

GUÍA No.3 TRANSVERSAL DE LA PNMUS

CIUDADES PEQUEÑAS

2023

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas


**Gobierno
del Ecuador**

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Guillermo Lasso Mendoza

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

César Rohon

EQUIPO DE TRABAJO MTOP:

Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario

Mayra del Cisne Herrera

Directora Ejecutiva ANT

Pamela Mendieta

Director de Transporte Ferroviario

Mario Muñoz

Analista de Normativa y Control

Santiago García

Analista de Transporte Ferroviario

Javier Díaz

Asistente de Pesos y Dimensiones

Ramses Morante

AGENCIA FRANCESA DE DESARROLLO:

Directora de la Agencia

Priscille De Coninck

Jefa de Proyecto

Natalia Cárdenas

Encargado de proyectos Desarrollo Urbano, Transporte y

Género de AFD

Camilo Breurec

DESPACIO:

Directora Ejecutiva de Despacio y Coordinadora técnica

componente Movilidad Urbana EUROCLIMA+ para la AFD

Patricia Calderón Peña

Coordinadora Área Género y Ciudad en Despacio y

Apoyo Júnior coordinación EUROCLIMA+ para la AFD

Michel Zuluaga

Coordinadora de Desarrollo Urbano en Despacio y

Apoyo Júnior coordinación EUROCLIMA+ para la AFD

Maryfely Rincón

ASOCIACIÓN TRN TÁRYET Y A&V CONSULTORES:

Director de Proyecto

César Arias Villavicencio

Director de TRN Táryet

Miguel Ángel Reguero

Director de A&V Consultores

Sebastián Arias

Coordinador de Proyecto

Jorge Crespo Bravo

Especialista en Planificación Estratégica y Territorial

Alberto Rosero Cueva

Especialista en Transporte

Nuria Grañeda

Especialista en Temas Normativos de Política Pública

Ecuatoriana

Patricia Herrmann

Especialista en MRV

Coral López

Especialista en Mecanismos de Financiación de Transporte

Ruben Cañas

Especialista en Género y Transporte

Daniela Chacón Arias

Especialista en Desarrollo de Capacidades y Procesos

Participativos

Vanesa Cheel

El MTOP extiende su agradecimiento a todas las personas e instituciones que aportaron en la elaboración de este documento y en particular al Equipo de Trabajo (MAATE y ANT) y al Comité de Seguimiento (AME, ANT, ARCERNR, CNC, GAD CUENCA, GAD QUITO, IIGE, MAATE, MEF, MEM, MIDUVI, MPCEIP, SNP).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas



GUÍA No.3 TRANSVERSAL DE LA PNMUS

CIUDADES PEQUEÑAS

2023

FINANCIADO POR:



Financiado por la Unión Europea

IMPLEMENTADO POR:



DONADORES:



CON EL APOYO DE:



Ministerio de Transporte y Obras Públicas

BENEFICIARIO:



ELABORADO POR:



SOCIOS IMPLEMENTADORES:



SOCIOS DE CONOCIMIENTO Y RED:



EN COLABORACIÓN CON:



PRESENTACIÓN

El Plan Nacional de Desarrollo Creando Oportunidades 2021-2025, en su eje de seguridad, insta a fortalecer la seguridad vial. Al mismo tiempo, en su eje de transición ecológica, plantea realizar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático. Es así que, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), asume el compromiso de disminuir los siniestros de tránsito en las vías del Ecuador y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el fomento de modos de transporte seguros, eficientes y sostenibles.

Por su parte, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como parte de la Agenda 2030, ponen en manifiesto la necesidad de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos (...)”. Además, el Acuerdo de París y la Nueva Agenda Urbana, proponen la lucha contra el cambio climático y la construcción de ciudades compactas, densas y seguras para las personas. Dichos acuerdos, conjuntamente con la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Plan Nacional de Desarrollo representan el punto de partida de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.

Por lo antes mencionado, para garantizar los derechos de la ciudadanía de vivir en un hábitat seguro y saludable, tener una vida digna y disfrutar la ciudad de manera plena; el MTO, en cumplimiento de las leyes nacionales y los acuerdos internacionales, ha llevado a cabo un proceso participativo para la formulación de la PNMUS que incluyó al sector público, privado, la academia y la sociedad civil. Esto, con el objeto de proporcionar a los Gobiernos Autónomos Descentralizados herramientas técnicas, legales y de financiamiento que les permita impulsar el desarrollo y la movilidad urbana sostenible en sus territorios para beneficio de la ciudadanía.

Finalmente, esta cartera de Estado hace un llamado a todos los gobiernos locales a trabajar juntos en la implementación de esta política pública, para contribuir con el desarrollo del país y equilibrar los ámbitos social, económico y ambiental de la movilidad. Estoy seguro que las nuevas autoridades seccionales asumirán el compromiso de fomentar la movilidad sostenible en sus territorios con la importancia y urgencia que amerita. De esta manera trabajaremos juntos en proteger la vida de los ciudadanos y preservar el planeta para las siguientes generaciones, en el marco del principio de igualdad y no discriminación.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

MENSAJE DE LA AFD

Ecuador es un país que ha dado importantes pasos hacia una movilidad más sostenible con la inversión en sistemas masivos de transporte en las 3 principales ciudades del país: el metro y los corredores exclusivos de buses en Quito, la Metrovía y Aerovía en Guayaquil, y el tranvía en Cuenca. Esta situación avanzada en comparación con países de población similar en el continente, merece ser mejor valorada, y tener mayores impactos en el mejoramiento de las situaciones de movilidad de las personas en las ciudades ecuatorianas. La mejor articulación de estos sistemas masivos con el transporte convencional – integración de tarifas, coordinación de rutas, horarios y paradas – aportaría por ejemplo una ventaja inmediata al transporte público frente a otros modos individuales. Las ciudades intermedias del país, también pueden inventar soluciones para mejorar su movilidad antes que los problemas de congestión y contaminación se vuelvan incontrolables. El desarrollo de la movilidad no motorizada – ciclovías, adecuación de andenes para peatones – y el ordenamiento de sus sistemas de buses, pueden tener un gran impacto en la calidad de vida de sus habitantes. El nivel de descentralización del Ecuador permite que las ciudades puedan tomar iniciativas para su movilidad urbana. Las grandes ciudades que ya tienen experiencias exitosas pueden compartirlas con sus hermanas menores, si es que se facilitan espacios de intercambio.

Por este potencial antes expuesto, en un país cada vez más urbano, la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) acompaña a Ecuador con el programa Euroclima+ desde el 2018. Este programa de la Unión Europea busca acompañar a los países de Latinoamérica en la imple-

mentación del Acuerdo de París, de las contribuciones nacionalmente determinadas (CND) y otros compromisos climáticos nacionales al 2025. La AFD financia por esta vía la formulación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A través de esta Política Nacional que buscó crear espacios de intercambios entre los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), el gobierno nacional, los gremios y empresas de transporte, la sociedad civil y la academia; esperamos se puedan haber creado vías de diálogo para seguir promoviendo una movilidad más sostenible en Ecuador. Los niveles de emisión de los vehículos, la tasa de motorización en crecimiento, los niveles de congestión y contaminación en las principales ciudades, hacen urgente una acción pública para ordenar mejor el tránsito, proponer soluciones de transporte colectivo, promover tecnologías más limpias, ofrecer a los GAD guías, herramientas y financiamiento para planificar las ciudades y su movilidad. La Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible busca responder a estos retos, trazar una estrategia y proponer acciones concretas de corto, mediano y largo plazo para dar primeros pasos concretos.

Esperamos a través de la aprobación de esta política, de las guías de aplicación que la acompañan, de los mecanismos de financiamiento propuestos y de los espacios de discusión creados durante los 3 años de su formulación, que su implementación esté asegurada para transformar el transporte en las ciudades del Ecuador hacia una movilidad urbana sostenible, equitativa y atractiva.

Priscille De Coninck
Directora AFD Quito



ÍNDICE

| | | |
|---|-----------|--|
| 1. Índice | 6 | |
| 2. ¿Por qué esta guía?..... | 8 | |
| 3. Principales desafíos a los que nos enfrentamos | 10 | |
| 4. Actuaciones que pueden ayudarnos..... | 14 | |
| 4.1. Itinerarios peatonales y ciclistas..... | 15 | |
| 4.2. Sensibilización, talleres y fomento de la movilidad activa..... | 16 | |
| 4.3. Campañas de logística y distribución urbana de mercancías (DUM)..... | 17 | |
| 4.4. Optimización de los sistemas de transporte público urbano..... | 18 | |
| 4.5. Sistemas de gestión de tránsito | 20 | |
| 4.6. Profesionalización de transporte público | 21 | |
| 4.7. Renovación de flotas | 22 | |
| 4.8. Zonas de baja demanda (ZBD)..... | 23 | |
| 4.9. Transformación del transporte informal | 24 | |
| 4.10. Gestión de estacionamiento | 26 | |
| 4.11. Creación de aceras | 27 | |



¿POR QUÉ ESTA GUÍA?



El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), con la colaboración del programa EUROCLIMA+ de la Unión Europea, implementado a través de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), elaboró la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) con el objetivo de mejorar las condiciones de movilidad de las personas y bienes en los ámbitos urbanos hasta el año 2050.

Esta política será aplicada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos (GAD) que tienen la competencia de planificar y gestionar el transporte urbano y su espacio público, de la mano de una planificación urbana coherente.

La movilidad urbana sostenible es un concepto de transporte eficaz y eficiente que da prioridad a la accesibilidad para crear una vida mejor para las personas a largo plazo.

Esta guía presenta de manera sucinta los pasos a seguir para facilitar esta tarea al personal técnico de las administraciones locales de las 207 ciudades pequeñas de Ecuador, definidas como las que tienen población menor de 250.000 habitantes.

Visión de la movilidad en las ciudades de Ecuador en 2050

En todas las ciudades se habrá instaurado la accesibilidad universal en todos los ámbitos.

En las ciudades pequeñas se habrán puesto en marcha modelos urbanos eficientes y equitativos, adecuados a sus específicas realidades.

El sistema de movilidad de mercancías se encontrará en condiciones óptimas de funcionamiento en las nuevas formas de ordenamiento urbano.

La calidad del aire, los índices de siniestralidad y la salud de la ciudadanía se habrán situado en niveles plenamente aceptables.

El fomento de inversiones en proyectos vinculados a la movilidad urbana sostenible incidirá favorablemente en la economía nacional y en la economía de las familias.

La investigación y los conocimientos adquiridos a lo largo del proceso de implementación de la PNMUS permitirán innovar de modo sustentable los sistemas de movilidad para que se adecuen a las variaciones que surjan a lo largo del proceso y sean capaces de enfrentar nuevos retos.

Así, el Ecuador, cumplirá con sus compromisos ambientales y se habrá convertido en un referente regional en el campo de la Movilidad Urbana Sostenible.



PRINCIPALES DESAFÍOS A LOS QUE NOS ENFRENTAMOS

El diagnóstico de la situación actual en las ciudades pequeñas se resume a grandes rasgos así:

- ☑ El ordenamiento territorial muestra su dependencia con respecto de los ejes viales nacionales o regionales que les conectan con el país o la región. Así, sus actividades se concentran mayoritariamente en estos ejes y los nuevos asentamientos se ubican en sus proximidades, generando afectaciones al funcionamiento urbano y a la circulación de pasajeros y mercancías al rededor del país..
- ☑ Se ha identificado que, aunque a los GAD les fueron transferidas las competencias en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, no se les proporcionó unas directrices claras de aplicación, asistencia técnica, capacitación y los recursos que necesitaban.
- ☑ Cuentan con escasa autonomía tributaria, por lo que tienen mayor dependencia que las ciudades intermedias de las transferencias gubernamentales. Por ello, su prioridad es atender las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) de la población.
- ☑ Destaca la presencia de transporte informal y rutas de buses no regularizadas, ampliamente presentes en este tipo de ciudades y el importante peso de los viajes no motorizados.

- ☑ Existe falta de información que permita establecer una línea base, sobre todo en los aspectos relacionados con la demanda y el uso de los transportes públicos urbanos. Además, la poca información existente es antigua y en la mayoría de los casos no es comparable.
- ☑ Por ello, resulta necesario fomentar una buena planificación, mejorar las capacidades e intercambio de conocimientos entre los actores de la movilidad; así como, dotar a las ciudades de buenos indicadores, mecanismos de medición y monitoreo, que incluyan enfoque de género, además de prestar apoyo a largo plazo por parte del gobierno nacional.

En definitiva, el ritmo de vida actual y los cambios que ha provocado en los hábitos de movilidad de la ciudadanía hace que las ciudades pequeñas del Ecuador se enfrenten a desafíos muy diversos para lograr que sus sistemas de movilidad funcionen de manera óptima y sostenible. A continuación, se recogen los principales desafíos identificados durante la fase de diagnóstico en las reuniones mantenidas con el personal técnico de los GAD de estas ciudades, como primer paso para enfrentarnos a ellos y buscar las mejores soluciones.

Principales desafíos identificados para las ciudades pequeñas.

Nivel de prioridad de la Movilidad Sostenible

Fortalecimiento de capacidades

Regulación del transporte convencional

Reestructuración del transporte convencional

Existencia de operadores de ámbito inter e intraprovincial que prestan servicios intercantonales

Políticas de estacionamiento

Calidad de los espacios públicos

Los retos a los que tendremos que hacer frente las ciudades pequeñas son:

- ☑ Aumentar el nivel de prioridad de la movilidad sostenible buscando que los modos de transporte más sostenibles y de cero emisiones de carbono como caminar, andar en bicicleta y el transporte público tengan predominio sobre vehículos particulares
- ☑ Fortalecimiento de capacidades. Hay un desconoci-

miento de lo que es la movilidad sostenible, por lo que la creación de foros y la realización de talleres entre los diferentes GAD pequeños puede permitir sinergias de conocimiento.

- ☑ Regulación y reestructuración del transporte convencional; sumada a una mejora de la flota destinada a la prestación del servicio; y junto con la introducción paulatina de vehículos menos contaminantes, permitirá una mayor adaptación al sistema sostenible y eficiente que se busca conseguir.
- ☑ La competencia desleal que se ha establecido entre las rutas urbanas y las rutas de transporte interprovincial e intercantonal cuyos permisos dependen de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) representa un deterioro del servicio y una pérdida importante de ingresos para las cooperativas que prestan el servicio urbano.
- ☑ Políticas de estacionamiento tarifado y regulado para fomentar un uso consciente del vehículo privado.
- ☑ Es necesario mejorar la infraestructura para peatones como dotar a estos espacios de arbolado y mobiliario urbano.

A continuación, se presentan 11 actuaciones que pueden ayudar a resolver los 7 desafíos identificados en las ciudades pequeñas de 8 Ecuador.

| Desafíos | Actuaciones |
|---|--|
| 1. Nivel de prioridad de la Movilidad Urbana Sostenible | Creación de itinerarios peatonales y ciclistas de calidad y seguros |
| 2. Fortalecimiento de capacidades | Campañas de sensibilización, actividades, talleres y foros para la promoción de la movilidad urbana sostenible, el fomento de la movilidad activa y el uso racional del vehículo privado |
| | Campañas y foros sobre la logística urbana y la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) |
| 3. Regulación del transporte convencional | Optimización de los sistemas de transporte público urbanos |
| | Mejora de los sistemas de gestión del tránsito |
| | Apoyo e incentivos a la profesionalización de las empresas de transporte público |
| 4. Reestructuración del transporte convencional | Renovación de flotas con vehículos menos contaminantes |
| 5. Existencia de operadoras de ámbito inter e intraprovincial que prestan servicios intracantoniales | Creación de servicios de transporte en zonas de baja demanda |
| | Transformación del transporte informal |
| 6. Políticas de estacionamiento | Gestión del estacionamiento |
| 7. Calidad de los espacios públicos | Creación de espacios públicos peatonales para la conectividad y para transporte no motorizado. |



ACTUACIONES QUE PUEDEN AYUDARNOS

4.1. ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS

DESAFÍO

Nivel de prioridad de la Movilidad Urbana Sostenible.

ACTUACIONES

Creación de itinerarios peatonales y ciclistas conectados, de calidad y seguros.

Desarrollo de una red de itinerarios conectados, de calidad y seguros para peatones y bicisuarios que permitan atender las necesidades de movilidad activa de las personas de forma eficiente y atractiva y buscando la conectividad entre los principales puntos atractores de la ciudad. Además, en el desarrollo de todas estas infraestructuras se deberá tener enfoque de género e inclusión.

| | |
|--|--|
| Acciones | Caracterizar el viario de la ciudad para identificar necesidades de mejora en la infraestructura peatonal. |
| | Identificar calles con características apropiadas para la coexistencia entre la movilidad motorizada y la bicicleta, como complemento a la red de ciclo infraestructura que se desarrollará. |
| | Definir criterios para la selección y priorización de proyectos de mejora de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura. |
| | Construir itinerarios peatonales y ciclo infraestructura conectados, de calidad y seguros. |
| | Implementar programas de Caminos Escolares Seguros a pie y bicicleta. |
| Efectos | Promover la educación vial y la formación en circulación ciclista |
| | Aumentar la participación modal de los viajes a pie y en bicicleta. |
| Indicadores | Evitar el aumento en las tasas de motorización como respuesta a la carencia de una oferta de transporte sostenible adecuada y atractiva. |
| | Kilómetros de itinerario peatonal construidos o mejorados. |
| | Nº de viajes totales realizados a pie. |
| | Kilómetros de red de ciclovías construidos. |
| | Nº de viajes totales realizados en bicicleta con datos desagregados y motivo del viaje. |
| | Origen y destino de los viajes en bicicleta en un día típico. |
| Distribución de número de viajes por modo de transporte. | |

4.2. SENSIBILIZACIÓN, TALLERES Y FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA

DESAFÍO

Fortalecimiento de capacidades

ACTUACIONES

Campañas de sensibilización, actividades, talleres y foros para la promoción de la movilidad urbana sostenible, el fomento de la movilidad activa y el uso racional del vehículo privado.

Esta actuación busca cambiar la mirada de la población en relación con la movilidad sostenible, mediante campañas y actividades participativas dirigidas a los siguientes objetivos:

- ☑ Necesidad de cambiar la forma en la que nos movilizamos en las ciudades y visibilizar todos los beneficios que conlleva este cambio de paradigma para la salud, la economía doméstica y el medioambiente.
- ☑ Difundir normas y pautas de uso seguro de vías peatonales y ciclo infraestructura; sensibilizar y formar a la población en el respeto a los peatones y biciusuario; además en la necesaria convivencia con el resto de los modos de transporte.
- ☑ Concienciar a la población de la necesidad de hacer un uso racional del automóvil.

Todas estas campañas y eventos deberán tener enfoque de género e inclusión, con imágenes diversas, lenguaje inclusivo y rompiendo con roles tradicionales de género y sensibilizando contra la violencia de género y la discriminación.

| | |
|--------------------|---|
| Acciones | Desarrollar campañas en televisión, radio, prensa y otros espacios de información pública. |
| | Desarrollar campañas, actividades y talleres en centros sociales y asociaciones vecinales. |
| | Impulsar foros de intercambio de conocimiento y experiencias entre los GAD. |
| Efectos | Sensibilizar a la población en la importancia de hacer un uso racional del automóvil privado, además de la necesidad y ventajas de la movilidad sostenible. |
| | Cambios de comportamiento y de motivos para la elección modal. |
| Indicadores | Número de viajes diarios realizados por modo de transporte en la ciudad. |
| | Incremento de la ocupación media del automóvil privado (mínimo 2 pax/vehículo). |
| | Modificaciones en el reparto modal: incremento en el porcentaje de viajes en transporte público, peatonal y transportes no motorizados respecto del total. |

4.3. CAMPAÑAS DE LOGÍSTICA Y DUM

DESAFÍO

Fortalecimiento de capacidades

ACTUACIONES

Campañas y foros sobre la logística urbana y la distribución urbana de mercancías (DUM).

Las campañas y foros sobre logística urbana y distribución urbana de mercancías (DUM) con representantes de distintos niveles de la Administración y el resto de los

agentes públicos y privados involucrados permitirán, no solo lograr la concertación que se requiere, sino también, fomentar el aprendizaje entre los diferentes GAD:

- ☑ Coordinación en la aplicación y control de la normativa y ordenanzas aplicables a la DUM buscando la máxima complementariedad entre las mismas, asegurando la mayor racionalización de su cumplimiento y control.
- ☑ Coordinación entre la Administración Pública y los diferentes agentes participantes en la DUM: Para una correcta definición, implantación y cumplimiento de normas y ordenanzas en materia de DUM. Es preciso contar con la opinión y colaboración de los diferentes agentes económicos y sociales implicados directamente en esta materia.

Para ello pueden establecerse una serie de organismos y eventos en los cuales se pongan en común todas las cuestiones, normas, ordenanzas, que afectarán a la DUM.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Identificación de agentes involucrados. |
| | Establecimiento de protocolos: periodicidad de los encuentros, funciones, publicidad de las convocatorias y resultados. |
| | Campañas informativas y divulgativas. |
| Efectos | Elaboración de normativa para la logística urbana y la distribución urbana de mercancías (DUM). |
| | Cumplimiento de las normas y ordenanzas establecidas para que los procesos de logística urbana y DUM se realicen respetando el medio ambiente, gracias a la concertación entre todos los agentes involucrados. |
| Indicadores | Nº de participantes en los foros, desagregados por género y tipo de agente (Administración, económico, social, etc). |
| | Nº de campañas sobre logística urbana y distribución urbana de mercancías realizadas. |

4.4. OPTIMIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

DESAFÍO

Regulación del transporte convencional.

ACTUACIONES

Optimización de los sistemas de transporte público urbanos.

Reformas normativas, técnicas y económicas para reestructurar y racionalizar los sistemas de transporte público urbanos de forma que estos atiendan de manera eficiente y segura las necesidades de movilidad de toda la ciudadanía, garantizando la accesibilidad universal a todas las oportunidades que ofrecen las áreas urbanas y minimizando los tiempos de viaje.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Establecer estándares que garanticen la eficiencia, calidad y seguridad en el transporte público. |
| | Implementar los cambios normativos necesarios para la eliminación de competencia entre rutas y modos. |
| | Implementar mecanismos de coordinación con los operadores de transporte público urbano. |
| | Establecer los mecanismos de fiscalización y sanción para el cumplimiento de la normativa y los estándares requeridos. |
| | Establecer los mecanismos de fiscalización y sanción para el cumplimiento de la normativa y los estándares definidos. |
| Efectos | Reestructurar los sistemas de transporte públicos y eliminar duplicidades. |
| Efectos | Aumentar la participación modal del transporte público. |
| Indicadores | Porcentaje de población urbana que vive a menos de 300 m de una parada de transporte público con servicio de calidad y seguro. |
| | Porcentaje de grandes centros atractores a menos de 300 m de una parada de transporte público con servicio de calidad. |
| | Tiempo de viaje en transporte público y en automóvil privado. |
| | N° de viajes por modos. |
| | N° de viajes intermodales. |



4.5. SISTEMAS DE GESTIÓN DE TRÁNSITO

DESAFÍO

Regulación del transporte convencional.

ACTUACIONES

Mejora de los sistemas de gestión de tránsito.

Combinación de medidas adecuadas a las necesidades de cada tipo de ciudad y apoyadas en el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), con el objeto de optimizar la capacidad vial y mejorar la seguridad, la confiabilidad y rendimiento de todo el sistema de transporte urbano de superficie. Se incluyen, por ejemplo, la mejora de la semaforización, señalización y sistemas de información estática y dinámica; la creación de centros integrados de control y gestión de tránsito; además de la priorización del transporte público en intersecciones, etc.

| | |
|--------------------|---|
| Acciones | Identificar puntos y zonas de atención prioritaria. |
| | Establecer criterios para la selección de proyectos. |
| | Implementar los proyectos seleccionados. |
| Efectos | Mitigar la congestión, contaminación y reducir el consumo energéticos. |
| Indicadores | Tiempo de viaje en autobús y en vehículo privado. |
| | Diferencia entre la frecuencia programada y la realizada en los servicios de autobús. |
| | Velocidad comercial del autobús en km/h. |
| | Nº de intersecciones con priorización semafórica. |
| | Nº puntos de congestión. |

4.6. PROFESIONALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

DESAFÍO

Regulación del transporte convencional.

ACTUACIONES

Apoyo e incentivos a la profesionalización de las empresas de transporte público.

El objetivo es la concienciación; la dotación de formación y facilidades a las empresas de transporte público para que profesionalicen su actividad y a sus empleados, mediante cursos integrales de formación en gestión empresarial para los empresarios, y cursos integrales de formación para el personal; adicionalmente apoyo a la implementación de sistemas de ayuda a la explotación (SAE); apoyo a la mejora de los sistemas de información al usuario (SIU); apoyo a la mejora de los sistemas de pago, etc. Principalmente, se trata de optimizar la gestión e incorporar innovaciones tecnológicas para mejorar la prestación del servicio.

Esta medida requiere igualmente la incorporación de mujeres en los diferentes espacios operativos, administrativos y de dirección de todas estas empresas.

| | |
|--------------------|---|
| Acciones | Cursos integrales de formación para los empresarios y para el personal. |
| | Apoyo a la implementación de sistemas de ayuda a la explotación (SAE). |
| | Apoyo a la mejora de los sistemas de información al usuario (SIU). |
| | Apoyo a la mejora de los sistemas de pago. |
| Efectos | Mejorar la calidad y eficiencia del transporte público. |
| Indicadores | Porcentaje de empresas de transporte público que han llevado a cabo su proceso de profesionalización. |
| | Nº de cursos impartidos para los diferentes perfiles (empleados, empresarios y personal de apoyo de las empresas de transporte u operadores). |

4.7. RENOVACIÓN DE FLOTAS

DESAFÍO

Renovación y electrificación de las flotas.

ACTUACIONES

Renovación de flotas con vehículos menos contaminantes.

Apoyo normativo y económico desde el gobierno nacional para fomentar la renovación de flotas (carga, transporte público y vehículo privado) con vehículos menos contaminantes.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Definir estándares de emisiones y antigüedad de las flotas de vehículos. |
| | Establecer el marco normativo y de regulación para el impulso de la renovación de flotas con vehículos menos contaminantes. |
| | Establecer líneas de ayuda para la renovación de flotas. |
| Efectos | Implementar incentivos fiscales y ayudas económicas al reemplazo de vehículos privados y de DUM por otros con tecnologías menos contaminantes, además de impulsar la chatarrización de vehículos públicos obsoletos. |
| | Modernizar el parque vehicular y aumentar el número de vehículos limpios para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). |
| Indicadores | Nº y porcentaje de vehículos limpios en la flota de vehículos de transporte de carga urbana que operan en la ciudad. |
| | Nº y porcentaje de vehículos limpios en la flota de vehículos de transporte público urbano que operan en la ciudad. |
| | Nº y porcentaje de vehículos limpios en la flota de vehículos privados matriculados en la ciudad. |

4.8. ZONAS DE BAJA DEMANDA

DESAFÍO

Competencia desleal entre rutas urbanas y las rutas de transporte interprovincial e intercantonal (ANT).

ACTUACIONES

Creación de servicios de transporte en zonas de baja demanda.

Creación de servicios de transporte intermedios o a la demanda, que sustituyan o complementen al transporte público regular, en aquellas zonas donde debido a sus características, los servicios de transporte público convencionales no resulten eficaces para atender las necesidades de movilidad de sus habitantes.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Establecer el marco regulatorio de estos servicios (minibuses bajo demanda, Vanpooling ¹ , Taxipooling ² y taxi bajo demanda, etc.) y la posibilidad de su integración en las redes de transporte público. |
| | Definir los requisitos y normativa que han de cumplir. |
| | Impulso de las plataformas digitales para estos servicios. |
| Efectos | Aumentar la cobertura de los sistemas de transporte público urbano. |
| | Mejorar la accesibilidad de la ciudadanía. |
| Indicadores | Contribuir al cambio modal del vehículo privado al transporte público. |
| | Nº de servicios bajo demanda. |
| | Nº de personas beneficiarias de estos servicios. |
| | Nº de paradas bajo demanda. |

¹ Vanpooling hace referencia a hacer uso compartido de la furgoneta.

² Taxipooling hace referencia al uso compartido del taxi.

4.9. TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE INFORMAL

DESAFÍO

Competencia desleal entre rutas urbanas y las rutas de transporte interprovincial e intercantonal (ANT).

ACTUACIONES

Transformación del transporte informal

Actuación dirigida a la transformación de los sistemas de transporte informal que operan en la ciudad para integrarlos en el sistema de transporte urbano formal, eliminar competencias, mejorar las condiciones laborales de los trabajadores y la seguridad, calidad y fiabilidad para los usuarios.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Recolectar la información que permita cuantificar y caracterizar la situación actual. |
| | Elaborar reformas normativas e institucionales para la transformación de los servicios informales y su marco de regulación para el ejercicio de la actividad. |
| | Implementar incentivos económicos a la profesionalización, como programas de formación adaptados; beneficios fiscales y económicos; medidas de protección social; y apoyo a la renovación vehicular. |
| | Acompañar para la ejecución de las reformas. |
| Efectos | Concienciar a los usuarios de las ventajas que para ellos tiene el uso de los sistemas formales. |
| | Mejorar la sostenibilidad, calidad y eficiencia de los sistemas de transporte público urbanos. |
| | Reducir vehículos de transporte público en el viario. |
| Indicadores | Reducir la flota de vehículos de baja capacidad y de elevada antigüedad. |
| | Nº de vehículos de transporte público por tipo. |
| | Edad media de la flota de transporte público. |
| | Nº de operadores de transporte público. |
| | Nº de rutas y paradas señalizadas debidamente y accesibles. |
| | Nº de viajes en transporte público. |
| | Emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero (GEI) por tipo de vehículo de transporte público. |



4.10. GESTIÓN DE ESTACIONAMIENTO

DESAFÍO

Políticas de estacionamiento.

ACTUACIONES

Gestión del estacionamiento.

La organización y regulación del estacionamiento (on street y off street³, dentro y fuera de vía) en los centros urbanos para residentes y visitantes; la creación de estacionamientos disuasorios (park&ride)⁴ en estaciones de transporte público fuera de los centros urbanos, favorecen la intermodalidad y permiten incorporar nuevos criterios al momento de elegir el auto privado para realizar un desplazamiento.

| | |
|--------------------|--|
| Acciones | Establecer criterios técnicos para la regulación y control del estacionamiento tanto en viario público, como en estacionamientos públicos fuera de la vía pública: plazas y tarifas. |
| | Cambios normativos para establecer la dotación de plazas de estacionamientos exigidos en el planeamiento. |
| | Crear aparcamientos de disuasión y gestión combinada de tarifas de estacionamiento y transporte público. |
| | Cambios normativos para establecer mecanismos de control y sanción de infracciones. |
| Efectos | Aumentar el uso del transporte público y la intermodalidad automóvil-transporte público. |
| | Equilibrar el reparto del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, mediante la reducción y limitación del espacio dedicado al estacionamiento. |
| Indicadores | Ocupación media de las plazas reguladas y de los estacionamientos públicos. |
| | Tiempo medio de estacionamiento por vehículo. |
| | Recaudación por tarifas de estacionamiento. |
| | Porcentaje de viajes intermodales. |

³ On street y off street se refiere al estacionamiento público sobre la vía y el estacionamiento público o privado fuera de la vía.

⁴ Park & Ride o aparcamiento disuasorio hace referencia a los estacionamientos para automóviles situados en la periferia de ciudades generalmente grandes, con el fin de alentar a los conductores a aparcar su vehículo y acceder al centro de las ciudades mediante el transporte público.

4.11. CREACIÓN DE ACERAS

DESAFÍO

Calidad de los espacios públicos

ACTUACIONES

Creación de aceras.

Los GAD, crearán espacios de conectividad peatonal, transformando y distribuyendo el espacio público vial de manera equitativa para incluir a todos los actores y usuarios de las calles, priorizando las modalidades de movilidad y transporte más eficientes, saludables y que

generan menor impacto ambiental como la movilidad activa (caminar e ir en bicicleta) a través de aquellos proyectos de planificación y ejecución que impliquen que todas las calles cuenten con aceras que permitan la circulación peatonal, en condiciones de seguridad y garantizando la accesibilidad universal: a través de la construcción y mejoramiento de aceras y peatonalización de calles en las zonas de mayor afluencia de peatones.

Así mismo, bajo la concepción de que las calles y aceras forman parte fundamental del espacio público de las ciudades, se crearán espacios conectados y confortables, por lo que estas tendrán mobiliario urbano o árboles que hagan más agradable el recorrido.

El diseño de estas aceras o áreas estanciales deberá incluir, además de la seguridad frente a siniestros y agresiones o robos, la seguridad contra la violencia sexual y la discriminación.

| | |
|--------------------|---|
| Acciones | Definición de estándares mínimos en función de las características de la vía, que fomenten la movilidad activa, donde se priorice la circulación de los grupos más vulnerables y garantizando la accesibilidad universal en todas las aceras. |
| | Apoyo técnico para la formulación, priorización y financiamiento de proyectos de construcción y adaptación de aceras en scalles. |
| Efectos | Conseguir que todas las calles urbanas dispongan de infraestructuras adecuadas para canalizar de forma segura los desplazamientos a pie |
| Indicadores | Porcentaje del total de calles de la ciudad que cuentan con aceras que cumplen los estándares mínimos. |

DISEÑO EDITORIAL

LETRA SABIA Servicios Editoriales

Diseño y diagramación: Amira Andrade

Fotografías: MTOP, Sebastián Arias y A&V Consultores

DESCARGO

El contenido del presente documento representa la opinión de los autores, pero no necesariamente la posición de las organizaciones participantes en su financiación ni publicación.

ISBN

978-9942-7126-1-5

Segunda Edición, 2023

© Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Calle Juan León Mera N26220 y Av. Francisco de Orellana.
Código Postal: 170516 / QuitoEcuador

www.obraspublicas.gob.ec

La reproducción parcial o total de esta publicación, en cualquier forma y por cualquier medio mecánico o electrónico, está permitida siempre y cuando sea autorizada por los editores y se cite correctamente la fuente.

DISTRIBUCIÓN GRATUITA

PROHIBIDA SU VENTA



Ministerio de
Transporte y
Obras Públicas

**Gobierno
del Ecuador**



Financiado por
la Unión Europea





@ObrasPublicasEcuador



@obraspublicas_ec



@ObrasPublicasEc

Ministerio de Transporte y Obras Públicas



República del Ecuador