

**“CONSULTORÍA PARA ELABORACIÓN DEL
PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN MEJÍA,
PROVINCIA DE PICHINCHA”**

**PRODUCTO 3
VERSIÓN FINAL**

**DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA DE
MOVILIDAD PARA EL CANTÓN
MEJÍA**

ATT. Dr. Edwin Yáñez Calvachi

12 DE AGOSTO DE 2013

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES.....	4
2.	INTRODUCCIÓN.....	4
3.	OBJETO DE LA CONSULTORÍA	5
3.1.	Objetivos Específicos	5
4.	MARCO CONCEPTUAL	6
4.1.	Elementos para la implementación de las Políticas Públicas	8
4.2.	Orientación de la Política Pública	8
5.	MARCO JURÍDICO	9
5.1.	Constitución de la Republica del Ecuador	10
5.2.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 10	
5.3.	Competencia Municipal	10
5.4.	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD	11
6.	POLÍTICA NACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE PARA MOVILIDAD	11
6.1.	Objetivos	11
6.2.	Políticas	11
6.3.	Estrategias.....	12
6.4.	Detalle de las Políticas generales del transporte:.....	12
6.4.1.	Política No.1	12
6.4.2.	Política No.2.....	13
6.4.3.	Política No.3.....	13
6.4.4.	Política No.4.....	14
6.4.5.	Política No.5.....	14
6.4.6.	Política No.6.....	14
6.5.	Políticas de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	15
7.	LAS POLÍTICAS PARA EL GADM DEL CANTÓN MEJÍA PARA LA MOVILIDAD TERRESTRE (PMT).....	18

7.1. Políticas Municipales de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.....	19
7.2. Consideraciones generales	24
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	26
9. ANEXOS	28
9.1. Bibliografía.....	28
Política de Transporte e Infraestructura para la Movilidad y la Logística (MTOP-2009)	28
9.2. Política de Transporte e Infraestructura para la Movilidad y la Logística (MTOP-2009)	28

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Relación entre Políticas locales y nacionales	24
--	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Marco Jurídico Actual	9
--	---

1. ANTECEDENTES

El nuevo régimen de competencias vigente en el país, contempla que sean los Gobiernos Autónomos Descentralizados los que asuman las competencias en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, lo cual se oficializó con la Resolución No.006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, firmada el 26 de abril de 2012 y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 712 del 29 de mayo de 2012; la misma que dispone la transferencia de competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial por parte de los GADMs metropolitanos y municipales.

Esta Resolución tiene su base legal en la Constitución de la República, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización Competencias Exclusivas del Municipio y Plan Nacional del Buen Vivir.

Este documento corresponde al tercer entregable de la consultoría “PARA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL CANTÓN MEJÍA, PROVINCIA DE PICHINCHA” que nuestra empresa está desarrollando para el GADM, y se conforma como el TERCER LIBRO de dicho trabajo.

2. INTRODUCCIÓN

En el presente documento se propone un conjunto de Políticas Públicas que se enmarcan dentro del Plan Nacional de Políticas Públicas de Logística y Transporte para la Movilidad elaboradas por el Ministerio Rector, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lógicamente particularizadas al GADM Mejía y de acuerdo a la base legal actual y a los lineamientos expresados por sus autoridades administrativas y normativas.

Previo al desarrollo de mencionados productos, es importante destacar las Políticas que fundamentaran el futuro que hacer del municipio Mejía, en lo que tiene que ver con movilidad. Estas

políticas fueron elaboradas por CEYGESTION DE PROYECTOS CIA. LTDA como base para el desarrollo de proyectos de Movilidad.

Como resultado de estas propuesta de Políticas se detallan los programas, planes y proyectos asociados con cada política especificando su alcance, momento de su ejecución, costo referencial y metas a ser logradas.

3. OBJETO DE LA CONSULTORÍA

El objetivo general sigue siendo contar con un Plan de Movilidad Sustentable que oriente a las autoridades municipales en la planificación y desarrollo de la movilidad en el cantón, considerando los aspectos técnicos y sociales que permitan conocer no sólo el cómo de la movilidad sino las motivaciones que les llevan a las personas a desplazarse y movilizar carga, así como las condiciones bajo las cuales lo hacen. Este objetivo se particulariza en este entregable por medio de la definición de la líneas maestras que deben guiar el actuar de la administración de la competencia en términos de movilidad.

3.1. Objetivos Específicos

Dentro de este entregable tenemos los siguientes objetivos relacionados a este producto.

- ✓ Profundizar en el proceso de planeación del desarrollo, de manera que se institucionalice el mismo en el sector público. La Política es el eje directo orientador de la planificación, es por ello imprescindible su definición clara y concisa.
- ✓ Reconocer a la movilidad como parte fundamental en el desarrollo por su relación directa con las actividades productivas, uso del suelo, y el bienestar de la población. La Política recoge estas necesidades y las transforma en lineamientos para su implementación.
- ✓ Establecer un programa de medidas a mediano plazo en materia de transporte, definiendo prioridades y principios de acción. Es parte de este documento.

- ✓ Priorizar el transporte público sobre el transporte particular. En realidad este objetivo es en sí una Política Pública, que sí está expresado en el entregable.
- ✓ Definir proyectos de movilidad segura para peatones, ciclistas, personas con capacidades diferentes y personas de la tercera edad. También han sido tomados en cuenta en este documento.
- ✓ Asegurar la interconexión parroquial a través de transporte público urbano. Es en sí una Política Pública.
- ✓ Mejorar la vialidad actual del cantón tanto en lo que tiene que ver con el estado de la calzada como con los espacios destinados a peatones (aceras), asegurando eliminar o minimizar los puntos conflictivos vehículo peatón y vehículo-vehículo; priorizando las medidas o reformas de bajo costo que consideren gestión de tráfico más que grandes obras. Es arte de las aspiraciones municipales y por tanto está incluida en una Política.
- ✓ Definir la política de ocupación y uso de la infraestructura de transporte en el cantón. Si se recoge en este documento como lineamiento general, y en los siguientes se concretará su especificación.
- ✓ Cumplir con los requisitos de la ANT para la entrega formal de las competencias que el GAD debe asumir por Ley. Lógicamente este producto será parte del gran entregable para la ANT.

4. MARCO CONCEPTUAL

La Transferencia significativa de funciones administrativas comprende también el poder de tomar decisiones y establecer objetivos. Para efectos de entender el tema que tratan, es importante el diferenciar descentralización de transferencia, para esta; existen definiciones distintas sobre estos conceptos, términos a los que con frecuencia se da significado equivalente. Sin embargo, la descentralización se puede definir como el traspaso de funciones administrativas desde un lugar central y la transferencia de competencias supone el traspaso de poder desde un lugar central.

En la práctica la transferencia implica cumplir lo que otros han decidido, dejando muy poco espacio para que se fijen objetivos propios, pues lo sobresaliente está en que los Gobiernos buscan la

participación del público en planes y programas que pueden tener connotaciones de impacto en sus comunidades.

El presente documento tiene por objeto establecer las políticas de movilidad del cantón Mejía para los siguientes 15 años, que corresponde al horizonte del Plan de Movilidad del cantón Mejía con los siguientes intervalos:

- **Corto plazo:** 1 año
- **Mediano plazo:** 3 a 5 años
- **Largo plazo:** 10 a 15 años

Empezaremos definiendo lo que es una Política Pública; encontrando que hay múltiples conceptos y definiciones. A continuación se recoge algunos de ellos:

- ✓ "Las Políticas Públicas son las acciones de gobierno, es la acción emitida por éste, que busca cómo dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad".¹
- ✓ "Se pueden entender como el uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales".³
- ✓ "Las políticas públicas deben considerarse como un "proceso decisional", es decir, configuradas por un conjunto de decisiones a tomar en el transcurso de un proceso temporal, más allá del inicial período de elaboración de las políticas".²
- ✓ "Las Políticas Públicas tienen que ver con el acceso de las personas a bienes y servicios".³

Recogiendo los conceptos anteriores se puede decir que una Política Pública es *"todo aquello, instrumento o herramienta, que un gobierno, de cualquier nivel que este sea, desea implementar en forma permanente, de manera continua para que trascienda a través del tiempo sin que se vea afectada por uno o varios cambios de gobierno"*. Obedece a un interés fundamental y afecta de una manera u otra a la colectividad, por lo que tiene carácter de permanencia.

4.1. Elementos para la implementación de las Políticas Públicas

A continuación se menciona aquellos elementos que pueden mejorar la política previo y post implementación:

✓ Oportunidad

Que las personas accedan a los servicios o beneficios objeto de la política cuando las necesitan y no, por ejemplo, luego de meses de espera o a cambio de largos viajes, o a cambio de un voto.

✓ Calidad

El hecho que una política sea implementada no quiere decir que ésta conlleve calidad. Muchas veces se toman medidas para paliar la emergencia, sin tomar en cuenta que estas formas de salir del problema solamente traen mayores problemas en el futuro. Por ejemplo, Permitir operaciones de camionetas en un barrio determinado por la necesidad de transporte público: Lo único que se estaría haciendo es incrementando el número de camionetas en el cantón sin haber resuelto el transporte de las personas con calidad.

✓ Transparencia

Que las Políticas Públicas se generen sin preferencias a toda la población a la que van dirigidas, sin permitir que un grupo tenga mayor peso que otro por presiones de cualquier índole.

✓ Apropiación Social.

Políticas públicas congruentes con las necesidades para la solución de problemas concretos.

4.2. Orientación de la Política Pública

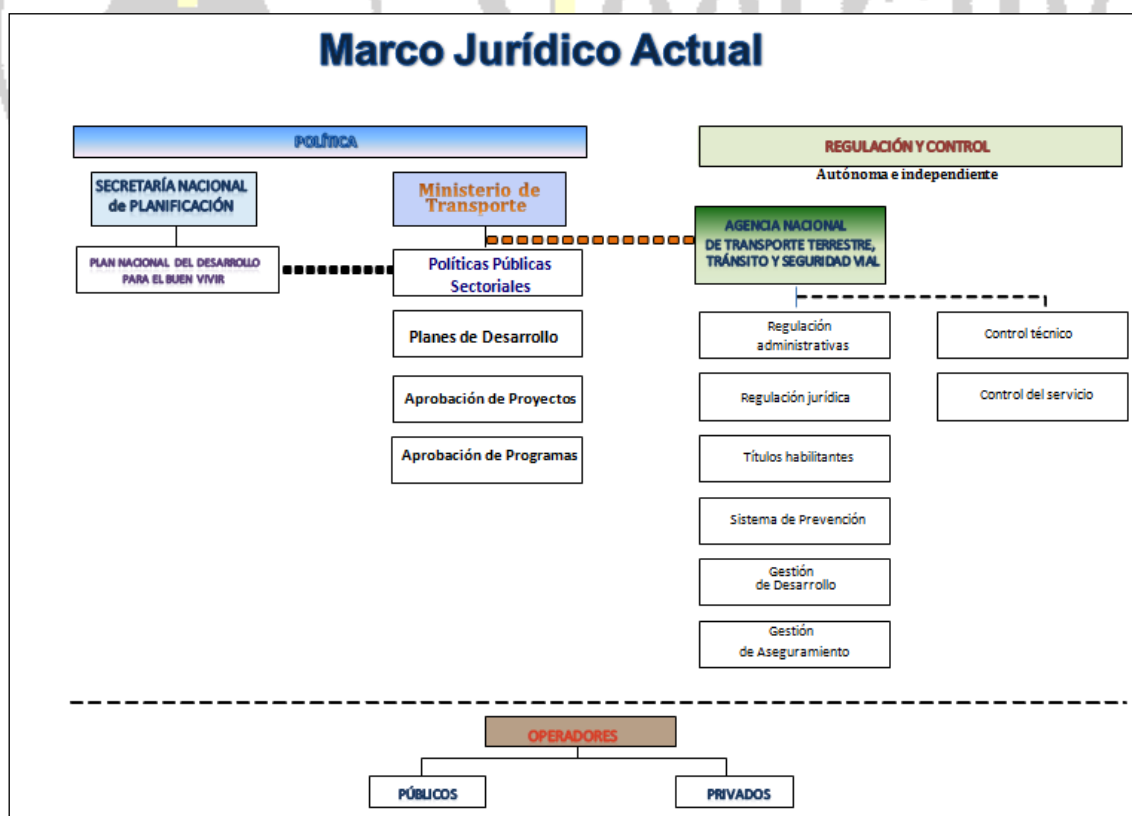
La política debe estar orientada a crear condiciones para que el sector transporte se desarrolle en armonía con las demás actividades productivas del país, proveyendo servicios de calidad, para lo cual se incentivará la conformación de sistemas de movilidad competentes, complementarios e integrados a la economía nacional, compatibles con la infraestructura existente.

Para definir la política local del GAD Municipal de Mejía es lógico considerar la Política de Estado definida por el ente rector, MTOP en el año 2009 y de otros organismos relacionados con el tema; así como también considerar el marco jurídico general formado por la Constitución Política del Estado, El COOTAD, la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y El Código del Buen Vivir en su correspondiente orden de prelación.

5. MARCO JURÍDICO

Como mencionábamos en el acápite precedente y en el caso que nos compete, el Estado Ecuatoriano, ha generado el marco jurídico necesario, para que serán los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADM's) los que asuman las competencias en materia de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial en sus jurisdicciones. Dicho marco jurídico se resume en el siguiente Gráfico 1:

Gráfico 1: Marco Jurídico Actual



Para una mejor comprensión, se detalla el nuevo régimen de competencias correspondiente a las responsabilidades que deberán asumir los GADMs. El mismo que se ha desarrollado a partir de la Constitución de la República del Ecuador aprobado en el año 2008.

5.1. Constitución de la Republica del Ecuador

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

5.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y la actividades aeroportuarias y portuarias.

5.3. Competencia Municipal

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes.

Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

5.4. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD

COMPETENCIAS EXCLUSIVAS DEL MUNICIPIO

Art. 55.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

- b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón;
- c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
- f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

6. POLÍTICA NACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE PARA MOVILIDAD

6.1. Objetivos

Es intrínseco de una política el perseguir un objetivo u objetivos. En el caso de las políticas de Logística y Transporte para movilidad; los objetivos son los siguientes:

- ✓ Fortalecer la gobernabilidad.
- ✓ Mejorar la competitividad.
- ✓ Mejorar la calidad de vida de la población.
- ✓ Mejorar la organización del sector.
- ✓ Reducir el nivel de siniestralidad.

6.2. Políticas

Partiendo de los objetivos expuestos, las Políticas de Logística y Transporte para Movilidad se resumen en seis que se detallan a continuación:

1. Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte , a través de una adecuada articulación, regulación y control del Sector

2. Promover la seguridad, calidad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional
3. Propiciar la integración Supranacional del país en materia de movilidad
4. Asegurar la adecuada administración, rehabilitación, construcción y mantenimiento de la infraestructura logística y de transporte a través de un nuevo modelo de gestión de delegaciones y asociaciones
5. Integrar y consolidar al territorio nacional a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de la oferta de infraestructura logística y de transporte a nivel regional y nacional, facilitando la provisión de servicios y tecnología
6. Asegurar que la conservación ambiental sea un componente transversal al desarrollo sostenible de la movilidad.

6.3. Estrategias

Para el desarrollo y cumplimiento de estas políticas, se establecieron estrategias que permitan a las instituciones y autoridades construir cuya ejecución tenga por resultado cumplir los objetivos que llevaron a establecer las políticas.

6.4. Detalle de las Políticas generales del transporte:

6.4.1. Política No.1

Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de una adecuada articulación, regulación y control del sector

Estrategias:

- ✓ Integración de los diversos modos de transporte bajo un solo rector encargado de la planificación participativa y descentralizada para el desarrollo del sector transporte.

- ✓ Propiciar un adecuado servicio de transporte masivo y de tarifas diferenciadas.
- ✓ Articular e integrar los componentes del transporte orientados hacia un Sistema Nacional de Movilidad.
- ✓ Fortalecer la institucionalidad impulsando el desarrollo sostenible del sector Transporte.
- ✓ Implementar mecanismos e instrumentos de auditoría, seguimiento y control.
- ✓ Desarrollo de la Gestión Logística en el País.

6.4.2. Política No.2

Promover la seguridad, calidad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional

Estrategias:

- ✓ Reducir la vulnerabilidad de la población, la infraestructura física y el equipamiento a través de la incorporación de los conceptos de la gestión de riesgo, seguridad de infraestructura y seguridad nacional interna y externa en la planificación de la movilidad.
- ✓ Impulsar el desarrollo del conocimiento técnico y científico en materia de movilidad y logística.

6.4.3. Política No.3

Propiciar la integración supranacional del país en materia de movilidad

Estrategia:

- ✓ Diseñar e implementar mecanismos e instrumentos que faciliten la integración supranacional del país en materia de movilidad.

6.4.4. Política No.4

Asegurar la adecuada administración, rehabilitación, construcción y mantenimiento de la infraestructura logística y de transporte a través de un nuevo modelo de gestión de delegaciones y asociaciones

Estrategia:

- ✓ Diseñar e Implementar nuevos mecanismos de delegaciones y asociaciones acordes con la Constitución y el PND

6.4.5. Política No.5

Integrar y consolidar al territorio nacional a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de la oferta de infraestructura logística y de transporte a nivel regional y nacional, facilitando la provisión de servicios y tecnología

Estrategias:

- ✓ Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional
- ✓ Atraer inversiones para tecnología y servicios a través de la creación de un programa de incentivos y ayudas , a las empresas y microempresas.

6.4.6. Política No.6

Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal al desarrollo sostenible de la movilidad

Estrategia:

- ✓ Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales, para asegurar el buen vivir.

6.5. Políticas de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

A las políticas nacionales se las ha desagregado a un segundo nivel, definiéndose políticas específicas para el Transporte Terrestre con objetivos específicos también:

1. Únicamente el Estado, podrá determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Lograr un verdadero equilibrio entre la oferta y la demanda
- ✓ Asegurar la cobertura del transporte
- ✓ Asegurar el derecho al trabajo a todas las operadoras de transporte, en condiciones de igualdad y competitividad, siempre bajo la regulación y control de la autoridad.

2. Fomentar los sistemas de transporte masivo a nivel urbano.

Se dará preferencia al transporte público colectivo/ masivo sobre el transporte individual, en áreas urbanas, propendiendo a una movilidad ordenada y sostenida, determinada por estudios técnicos.

Se normará la utilización del espacio público para el automóvil particular y la utilización del transporte público urbano en condiciones adecuadas de velocidad, comodidad y seguridad.

Se considerará reemplazar soluciones de expansión de la capacidad de la infraestructura por soluciones operativas de menor costo, asegurando la articulación entre transporte y uso de suelo que responda al modelo de ciudad definido en los Planes de Ordenamiento Territorial.

El Estado, gobiernos locales y seccionales deberán promover acciones tendientes a eliminar viajes innecesarios para reducir congestiones y saturaciones de tránsito.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- ✓ Optimizar la ocupación del espacio público.
- ✓ Mejorar el servicio a sectores que actualmente están atendidos por transporte inadecuado para sus necesidades.
- ✓ Reducir el consumo de combustibles no renovables.
- ✓ Reducir la contaminación por ruido y gases.
- ✓ Reducir los tiempos de viaje de las personas.
- ✓ Reducir la congestión vehicular.
- ✓ Optimizar la gestión del sistema.
- ✓ Controlar el mantenimiento preventivo y correctivo de su flota vehicular.
- ✓ Controlar los niveles de servicio de sus operaciones establecidos por la autoridad competente.
- ✓ Se impulsará el desarrollo de una cultura de servicio tanto por parte de los prestadores del servicio como de los usuarios del mismo.

3. Mejorar las condiciones de Seguridad en la prestación del servicio de Transporte Público. Que las empresas de transporte, obligatoriamente mantengan procesos de Selección, Capacitación, Contratación y Seguimiento y Control de Conductores.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Garantizar un grado de seguridad a los usuarios del transporte público.
- ✓ Disminuir el número de accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público.
- ✓ Asegurar que la prestación del servicio de transporte se de en las condiciones en las que fue autorizado.
- ✓ Contribuir a la seguridad vial, al utilizar los vehículos adecuados para cada tipo de operación.
- ✓ Evitar la desleal competencia en el transporte público.

4. Las tarifas de Transporte Terrestre serán determinadas técnicamente en función de una estructura de costos dependiendo de su ámbito y condiciones de operación.

La tarifa socialmente aceptable considerará modelos de compensación y/o incentivos al sector.

La ANT y los GADMs que tienen las competencias en la gestión del transporte terrestre determinarán las tarifas del transporte público en las áreas de su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Que las tarifas permitan el acceso al transporte público a la totalidad de la población.
- ✓ Asegurar la dotación de transporte a las áreas que por falta de rentabilidad no son atendidas por las operadoras de transporte.
- ✓ Que se garantice la continuidad en la prestación del servicio.

5. Toda vía deberá estar debidamente señalizada horizontal, vertical y semaforizada donde se lo requiera.

Para esto, el MTOP, los GADPs, los GADMs, la ANT y todas las instituciones que hagan señalización deberán considerar en todos los sistemas viales a su cargo, la señalización respectiva en base al Manual de Señalización Ecuatoriano a fin de utilizar códigos únicos (hoy Reglamento RTE INEN 004).

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Organizar y brindar seguridad en caminos, calles y carreteras.
- ✓ Guiar a peatones y conductores.
- ✓ Prevenir accidentes.

6. Para el transporte público de pasajeros y carga, el Estado proveerá las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Mejorar la competitividad interna y externa en transporte terrestre.
- ✓ Generar condiciones óptimas de gestión de pasajeros y manejo de carga.
- ✓ Disminuir los costos de operación de transporte.

7. LAS POLÍTICAS PARA EL GADM DEL CANTÓN MEJÍA PARA LA MOVILIDAD TERRESTRE (PMT)

Es importante dejar anotado que para el desarrollo de cualquier proyecto, el punto de partida, que a la vez se convierte en la meta esperada es la idealización del proyecto terminado. En el caso de esta consultoría enmarcada en el ámbito de la movilidad, se partió de la concepción de lo que debe ser el transporte, el tránsito y la seguridad vial para las personas: elementos para su servicio, su desarrollo y "buen vivir" (Sumak Kawsay). Es así como se han conceptualizado unas políticas generales de movilidad que buscan a través de planes y proyectos conseguir objetivos claros y concretos para la movilidad del cantón Mejía.

La política está orientada en tres aspectos a general un entorno de convivencia en el tránsito que permita la movilidad humana y de mercancías, que ésta se la realice en condiciones de máxima seguridad, eficiencia y respeto por el ambiente y finalmente a crear condiciones para que el sector transporte, como industria, se desarrolle en armonía con las demás actividades productivas del país, proveyendo servicios de calidad, para lo cual se incentivará la conformación de sistemas de movilidad competentes, complementarios e integrados a la economía nacional, compatibles con la infraestructura existente.

Además las Políticas que se van a plantear nacen del Modelo Nacional que se particulariza en cada administración y gobierno seccional conforme a su nivel de competencia. Para el caso presente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Mejía,

tomará como suyas algunas de las nacionales para desarrollar sus políticas internas institucionales.

Los objetivos estratégicos de las Políticas, PMT son:

- ✓ Fortalecer la gobernabilidad.
- ✓ Mejorar la competitividad.
- ✓ Mejorar la calidad de vida de la población.
- ✓ Mejorar la organización del sector.
- ✓ Reducir el nivel de siniestralidad.

La sostenibilidad del proceso se da mediante el fomento de la investigación de la movilidad terrestre creando instituciones que impulsen la investigación de excelencia, con personal altamente calificado.

7.1. Políticas Municipales de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

Partiendo como se dijo anteriormente de la Política Nacional y sabiendo que la prestación del servicio de transporte se debe a lo establecido en las diferentes normas aplicables, de acuerdo a lo señalado por la ANT y en función de la Ley de TTTSV, el GAD Municipal de Mejía, en el año 2011 al implementar su Dirección de Movilidad estableció ya las Políticas de Movilidad y sus objetivos para el cantón, haciendo énfasis en transporte público.

A continuación el enunciado y alcance de cada Política Pública Municipal.

- 1) **Conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Únicamente el Estado, y de acuerdo a sus competencias, el Gobierno Autónomo Descentralizado de Mejía podrá determinar y proponer el servicio de transporte:** tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Lograr un verdadero equilibrio entre la oferta y la demanda.

- ✓ Asegurar la cobertura del transporte
- ✓ Asegurar el derecho al trabajo a todas las operadoras de transporte, en condiciones de igualdad y competitividad, siempre bajo la regulación y el control de la autoridad.

2) Fomentar los sistemas de transporte masivo a nivel urbano:

se dará preferencia al transporte público colectivo/ masivo sobre el transporte individual, en áreas urbanas, propendiendo a una movilidad ordenada y sostenida, determinada por estudios técnicos.

Se normará la utilización del espacio público para el automóvil particular y la utilización del transporte público urbano en condiciones adecuadas de velocidad, comodidad y seguridad.

Se considerará reemplazar soluciones de expansión de la capacidad de la infraestructura por soluciones operativas de menor costo, asegurando la articulación entre transporte y uso de suelo que responda al modelo de ciudad definido en los planes de ordenamiento territorial.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Mejía deberá promover acciones tendientes a eliminar viajes innecesarios para reducir congestiones y saturaciones de tránsito.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- ✓ Optimizar la ocupación del espacio público.
- ✓ Mejorar el servicio a sectores que actualmente están atendidos por transporte inadecuado para sus necesidades.
- ✓ Reducir el consumo de combustibles no renovables.
- ✓ Reducir la contaminación por ruido y gases.
- ✓ Reducir los tiempos de viaje de las personas.
- ✓ Reducir la congestión vehicular.
- ✓ Optimizar la gestión del sistema.
- ✓ Controlar el mantenimiento preventivo y correctivo de su flota vehicular.
- ✓ Controlar los niveles de servicio de sus operaciones establecidos por la autoridad competente.

- ✓ Se impulsará el desarrollo de una cultura de servicio tanto por parte de los prestadores del servicio como de los usuarios del mismo.
- 3) El Gobierno Autónomo Descentralizado Mejía velará por las medidas y condiciones de **seguridad y calidad del transporte público** y en general a la movilidad, en su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Garantizar un grado de seguridad a los usuarios del transporte público.
 - ✓ Disminuir el número de accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público.
 - ✓ Asegurar que la prestación del servicio de transporte se dé en las condiciones en las que fue autorizado y con los Niveles de Servicio LoS más adecuados.
 - ✓ Contribuir a la Seguridad Vial, al utilizar los vehículos adecuados para cada tipo de operación.
 - ✓ Evitar la desleal competencia en el transporte público.
- 4) **Toda vía deberá estar debidamente señalizada horizontal, vertical y semaforizada donde se lo requiera:** Para esto, GADMs Mejía deberá considerar en todos los sistemas viales a su cargo, la señalización respectiva en base al Reglamento de señalización ecuatoriano (RTE INEN 004) a fin de utilizar códigos únicos.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Organizar y brindar seguridad en caminos, calles y avenidas en sus jurisdicciones.
 - ✓ Guiar a peatones y conductores.
 - ✓ Prevenir accidentes.
 - ✓ Tener una infraestructura vial con altos estándares de LoS.
- 5) Para el transporte público de pasajeros y carga, GADMs MEJIA **proveerá** las condiciones de desplazamiento eficientes, generando **la infraestructura logística necesaria.**

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Mejorar la competitividad interna y externa en transporte terrestre.
- ✓ Generar condiciones óptimas de gestión de pasajeros y manejo de carga.
- ✓ Disminuir los costos de operación de transporte.
- ✓ Tener el equipo humano (talento humano) requerido para el ejercicio completo de la competencia, tanto en la parte de Planificación de la movilidad, como en la gestión, administración y gerenciamiento de la misma y a futuro cuando corresponda en el control operativo.

Las grandes estrategias para la implementación de estas políticas están consideradas en el contenido del Plan de Movilidad en desarrollo.

Hay Políticas que son **transversales** a las anteriores como el tema de acceso del servicio y tratamiento especial para grupos vulnerables o de atención como es la diferenciación tarifaria y acceso al transporte de personas con capacidades especiales, así como el tema ambiental, la reducción de elementos contaminantes (emisiones, ruido o impactos visuales) y la sostenibilidad del modelo de movilidad. También es importante el uso de tecnología para el control y gerenciamiento del tránsito y el transporte público.

- 6) El Gobierno Autónomo Descentralizado Mejía velará por brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima **accesibilidad al transporte público** y en general a la movilidad, en su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Brindar y los niveles de accesibilidad al transporte y a los servicios asociados (atención al ciudadano, matriculación, terminales terrestres, etc.)
- ✓ Emitir las normas legales de obligado cumplimiento y adoptar aquellas que ya existan, para garantizar este derecho.
- ✓ Velar con el cumplimiento de la diferenciación tarifaria de los grupos vulnerables y de atención.

- ✓ Hacer cumplir las normas INEN de accesibilidad y mejora de la infraestructura vial.

7) Que el Gobierno Autónomo Descentralizado Mejía asegure que la **conservación ambiental** sea un elemento transversal como garante del **desarrollo sostenible** de la movilidad, en su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales, para asegurar el buen vivir.
- ✓ Incluya en todo su accionar el análisis de impactos ambientales motivados por la movilidad.
- ✓ Incluir acciones tendientes a lograr modelos más sostenibles y sustentables de transporte y seguir los lineamientos nacionales en materia de cambio de la matriz energética y eficiencia en el consumo.
- ✓ Emitir las normas legales de obligado cumplimiento y adoptar aquellas que ya existan, para garantizar este derecho.
- ✓ Velar con el cumplimiento de las normas.

8) Que el Gobierno Autónomo Descentralizado Mejía maximice la **utilización de medios tecnológicos** para el control, gerenciamiento y seguimiento de las Políticas de Movilidad en la gestión del Tránsito y el Transporte Terrestre, en su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- ✓ Implementar sistemas tecnológicos que faciliten el control, reduzcan las posibilidades de malas prácticas y garanticen un trato igualitario para todos los ciudadanos.
- ✓ Reducir la utilización de sistemas manuales y garantizar procesos de control y seguimiento "sin papel".

A continuación un cuadro resumen de las ocho políticas y su relación con la Políticas Nacional de Movilidad.

Tabla 1: Relación entre Políticas locales y nacionales

#	Política GADM Mejía	Relación con:	
		Política Nacional	Política Nac. de Movilidad Terrestre
1	Determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse	Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de una adecuada articulación, regulación y control del sector	Únicamente el Estado, podrá determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.
2	Fomentar los sistemas de transporte masivo a nivel urbano	Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de una adecuada articulación, regulación y control del sector	Fomentar los sistemas de transporte masivo a nivel urbano.
3	Mejorar las condiciones de la seguridad y calidad del transporte público y en general a la movilidad	Promover la seguridad, calidad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional	Mejorar las condiciones de Seguridad en la prestación del servicio de Transporte Público. Que las empresas de transporte, obligatoriamente mantengan procesos de Selección, Capacitación, Contratación y Seguimiento y Control de Conductores.
4	Realizar toda la señalización horizontal, vertical y semaforización donde se lo requiera	Integrar y consolidar al territorio nacional a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de la oferta de infraestructura logística y de transporte a nivel regional y nacional, facilitando la provisión de servicios y tecnología	Toda vía deberá estar debidamente señalizada horizontal, vertical y semaforizada donde se lo requiera.
5	Proveer las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria	Integrar y consolidar al territorio nacional a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de la oferta de infraestructura logística y de transporte a nivel regional y nacional, facilitando la provisión de servicios y tecnología	Para el transporte público de pasajeros y carga, el Estado proveerá las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.
6	Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad	Promover la seguridad, calidad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional	
7	Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal como garante del desarrollo sostenible de la movilidad	Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal al desarrollo sostenible de la movilidad	
8	Maximizar la utilización de medios tecnológicos para el control, gerenciamiento y seguimiento	Integrar y consolidar al territorio nacional a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de la oferta de infraestructura logística y de transporte a nivel regional y nacional, facilitando la provisión de servicios y tecnología	Para el transporte público de pasajeros y carga, el Estado proveerá las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.

7.2. Consideraciones generales

Todas estas políticas de movilidad deberán ser implementadas en el cantón Mejía a través de planes y programas, cuidando de incorporar obligatoriamente a todos los actores de la movilidad terrestre. Se tendrá especial cuidado para la movilidad segura de peatones y ciclistas.

En los subsiguientes productos se irán definiendo un conjunto de programas, planes y proyectos con sus indicadores de gestión y seguimiento así como con su presupuesto asociado de forma que indicando a qué Política de las enunciadas hacen relación directa. Así en el:

- ✓ Producto 2: Inventario vial y propuesta de mejoras, se incluyen los planes y programas de mejoramiento de la infraestructura vial, como señalización vial.
- ✓ Producto 4: Modelos de Gestión de Tránsito, se incluirán los programas de actuación relacionados con semaforización.
- ✓ Producto 5: Modelos de Gestión de Tráfico y Seguridad Vial, se incluirán los programas de actuación relacionados con estas materias.
- ✓ Productos 6, 7 y 9: se incluirán los programas y planes asociados al transporte público y la movilidad cantonal.

El desarrollo de planes y programas requiere de recursos, especialmente financieros, por lo que la Dirección de Movilidad en base a prioridades, propondrá el presupuesto requerido para este fin. La implementación de las políticas de Movilidad necesariamente afectará a la población, de manera positiva o negativa, por lo que es importante iniciar un diálogo con la comunidad, enfatizando que el bien de la mayoría está por encima de intereses particulares, sin dejar de considerar estos otros intereses también.

Se podría pensar que la declaración de las políticas, de por sí asegura el cumplimiento de los objetivos de beneficio a la sociedad; sin embargo, la falta de difusión a la población, la falta de compromiso de autoridades, la falta de planes reales hace que muchas veces se olviden los objetivos y llegue el fracaso de muchas Políticas Públicas.

Cabe resaltar que muchas veces, la falta de gestión de las autoridades hace que los objetivos públicos estén siendo desarrollados por manos privadas sin ningún plan ni regulación; este ha sido el caso del transporte público en el Ecuador durante varias décadas.

No olvidar la importancia de **evaluaciones** imparciales y seguimiento-valoración sobre la implementación de las políticas.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las conclusiones de este entregable:

- ✓ Se han definido ocho Políticas Públicas que abarcan toda la gestión Municipal en materia de su competencia, tanto con un horizonte cercano como a un plazo lejano.
- ✓ La definición y detalle de planes y programas se lo está realizando en cada entregable en función de su temática.
- ✓ Todas las Políticas planteadas tienen una conexión directa con la Política Nacional y, o bien derivan de ella o bien la complementan, estableciendo el nexo de lo particular a lo general en busca del bien común y la Sumak Kawsay.

Como recomendaciones a este producto:

- ✓ La primera y más importante que los proyectos que se deriven de la ejecución de las políticas tienen que precautelar la sostenibilidad del modelo y buscar sistemas de sustentabilidad tanto ambiental como autogeneración de recursos, ya que los desafíos son muy grandes, los retos a afrontar son enormes y los recursos son y serán muy limitados si no se buscan fuentes alternas de financiación.
- ✓ Cualquier acción que se desarrolle o medida que se implemente debe considerar tanto a la generalidad y especialmente a los grupos vulnerables para que la movilidad sea un derecho

común y extendido a todos los ciudadanos y no sólo a un grupo de favorecidos.

- ✓ Para desarrollar estas Políticas se debe tener un recurso humano preparado técnicamente, socialmente receptivo y muy alineado con las máximas autoridades del cantón ya que algunas de las líneas de acción planteadas tendrán costos políticos inmediatos y serán medidas no populares pero que a la larga mejorarán la movilidad y la eficiencia de la infraestructura sin grandes inversiones económicas. hay que asumir que todo cambio conlleva una reacción y en la medida que se sea capaz de trabajar con la comunidad y explicar los alcances del cambio y sus ventajas la ciudadanía verá con buenos ojos las acciones que deban tomarse siempre que estén bien fundamentadas.

Atentamente,

Sr. Francisco Campaña

Gerente General - SIGETRANS S.A.

Sigetrans

9. ANEXOS

9.1. Bibliografía

1. The public administration dictionary / Ralph C. Chandler, Jack C. Plano, Santa Barbara, Calif 1988
2. Revista de Estudios Políticos (Nueva Época) Núm. 62. Octubre-Diciembre 1988, LAS POLÍTICAS PÚBLICAS: EL SISTEMA POLÍTICO EN ACCIÓN, Francesc Pallares
3. ¿Qué Es Una Política Pública?, Domingo Ruiz López, Carlos Eduardo Cadenas Ayala.
4. Campos, J., de Rus, G. y Nombela, G. Antoni Bosch. (2003). Economía del Transporte.
5. Ortúzar, J. de D. y WILLUMSEN, L.G., John Wiley & Sons,. Chichester. 3ª Edición, 2001, Modelos de Demanda de Transporte.
6. Campos, J., de Rus, G. y Nombela, G. Antoni Bosch. (2003). Economía del Transporte.
7. www.glosario.net
8. Ruibal Handabaka, Alberto, Fimart S.A.C.; (2006). Corredores Interoceánicos Suramericanos.
9. Campos, J., de Rus, G. y Nombela, G. Antoni Bosch. (2003). Economía del Transporte.
10. [Comtois Claude, Le transport intermodal, Universidad de Montreal.](#)
11. Castro, Martín, El transporte multimodal: conceptos y sujetos, Instituto Juan Herrera de España
12. [www.ingenieriadetransporte.cl Escuela de Ingeniería UC. Departamento Ingeniería de Transporte y Logística.](#)
13. Lozano, María del Pilar, Transporte multimodal y logística del transporte, Universidad Nacional de Colombia
14. Entrevista realizada al Profesor Salomón Jaya, Director del CETIF, 7 de enero del 2008
15. [www.ingenieriadetransporte.cl,escueladeingenieriauc.departamentoingenieriadetransporteylogistica](#)
16. Porter, Michael, Ser competitivo, Ediciones Deusto, 2003
17. Handabaka Ruibal Alberto, Criterios Logísticos de Selección, Editorial Norma
18. Manual de formulación de Políticas Públicas (2008). Secretaría Nacional de Planificación Ecuador.
19. Política de Transporte e Infraestructura para la Movilidad y la Logística (MTOP-2009)

9.2. Política de Transporte e Infraestructura para la Movilidad y la Logística (MTOP-2009)