedra Ledesma
**VICEPRESIDENTE DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**

Dr. Guillermo Ochoa Andrade
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**

ALCALDIA DE CUENCA, Ejecútese y Publíquese.- Cuenca, 28 de agosto del 2006.

Ing. Marcelo Cabrera Palacios
ALCALDE DE CUENCA,

Proveyó y firmó el decreto que antecede, el Señor Ingeniero Marcelo Cabrera Palacios, Alcalde de Cuenca, a los veintiocho días del mes de agosto del dos mil seis. CERTIFICO.

Dr. Guillermo Ochoa Andrade
**SECRETARIO DEL ILUSTRE
CONCEJO CANTONAL**