

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Políticas Públicas

Convocatoria 2023-2024

Tesina para obtener el título de Especialización en Diseño de Políticas Públicas

ANÁLISIS DEL DISEÑO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE (PMUS) PARA IMPLEMENTARLA EN LA CIUDAD DE LOJA.  
CASO DE ESTUDIO: LOJA. PERIODO DE ANÁLISIS: 2012 HASTA 2023.

Stefany Carolina Zúñiga Jaramillo

Asesor: Alejandro Hernández Luis

Lectora: Mónica Johanna Morales Alonso

Quito, noviembre de 2024

## **Dedicatoria**

A Dios y mi familia.

## **Epígrafe**

## Índice de contenidos

Resumen .....	10
Agradecimientos.....	12
Introducción .....	13
Capítulo 1. La idea del diseño de políticas públicas como marco analítico.....	16
1.1. Elementos del Marco Analítico.....	16
1.2. Actividades del Diseño de una Política Pública.....	17
1.3. Lógica, fragmentación y debilidad institucional .....	19
1.4. Fragmentación institucional .....	21
1.5. Debilidad institucional .....	21
Capítulo 2. Estructuración del problema de política pública .....	22
2.1. Identificación y definición del problema.....	22
Capítulo 3. Los instrumentos de la política pública de movilidad .....	26
3.1. Instrumentos de Puesta en Agenda.....	26
3.1.1. Posicionamiento político .....	26
3.1.2. Proyectos que se han ejecutado .....	27
3.2. Instrumentos de Formulación de Política.....	29
3.2.1. Lo deseable de la PNMUS .....	30
3.2.2. Lo posible para la Política de Movilidad Urbana Sostenible .....	30
3.3. Instrumentos de Coordinación .....	33
3.3.1. Coordinación existente entre actores en la ciudad de Loja .....	33
3.3.1.1. Participación.....	34
3.4. Instrumentos de Interacciones Políticas .....	35
3.4.1. Competencias .....	35
3.4.2. Desafíos institucionales.....	36
Capítulo 4. La búsqueda de una estrategia de movilidad urbana y sostenible para Loja.....	38
4.1. Medios necesarios de acuerdo con las estrategias de la PNMUS. ....	39

4.1.1. Estructura Organizacional .....	39
5. Conclusiones .....	40
6. Recomendaciones.....	41
6.1. Iniciativas Nacionales.....	42
6.1.1. Intervención en los instrumentos.....	42
6.2. Iniciativas Municipales .....	42
6.2.1. Mayor intervención entre el gobierno local y la sociedad (intervención de instrumento nato y planificación estratégica).....	42
6.2.2. Capacidad técnica y formación .....	43
6.2.3. Financiamiento y recursos.....	43
6.2.4. Coordinación y planificación estratégica (movilidad y planificación urbana).....	43
6.3. Directrices de política estratégica integral para mejorar la movilidad sustentable. ....	44
6.4. Proyectos propuestos y su priorización .....	44
ANEXOS.....	49
Anexo 1. Planes políticos que abarquen la movilidad urbana y sostenible por cada administración municipal desde el 2014 hasta la actualidad.....	49
Anexo2. Proyectos que se han vinculado con la movilidad urbana en Loja .....	50
Anexo 3. Objetivos, estrategias y metas del PNMUS .....	52
Anexo 4. Capacitaciones realizadas por la UCOT .....	53
Anexo 5. Matriz de servicios y competencias de tránsito y gestión del suelo. ....	54
Anexo 6. Implementación de acciones prácticas de la movilidad sostenible.....	55
Anexo 7. Proyectos con su plan de acción del plan de movilidad de Ambato.....	58
Anexo 8. Proyectos con su plan de acción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca.....	61
Anexo 9. Propuesta de proyectos de acuerdo con las política estratégica planteadas.....	65
Anexo 10. Propuesta de proyectos necesarios, su detalle de acciones, actores, presupuesto referencial y su priorización. ....	66

## **Lista de ilustraciones**

### **Gráficos**

Gráfico. 1. Proceso causal del diseño de políticas .....18

### **Tablas**

Tabla 1. Estrategias y organismos necesarios para la implementación del PNMUS.....39

Tabla 2. Propuesta de planificación estratégica .....43

## **Lista de abreviaturas y siglas**

<b>ACCOUNTABILITY:</b>	Responsabilidad de los actores públicos por sus acciones y resultados frente a la sociedad y sus representantes. Implica transparencia y rendición de cuentas en la gestión pública.
<b>AFD</b>	Agencia Francesa de Desarrollo
<b>ANRCTTTSV</b>	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
<b>ANT</b>	Agencia Nacional de Tránsito
<b>BDE</b>	Banco de Desarrollo Ecuatoriano
<b>CAF</b>	Cooperación Andina de Fomento
<b>CICC</b>	Comité Interinstitucional de Cambio Climático
<b>CPCS</b>	Consejo de Participación Ciudadana y Social
<b>DMTTL</b>	Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre
<b>GAD:</b>	Gobierno Autónomo Descentralizado, referido a los gobiernos locales en Ecuador.
<b>GIZ</b>	Cooperación Técnica Alemana
<b>ECU 911:</b>	Servicio Integrado de Seguridad Ecuatoriano.
<b>IESS:</b>	Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.
<b>INSTRUMENTOS NATO:</b>	Término utilizado para describir las herramientas o mecanismos de política pública, incluyendo nodalidad, autoridad, tesoro y organización.
<b>LOTTTSV:</b>	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
<b>LOOTUGS:</b>	Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo.
<b>MTOP</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
<b>UTPL</b>	Universidad Técnica Particular de Loja

UMTTTSV	Unidades de movilidad tránsito transporte terrestre y seguridad vial
PDOT	Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
PMUS:	Política de Movilidad Urbana Sostenible.
PNMUS:	Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.
PUGS:	Plan de Uso y Gestión del Suelo.
RELACIÓN COERCITIVA:	Aplicación de medidas autoritarias por parte de la entidad gubernamental para imponer políticas o resolver conflictos. Este enfoque se basa en el uso de la autoridad, legislación, regulaciones estrictas y multas. Si bien este enfoque puede ser efectivo para alcanzar una conformidad rápida, también puede generar resistencia, resentimiento y un aumento en la polarización entre el gobierno y la comunidad.
RELACIÓN COLABORATIVA:	Implica la participación y el compromiso mutuo entre los diversos actores involucrados (ciudadanía, organizaciones civiles, sector privado, entre otros) en el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas. Este enfoque se caracteriza por el diálogo abierto, la negociación, y la búsqueda de consensos. Aunque esta implementación puede requerir más tiempo y esfuerzo inicial, fortalece la legitimidad y la gobernanza.
STAKEHOLDERS:	Grupos de interés o partes interesadas que se ven afectados por o tienen un interés en el resultado de un proceso político o proyecto. Esto incluye ciudadanos, empresas, organizaciones no gubernamentales, y entidades gubernamentales, entre otros.
UCOT:	Unidad de Control de Operaciones de Tránsito.
UIDE	Universidad Internacional del Ecuador
UNL	Universidad Nacional de Loja
UTPL	Universidad Técnica Particular de Loja

### **Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesina**

Yo, Stefany Carolina Zúñiga Jaramillo, autor de la tesis titulada “Análisis del Diseño de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para implementarla en la ciudad de Loja. Periodo de análisis: 2012 hasta 2023”, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de especialización, concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, noviembre de 2024



Firma

Stefany Carolina Zúñiga Jaramillo

## Resumen

La tesina titulada " Análisis del Diseño de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para implementarla en la ciudad de Loja. Periodo de análisis: 2012 hasta 2023" aborda un problema de política crucial relacionado con la movilidad y la planificación urbana en ciudades de tamaño intermedio como Loja, Ecuador. La investigación se centra a los múltiples desafíos inherentes a la puesta en agenda, sumada a la debilidad institucional y la falta de integración de políticas de movilidad y planificación urbana, que han afectado la implementación de estrategias sostenibles y coherentes.

A pesar de las normativas existentes, la ciudad enfrenta deficiencias en la coordinación y ejecución de estas políticas, lo que subraya la importancia de un enfoque integrado.

La pregunta de investigación del estudio es ¿cómo los factores institucionales interfieren en el diseño efectivo de una Política de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en Loja? Logrando obtener medidas de ciudades latinoamericanas que han implementado con éxito políticas similares, proporcionando un marco de referencia para la ciudad de Loja.

Para responder esta pregunta, el estudio utiliza un enfoque metodológico mixto que combina técnicas cuantitativas y cualitativas. Este enfoque permite una exploración detallada tanto de resultados concretos como de percepciones y experiencias de los stakeholders involucrados.

El estudio revela hallazgos significativos en el marco del diseño de políticas públicas, destacando una ruptura notable desde la puesta en agenda. El gobierno actual no reconoce la movilidad urbana como un tema relevante o que merezca atención, a pesar de contar con la competencia y la presión de grupos interesados. A pesar de la importancia crítica de la movilidad urbana, debido a la complejidad de los problemas sociales involucrados y los desafíos inherentes al transporte público, la infraestructura, la regulación de vehículos y la sostenibilidad, la municipalidad presta poca atención a la toma de decisiones fundamentales.

Este problema se agrava por la deficiente interacción entre entidades, la falta de alianzas efectivas y las diferencias en percepciones y valores entre los actores involucrados. Estas circunstancias dificultan la coordinación necesaria para una implementación efectiva de políticas de movilidad urbana sostenible.

Las principales lecciones de diseño derivadas de planes implementados en Latinoamérica incluyen la necesidad de una mayor transparencia y rendición de cuentas, así como el

fortalecimiento de la participación ciudadana. Se destaca la importancia de establecer una estructura de "accountability" más autónoma que minimice la influencia de intereses particulares.

Adicionalmente, se destaca la importancia de desarrollar capacidades analíticas y de planificación integrada que incorpore la movilidad urbana sostenible en todas las fases del desarrollo urbano y la necesidad de establecer mecanismos de coordinación y diálogo entre diferentes niveles de gobierno y actores clave, incluyendo el fomento de alianzas público-privadas. Implementar herramientas de priorización y evaluación como el análisis de impacto ambiental y la evaluación multicriterio para ayudar a priorizar inversiones y políticas que maximicen los beneficios sociales y ambientales a largo plazo como el respaldo internacional.

Finalmente, el estudio subraya la importancia de abordar los problemas de puesta en agenda y las debilidades institucionales para diseñar e implementar una Política de Movilidad Urbana Sostenible efectiva en Loja. La adopción de un enfoque integrado, transparente y participativo es esencial para superar las barreras actuales y avanzar hacia un sistema de movilidad urbana más sostenible y equitativo.

## **Agradecimientos**

Dr. Alejandro Hernández Luis

Arq. Alexandra Silva

Ing. Ernesto Veintimilla

Dr. Esteban Sarmiento

Dr. Marlon Severino

Ing. Wilson Jaramillo

Mgr. Mariela Veloz

Arq. Mayra Herrera

## **Introducción**

La movilidad urbana y la planificación son fundamentales para el desarrollo y la organización eficaz de las ciudades, afectando directamente la calidad de vida, la sostenibilidad ambiental y la equidad social. En la ciudad de Loja, la relevancia de estos aspectos se magnifica debido a su tamaño intermedio y a las particularidades de su contexto urbano y social. A pesar de la existencia de políticas y normativas dirigidas a mejorar la movilidad y la planificación, como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, existe una desconexión notable entre la legislación y su aplicación práctica, lo que se manifiesta en una implementación fragmentada y a menudo ineficaz de las políticas públicas relacionadas.

Diversos aportes teóricos sobre movilidad y planificación urbana subrayan la importancia de un enfoque integrado y centrado en las personas. Jane Jacobs (1961) destaca la relevancia de la interacción social y el uso mixto del suelo. Asimismo, Robert Cervero (2003) enfatiza la conexión entre transporte y desarrollo urbano, así como la planificación integrada. Por su parte, Peter Newman y Jeffrey Kenworthy (1999) resaltan la necesidad de integrar estrategias de movilidad sostenible que promuevan modos de transporte más eficientes y ecológicos, reduciendo así la dependencia del automóvil.

A pesar de estas estrategias analizadas en varios países y por diversos autores reconocidos, la falta de políticas y planificación integrada sigue siendo un problema, especialmente en países latinoamericanos. En Ecuador, la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) enfrenta desafíos como la ausencia de una planificación urbana y de transporte integrada, lo que ha resultado en un crecimiento desordenado. La alta dependencia del automóvil privado sigue siendo un desafío significativo, agravado por la falta de alternativas de transporte eficientes y accesibles. Además, las restricciones presupuestarias a nivel municipal y nacional limitan la capacidad para invertir en infraestructura y tecnología de transporte sostenible.

La Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), implementada en 2023, se presenta como una respuesta a estos desafíos de movilidad en ciudades como Loja, donde la planificación y la movilidad urbana sostenible son cruciales para el futuro desarrollo. A pesar de esto, la falta de integración efectiva entre las políticas de movilidad y uso del suelo y la planificación urbana ha resultado en la caducidad del último plan de movilidad en 2022 y la reciente implementación del Plan Urbano de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) en 2021, que,

aunque esenciales, no han logrado una coordinación o ejecución coherente. Esta desconexión entre la visión estratégica y su materialización práctica pone de manifiesto la necesidad de un enfoque más integrado y coordinado que pueda adaptarse a las particularidades locales y fortalecer los mecanismos institucionales y de rendición de cuentas.

Este estudio investigativo busca responder a la pregunta: ¿Cómo pueden optimizarse las estrategias y estructuras institucionales para implementar eficazmente la PNMUS en ciudades de tamaño medio como Loja? La investigación sostiene que una mejor coordinación y alineación entre la movilidad urbana sostenible y la planificación urbana, junto con una ejecución más transparente y responsable, pueden mejorar significativamente los sistemas de movilidad en Loja, promoviendo un desarrollo urbano más justo y sostenible y potenciando la economía local mediante una mejor conectividad y accesibilidad.

La estrategia actual de la PNMUS busca fomentar la sostenibilidad y el autofinanciamiento a través de fondos verdes, estableciendo objetivos claros como la reducción de la congestión vehicular, el fomento del transporte no motorizado, y la mejora de la calidad del aire urbano. Sin embargo, la efectividad de estas políticas en Loja dependerá crucialmente de su capacidad para adaptarse a las necesidades y particularidades locales, así como de fortalecer las instituciones locales y los procesos de rendición de cuentas. La integración adecuada de estas políticas con la gestión de recursos urbanos y una mayor transparencia son esenciales para superar los desafíos actuales.

El documento está estructurado para abordar los desafíos y oportunidades de la implementación de la PNMUS en Loja mediante un marco teórico y revisión de literatura en que se analiza a través del marco analítico de diseño de políticas públicas los instrumentos relevantes que fundamentan la movilidad urbana sostenible y la planificación integrada, junto con estudios de caso en Latinoamérica. Con una descripción de enfoques metodológicos mixtos, incluyendo análisis documental, entrevistas con actores clave y observación directa, para proporcionar una comprensión holística tanto de los resultados cuantitativos como de las percepciones cualitativas de los involucrados.

A través de todos los datos recogidos, se evaluará e identificará patrones, desafíos y oportunidades para la implementación de la PNMUS, con un enfoque en la adaptabilidad a las condiciones locales y la mejora de la gobernanza como la rendición de cuentas.

Para la presentación de los hallazgos principales, se propondrá recomendaciones prácticas para alinear las expectativas y objetivos de la PNMUS. Sumando las principales lecciones

aprendidas y delineación de pasos futuros para la implementación efectiva de políticas de movilidad urbana sostenible en Loja y otras ciudades similares.

Este enfoque integral tiene como objetivo proporcionar una base sólida para la implementación efectiva de una política de Movilidad Urbana Sostenible en Loja, con el potencial de extender sus lecciones a otros contextos urbanos en América Latina.

## **Capítulo 1. La idea del diseño de políticas públicas como marco analítico**

La importancia del marco analítico en el diseño de políticas públicas radica en su capacidad para proporcionar un enfoque sistemático y coherente que permita entender y abordar los complejos procesos involucrados en el desarrollo e implementación de políticas. Se propone enfrentar los desafíos de manera secuencial, a pesar de que la política no siempre sigue patrón sistemático. Es necesario guiar el proceso considerando los cuatro elementos que interactúan en las decisiones políticas: causalidad, instrumentación, evaluación e intervención (Hernández 2019, 68). Estos elementos deben tener en cuenta la identificación y definición del problema, el entorno político, económico y social, los actores clave y sus intereses, los objetivos y metas existentes y necesarios, la selección de instrumentos, las posibles políticas y la comparación de alternativas, para finalmente desarrollar un plan detallado para la ejecución de la política.

### **1.1.Elementos del Marco Analítico**

La causalidad es la definición de problemas y la comprensión de sus causas subyacentes, es posible establecer objetivos estratégicos que consideren los intereses de los actores y políticos, facilitando su inclusión en la agenda. La causalidad se fundamenta en la explicación de los factores mediante teorías y afirmaciones gubernamentales.

Dado que "los problemas no están siempre ordenados o correctamente estructurados, siendo difícil predecir sus soluciones" (Hernández 2019, 80); un marco analítico describe el comportamiento de los actores, analiza las agendas y los instrumentos seleccionados, y explica el rol de las instituciones en el proceso.

La propuesta implica describir el comportamiento de los actores, analizar las agendas y los instrumentos seleccionados, así como explicar el rol de las instituciones en el proceso. Para la implementación, es fundamental comprender el problema y crear o seleccionar los medios adecuados (Hood 1989 citado en Hernández 2019, 73) así como los mecanismos subyacentes que permiten el funcionamiento de estos instrumentos.

La instrumentación es la elección de instrumentos pueden ser individuales o combinados, y su elección puede ser más racional y técnica, o más familiar y adaptada, dependiendo a la situación específica del problema.

Comprender los instrumentos permite entender la complejidad de la realidad y el proceso intelectual necesario para su elección, aplicación o mejora.

Visualizar la política como un proceso teórico presentado de forma secuencial es propuesto por Fontaine, Medrano-Caviedes y Narváez (2019). Sin embargo, además de los instrumentos elegidos, es crucial analizar a los actores y el papel de las instituciones en el proceso, ya que el contexto, los mecanismos y los resultados están entrelazados y en constante evolución. La investigación es esencial para evidenciar las fuerzas causales dentro de un contexto particular y los factores o circunstancias que contribuyen al funcionamiento efectivo de la política (Hernández 2019, 77).

La evaluación permite mapear los resultados del proceso de política y sus normativas, considerando tanto las acciones de implementación como los objetivos a alcanzar. Esta evaluación puede ser de impacto o continua, e incluye los valores políticos y sociales subyacentes, requiriendo evaluaciones continuas y retroalimentaciones en cada proceso.

La intervención se entiende como estructuras de implementación (Peter 2018 citado en Hernández 2019, 78). Esto implica considerar no solo los instrumentos, sino también las instituciones, procedimientos, factibilidad de implementación, recursos y condiciones de contexto, ya que las condiciones son cambiantes y las reglas deben ser adaptativas.

Es por lo que el diseño de la Política de Movilidad Urbana Sostenible para la ciudad de Loja se establece a través de un marco analítico sólido que aborda los diferentes aspectos técnicos, políticos y sociales involucrados en la formulación e implementación de esta política. Este marco asegura que cada actividad esté sustentada en una comprensión profunda de la causación, una instrumentación adecuada, intervenciones estratégicas y evaluaciones continuas.

Tomando en consideración las distintas actividades con base en Fontaine (2021), como: puesta en agenda, planificación estratégica, modo de gobernanza (coordinación + interacciones) y resultado. Cada una de estas actividades incluye los cuatro elementos antes descritos, como: causación, instrumentación, intervención y evaluación.

## **1.2. Actividades del Diseño de una Política Pública**

Tomando en consideración el proceso de implementación de la Política pública, podemos desglosar las diferentes entidades de su diseño, tomando en consideración sus actividades, las mismas que se estructuran en cinco componentes clave y van desde la puesta en agenda hasta los resultados finales.

### Gráfico. 1. Proceso causal del diseño de políticas

Mecanismo teórico	Puesta en agenda	Formulación de la política	Coordinación institucional	Interacciones políticas	Resultados de política
	(T)	(A)	(B)	(C)	(O)

Fuente: Fontaine, Medrano-Caviedes y Narváez (2019, 72).

La puesta en agenda implica definir los objetivos estratégicos que deben ser alcanzados. La causación se manifiesta en la identificación y definición del problema a abordar, considerando las causas subyacentes. La instrumentación se refiere a las medidas propuestas para alcanzar dichos objetivos. La intervención y evaluación en esta etapa son mínimas, pero la evaluación inicial del contexto político, económico y social es fundamental.

En la fase de la formulación de la política, se desarrollan las medidas específicas para cada objetivo identificado en la etapa anterior. La causación continúa con la comprensión profunda del problema y sus causas. La instrumentación se enfoca en la selección y diseño de los instrumentos adecuados para abordar el problema. La intervención implica la participación de actores clave en la formulación de políticas, y la evaluación preliminar de las posibles soluciones se realiza para asegurar su viabilidad.

La etapa de la coordinación de las relaciones entre las diferentes agencias y actores involucrados. La causación implica analizar cómo las relaciones interinstitucionales afectan la implementación de la política. La instrumentación en esta fase se refiere a la creación de mecanismos de coordinación y cooperación. La intervención incluye la asignación de roles y responsabilidades, y la evaluación continua de la coordinación es esencial para ajustar y mejorar las interacciones entre las agencias.

En las interacciones políticas se consideran las instituciones (legislativo, gobierno local y sociedad) y cómo interactúan para implementar la política. La causación se aborda al identificar las influencias políticas que pueden afectar la implementación. La instrumentación implica diseñar estrategias para navegar por estas interacciones. La intervención es crítica, ya que las decisiones políticas deben ser adaptadas para garantizar el apoyo y la cooperación, y la evaluación se centra en el impacto de estas interacciones en la implementación de la política.

Los resultados es la evaluación de los objetivos alcanzados. La causación revisa si los problemas iniciales han sido resueltos. La instrumentación analiza la efectividad de los

instrumentos utilizados. La intervención reflexiona sobre cómo las acciones tomadas han afectado los resultados, y la evaluación final mide el éxito de la política en términos de los objetivos propuestos y alcanzados.

Tomando en consideración las barreras de interacción existente y la importancia de la institucionalidad la misma que radica a la forma en que cualquier organización pública (entendidas como las reglas formales e informales, normas y estructuras organizativas) influyen en la formulación, implementación y evaluación de políticas.

### **1.3. Lógica, fragmentación y debilidad institucional**

La lógica institucional abarca el marco dentro del cual se establecen las reglas y procedimientos necesarios para la adopción y ejecución de políticas públicas. Este marco define roles y funciones específicas para cada actor involucrado, asegurando que todos comprendan sus responsabilidades y áreas de competencia. Además, incorpora mecanismos de evaluación y rendición de cuentas para medir el desempeño y exigir responsabilidad por los resultados obtenidos, así como procesos de socialización que establecen expectativas de comportamiento, promoviendo la cohesión y cooperación dentro de la organización.

Un marco institucional sólido y coherente es esencial para garantizar la eficacia, legitimidad y participación en el proceso de toma de decisiones e implementación de políticas. Según Fontaine (2021), esta efectividad puede ser evaluada en función de los objetivos y los instrumentos necesarios que se pueden adoptar.

Por el contrario, la fragmentación institucional genera conflictos de intereses y responsabilidades, limitando la capacidad operativa de la entidad. En ese sentido, es fundamental distinguir entre fragmentación y debilidad institucional, lo que permite identificar claramente las discontinuidades en la implementación de la política.

La fragmentación institucional se refiere, específicamente, a la dispersión de funciones, responsabilidades y poderes entre múltiples entidades o niveles de gobierno sin una adecuada coordinación. Esta dispersión puede resultar en la duplicación de esfuerzos, conflictos de competencia y una falta de coherencia en la implementación de políticas públicas. La falta de alineación entre las distintas entidades puede llevar a la adopción de políticas contradictorias y a una eficiencia administrativa reducida (Ostrom, 2010) La debilidad institucional se refiere a la incapacidad de las instituciones para desempeñar eficazmente sus funciones debido a una falta de recursos, capacidades o legitimidad. En el ámbito de las políticas públicas, la

debilidad institucional puede manifestarse a través de la corrupción, una baja capacidad administrativa, falta de transparencia y rendición de cuentas, y una limitada capacidad para hacer cumplir las leyes y regulaciones. Estas deficiencias socavan la confianza pública y la eficacia de las políticas implementadas (North, 1990).

Es esencial analizar las competencias y responsabilidades de cada institución involucrada en la movilidad y la planificación urbana para identificar solapamientos y áreas de mejora en la colaboración interinstitucional, así como la falta de alineación y cooperación en la consecución de una visión común.

Comprende el marco institucional en el que se establecen las reglas y procedimientos necesarios para la adopción y ejecución de las políticas públicas.

Dentro de las reglas, procedimientos y estructuras organizativas se incluyen: roles y funciones específicas para cada actor involucrado, asegurando que todos comprendan sus responsabilidades y áreas de competencia; mecanismos de evaluación y rendición de cuentas para evaluar el desempeño de los individuos y exigir responsabilidad por los resultados obtenidos y la socialización estableciendo expectativas de comportamiento que promuevan la cohesión y la cooperación dentro de la organización.

La institucionalidad dentro del Gad Municipal establece reglas y procedimientos (instrumentos) para la adopción de la política, por lo que es indispensable la asignación clara de responsabilidades entre las diferentes actores involucrados. Esto incluye la definición de roles y funciones específicas, así como mecanismos para evaluar el desempeño y exigir responsabilidad por los resultados obtenidos.

Es decir, se quiere un marco institucional sólido y coherente que garantice la eficacia, la legitimidad y la participación en el proceso de toma de decisiones y la implementación de la política. Esta efectividad de acuerdo con Fontaine (2021), puede ser evaluada de acuerdo con los objetivos y los instrumentos que se requieren y pueden ser adoptados.

La fragmentación institucional genera conflictos de intereses y responsabilidades, limitando así la capacidad operativa de la entidad. Por esta razón, es fundamental distinguir entre fragmentación y debilidad institucional, lo que permite identificar claramente las discontinuidades en la implementación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS).

#### **1.4. Fragmentación institucional**

La fragmentación institucional se refiere a la dispersión de funciones, responsabilidades y poderes entre múltiples entidades o niveles de gobierno sin una adecuada coordinación. Esta dispersión puede resultar en la duplicación de esfuerzos, conflictos de competencia y una falta de coherencia en la implementación de políticas públicas. La falta de alineación entre las distintas entidades puede llevar a la adopción de políticas contradictorias y a una eficiencia administrativa reducida. Ostrom, E. (2010).

#### **1.5. Debilidad institucional**

La debilidad institucional se refiere a la incapacidad de las instituciones para desempeñar eficazmente sus funciones debido a una falta de recursos, capacidades o legitimidad. En el ámbito de las políticas públicas, la debilidad institucional puede manifestarse a través de la corrupción, una baja capacidad administrativa, falta de transparencia y rendición de cuentas, y una limitada capacidad para hacer cumplir las leyes y regulaciones. Estas deficiencias socavan la confianza pública y la eficacia de las políticas implementadas. North, D. (1990)

Es esencial analizar las competencias y responsabilidades de cada institución involucrada en la movilidad y la planificación urbana para identificar solapamientos y áreas de mejora en la colaboración interinstitucional; e identificar la falta de alineación y cooperación en la consecución de una visión común.

## **Capítulo 2. Estructuración del problema de política pública**

La situación actual de la movilidad urbana en la municipalidad de Loja destaca la urgencia de un enfoque integral que aborde los desafíos multifacéticos identificados. La congestión vehicular, el aumento de vehículos privados y la deficiente infraestructura de transporte público subrayan la necesidad de una planificación efectiva y una colaboración intersectorial.

Como punto de partida, se examina el contexto actual, se identifican los problemas clave y se analiza la política objeto de estudio. A partir de este análisis, se propone una serie de soluciones sostenibles y equitativas que puedan mejorar la calidad de vida de los habitantes y promover un desarrollo urbano más armonioso y eficiente. Este documento de políticas sostiene que es esencial fomentar la participación ciudadana y la coordinación entre diferentes sectores para lograr una implementación exitosa de estas soluciones.

### **2.1. Identificación y definición del problema**

La falta de estrategias consistentes de uso del suelo y el desarrollo insuficiente de nuevas centralidades urbanas han conducido a una congestión vehicular pronunciada, agravada por el incremento de vehículos privados y un sistema de transporte público que adolece de calidad e infraestructura para una movilidad sostenible. La ausencia de una planificación estratégica tanto urbana como en la movilidad se enraíza en la carencia de un plan de movilidad adecuado y un plan de uso y gestión de suelo que no contempla temas como que el 63,42% de la población en la ciudad de Loja requiere servicios de transporte urbano, según la ordenanza No. 031-2021. No obstante, existe una marcada preferencia por el uso del automóvil privado o taxis, alcanzando al 67% de la población (Jara 2022). Esta elección promueve la necesidad de disponer tanto de estacionamientos privados como de espacios de aparcamiento en la vía pública, contribuyendo al aumento del tráfico vehicular y a niveles elevados de contaminación ambiental y sonora.

Es necesario disminuir la centralidad existente en la ciudad, dado que gran parte del espacio urbano está ocupado por usos como producción y servicios (27,56%), intercambio (15,16%), gestión administrativa (4,46%), centros educativos (5,51%) y estacionamientos (2,49%).

Estos usos, que representan más del 55,18% del total, se concentran en el centro de la ciudad, provocando congestión vehicular, especialmente en el casco antiguo (Zúñiga 2018).

El insuficiente flujo vehicular y la escasez de zonas de estacionamiento, junto con la falta de una regulación adecuada, provocan prácticas indebidas como la formación de dobles filas o el

estacionamiento en áreas prohibidas. Estas acciones agravan el caos en las calles y generan considerables molestias para los peatones.

La preferencia por el uso del vehículo particular y el taxi continúa siendo la más alta, con una tasa de 2.70 por habitante, según el informe No. 031-2021. Esta situación se atribuye a la insuficiente inversión en el transporte público y en alternativas de movilidad más sostenibles, que deberían estar respaldadas por redes y conexiones intermodales eficientes.

Para enfrentar estos desafíos, el director de movilidad subraya la importancia de colaborar con entidades privadas, colectivos y otras direcciones municipales, además de reconocer las restricciones presupuestarias que limitan la ejecución de proyectos vitales. Según la cédula presupuestaria del GAD Municipal de Loja para el año 2023, la asignación de recursos destinada a la unidad de transporte y comunicación, específicamente para realizar los "estudios de factibilidad del programa de movilidad de la ciudad de Loja", asciende a \$279,958.54. Este monto ha ido disminuyendo y adaptándose de acuerdo con las necesidades municipales, lo que limita la implementación o construcción de proyectos pendientes.

Entre los numerosos informes y solicitudes de los ciudadanos respecto a la implementación del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), en regulación y control urbano se destaca la existencia de una planificación de vías urbanas que limita tanto la construcción como la continuidad de la infraestructura vial. Actualmente, no se cuenta con un proyecto que incluya el mejoramiento o la construcción de aceras para peatones ni la creación de un carril exclusivo para bicicletas, lo cual indica que la movilidad no está siendo adecuadamente integrada en la planificación.

Esta problemática se interconecta con la necesidad imperativa de democratizar el conocimiento dentro de la municipalidad y de fomentar un activismo local más robusto. La cultura política dominante, centrada en la asignación de méritos individuales por proyectos, ha tenido efectos contraproducentes en la ejecución de políticas de movilidad eficientes.

La participación ciudadana ha sido insuficiente en el proceso de toma de decisiones.

Recientemente, el cabildo decidió revocar la peatonalización del centro histórico, argumentando un estudio de la Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre que señala un bajo uso de estas áreas para la movilidad alternativa. La información proporcionada sobre este tema no está actualizada ni es accesible dentro de la dirección por lo que resulta en decisiones centralizadas por el ente gubernamental, sin considerar adecuadamente la opinión pública.

La relevancia de la participación ciudadana y la colaboración entre distintos actores sociales y autoridades es crucial para catalizar cambios significativos que no solo mejoren la movilidad urbana, sino que también promuevan la conciencia ambiental y el manejo responsable de los recursos. David Arellano y otros (2014, 120) enfatiza la importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas, señalando que un mayor involucramiento de la comunidad puede conducir a soluciones más adaptadas a las necesidades locales. En el contexto de la ciudad de Loja, esta sinergia debe ser el eje central de cualquier iniciativa de planificación y desarrollo urbano. La participación activa de los ciudadanos no solo legitima el proceso, sino que también enriquece las políticas con una diversidad de perspectivas y conocimientos locales.

Para la planificación de proyectos eficaces, es indispensable contar con una asesoría jurídica competente, una clara separación de funciones orgánicas y administrativas, y una estructura departamental bien definida. El problema es que “las necesidades de la ciudadanía son transversales, y los entes públicos son sectoriales”. (Waissblusth y Larraín 2009, 555)

La reinención del gobierno implica la creación de estructuras organizativas flexibles y adaptativas, apoyadas por equipos legales que aseguren el cumplimiento de las normativas. En Loja, esto significa que cada departamento debe tener roles y responsabilidades claramente definidos, minimizando la burocracia y mejorando la eficiencia en la implementación de políticas. Un equipo legal calificado puede facilitar la navegación de los complejos marcos normativos y garantizar que las políticas sean tanto justas como ejecutables.

La priorización de servicios básicos y las limitaciones de recursos, exacerbadas por deudas previas, demandan un enfoque estratégico y colaborativo. Kooiman (2005, 62) destaca la importancia de la planificación estratégica en el sector público, subrayando que las organizaciones deben alinear sus recursos y capacidades con sus objetivos para lograr un impacto efectivo. Este enfoque debe conectar las aspiraciones políticas con las necesidades comunitarias, garantizando un proceso inclusivo que facilite el avance hacia una movilidad urbana eficiente y sostenible. La integración de estas necesidades en la planificación urbana no solo mejorará la movilidad, sino que también promoverá una gestión más equitativa y justa de los recursos. La participación comunitaria en este proceso es vital para asegurar que las soluciones sean sostenibles y socialmente aceptables.

Un análisis detallado de los problemas de movilidad, vinculado con las prácticas políticas y de gestión municipal, refuerza la necesidad de un plan de movilidad integral. Este plan debe

considerar todos los aspectos de la infraestructura, la gestión de recursos y la participación ciudadana. Según Litman (2013), un plan de movilidad integral debe abordar tanto la oferta como la demanda de transporte, promoviendo modos sostenibles como el transporte público, la bicicleta y el caminar. Además, debe estar alineado con los principios de sostenibilidad y equidad, asegurando que todos los sectores de la sociedad se beneficien de las mejoras en la movilidad urbana. La equidad en la movilidad urbana garantiza que los recursos y servicios de transporte sean accesibles para todas las personas, independientemente de su nivel socioeconómico.

El compromiso compartido hacia la comunidad y el ambiente es esencial para superar los retos de movilidad. Este compromiso debe ser impulsado por un activismo informado y una colaboración intersectorial efectiva. Rosas y otros (2012, 133) sugieren que la planificación colaborativa puede generar innovaciones y soluciones sostenibles al involucrar a diversas partes interesadas en el proceso de toma de decisiones. Solo a través de una participación activa y coordinada de todos los actores involucrados será posible diseñar una ciudad más habitable y equitativa para todos. La cooperación intersectorial, que incluye a gobiernos locales, organizaciones comunitarias, empresas privadas y ciudadanos, es fundamental para abordar de manera efectiva los desafíos de movilidad y promover un desarrollo urbano sostenible.

En resumen, el diseño de políticas de movilidad urbana debe basarse en un análisis profundo de las necesidades y recursos disponibles, en una estructura administrativa sólida y en una participación ciudadana activa. Aprender de las experiencias y prácticas exitosas permitirá implementar estrategias que no solo aborden los problemas actuales, sino que también promuevan un desarrollo urbano sostenible a largo plazo.

### **Capítulo 3. Los instrumentos de la política pública de movilidad**

Una vez identificados los problemas, se examinan los mecanismos utilizados para priorizar y posicionar los temas de movilidad y planificación urbana en la ciudad de Loja. Basándose en los marcos teóricos más influyentes desarrollados por Christopher Hood en el que se emplea la clasificación de instrumentos NATO, que agrupa los recursos del Estado en cuatro categorías principales: nodalidad (información), autoridad (regulación), tesoro (finanzas) y organización (administración).

La integración y el balance adecuado de estos instrumentos en cada una de las actividades del diseño de una política pública forman la base de un diseño de políticas robusto y adaptable, capaz de enfrentar la complejidad del entorno socioeconómico contemporáneo.

En este capítulo, se analiza cómo el gobierno local ha enfocado sus esfuerzos en estas áreas a través de diferentes ciclos políticos y administraciones municipales. Esta evaluación abarca el impacto de las políticas implementadas, los proyectos ejecutados y los desafíos enfrentados. Además, se explorará la formulación de políticas, los instrumentos de coordinación y las interacciones políticas necesarias para una gestión efectiva.

#### **3.1. Instrumentos de Puesta en Agenda**

La puesta en agenda incluye la priorización del gobierno respecto a las políticas, tomando en consideración que los objetivos estratégicos deben resolver los problemas que se consideran urgentes o importantes en función del contexto y de las necesidades de los grupos objetivos.

Tomando en consideración la puesta en agenda con respecto a movilidad y planificación urbana en la ciudad de Loja, que ha influido según el posicionamiento político, se tiene lo siguiente:

##### **3.1.1. Posicionamiento político**

En la evaluación de los ciclos políticos en la ciudad de Loja, se ha dado especial énfasis a las diversas políticas implementadas en términos de movilidad y urbanismo por sus diferentes periodos de alcaldías.

Es imperativo destacar que la iniciativa relativa a asuntos de movilidad ha sido impulsada por la autoridad competente, manifestándose mediante compromisos políticos en cada ciclo administrativo. Mediante el ejercicio de sus competencias, el gobierno descentralizado ha

promulgado ordenanzas que han experimentado modificaciones sucesivas en cada periodo administrativo.

Desde 2014 hasta 2023, se ha constatado una notable falta de innovación en los proyectos relacionados con movilidad urbana sostenible y planificación urbana. El análisis del último período reveló una ausencia de iniciativas concretas, limitándose a la formulación de un plan de movilidad que, hoy en día, ha quedado obsoleto. Además, el enfoque de planificación en el período político actual se caracteriza por su generalidad y falta de precisión, con medidas de mejora de la infraestructura existentes, pero sin alcanzar resultados satisfactorios. (anexo 1. Planes políticos que abarquen la movilidad urbana y sostenible por cada administración municipal desde el 2014 hasta la actualidad.)

Se puede subrayar tomando en consideraciones las diferentes iniciativas; la necesidad de fortalecer las estructuras organizativas y la responsabilidad gubernamental se argumenta que mediante la formulación de un nuevo plan de movilidad urbana se podría potenciar la capacidad institucional. Esto permitiría adoptar mejores prácticas en políticas de movilidad urbana sostenible, considerando las dinámicas de poder y fomentando una participación ciudadana efectiva. Buscando responder a las demandas actuales y reales de movilidad, sino también anticiparse a las futuras necesidades de la ciudad, garantizando un desarrollo urbano coherente y sostenible.

### **3.1.2. Proyectos que se han ejecutado**

En Anexo 2. Se muestran los proyectos que se han vinculado con la movilidad urbana en Loja. Tomando en consideración que, en la Municipalidad de Loja, se han desarrollado varios proyectos hasta la fecha, entre los cuales destaca el sendero ecológico, iniciativa impulsada durante la administración de José Bolívar Castillo. Este proyecto surgió del artículo 39 y 40, de acuerdo con la recopilación codificada de la legislación municipal de Loja 2015; que promovía dejar sin edificar los márgenes de protección a lo largo de ríos y quebradas en propiedades privadas, sin embargo, no se consideró la participación comunitaria en las etapas preliminares, lo que ha resultado en un avance limitado y una baja aceptación por parte de la ciudadanía.

El proyecto Regenerar, hasta la actualidad sin entrega recepción definitiva de todas sus obras, además se omitió la inclusión de un carril exclusivo para bicicletas, dejando pendiente hasta

hoy la integración y ampliación de un circuito para satisfacer las expectativas ciudadanas y promover su uso efectivo; así como tramos incompletos sin señalización.

Iniciado en 2016, el proyecto del taxi eléctrico en el cantón Loja no ha logrado los resultados esperados. La normativa correspondiente, la ordenanza 038-2016, que establecía y regulaba el Servicio de Taxi Ecológico – Eléctrico, experimentó una reforma el 12 de julio de 2022. Esta modificación, aprobada por el Cabildo, permite ahora a los miembros de la compañía de transporte, sustituir sus vehículos eléctricos por unidades de motor a gasolina, facilitándoles así la continuidad en su labor. Este cambio marca un giro significativo en el enfoque ecológico. A menos de seis años de su implementación, el proyecto no ha cumplido con los objetivos propuestos.

La construcción del Centro de Revisión Técnica Vehicular: se ha visto afectado a pesar de su avance en la construcción por interrupciones por decisiones políticas y cambios de personal que afectaron su acreditación y funcionamiento hasta la actualidad. Mientras que para la inclusión de semáforos y señalización horizontal y vertical la modernización se ha realizado en el casco central de la ciudad y la adquisición de un vehículo para mejorar la señalización horizontal y vertical. Sin embargo, aún el resto de la ciudad no está normada correctamente. *(Entrevista al ex director de TTTSV de la ciudad de Loja, 06 de marzo de 2024).*

Respecto a la peatonalización, instaurada por la ordenanza Nro. 031-2021, Art. 12, esta fue revocada por la administración actual sin consultar la opinión pública, directamente desde el consejo cantonal, privilegiando nuevamente el tránsito vehicular privado sobre el espacio peatonal. Se discute la necesidad de revisar las tarifas de transporte público urbano, para cubrir los costos operativos y mantener un nivel de servicio adecuado. Se menciona alcanzar la creación caja común como un mecanismo para solventar algunos costos, pero se subraya la importancia de actualizar y analizar los costos de los transportistas

Por un lado, se exige por parte de la ciudadanía mejorar el servicio de transporte público, regido por la ordenanza No. 055-2018; y por otro los operadores de transporte argumentan la necesidad de incrementar la tarifa urbana entre 30 a 35 centavos de dólar. Significativamente, el 18 de octubre de 2023, la Sala Especializada de lo Penal, Penal Militar, Penal Policial y Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Loja falló a favor de las cuatro empresas de transporte urbano en una acción de protección, estableciendo que la Municipalidad había infringido los derechos constitucionales de petición y tutela administrativa efectiva de los

transportistas. Como resultado, se otorgó al Cabildo de Loja y al Municipio un plazo de 90 días para resolver la situación, culminando con el archivo de la reforma a la ordenanza sobre el incremento tarifario en una sesión extraordinaria el 27 de febrero de 2024.

En relación con el proyecto del nuevo terminal terrestre, en 2021 se contrató una consultoría para llevar a cabo los estudios definitivos. Hoy en día, se han obtenido los resultados preliminares, señalando como ubicación idónea el sector Carigan, bajo una clasificación tipológica T4 Andino, y estimando una inversión entre 8 y 10 millones de dólares. No obstante, ha sido durante la gestión actual cuando estos estudios han sido finalmente entregados.

La nueva administración ha reconocido la imperiosa necesidad de construir un nuevo terminal. Pese a ello, se ha identificado una limitante significativa: la municipalidad carece de los recursos financieros necesarios para su construcción. Este hecho relega, una vez más, el proyecto a permanecer en la fase de estudio sin avanzar hacia su realización material.

En lo que concierne al desarrollo del sistema verde y la implementación de un parque inclusivo para la ciudad de Loja; para el primer proyecto, se ha completado la etapa de estudios y diseño del proyecto, contemplando un periodo de renovación de 20 años. La formulación de dicho proyecto ha contado con el apoyo esencial de la Cooperación Técnica Alemana (GIZ), la Universidad Técnica Particular de Loja (UTPL) y la participación de los residentes de los barrios de Loja, aunque hasta el momento, las acciones se han limitado a la fase de consultoría.

Por otra parte, la construcción del parque inclusivo en el barrio Daniel Álvarez; representa un compromiso adquirido por la nueva administración municipal desde febrero, destacando su intención de llevar a cabo la obra. Sin embargo, detalles adicionales sobre la planificación y ejecución de este proyecto aún están pendientes de confirmación.

### **3.2. Instrumentos de Formulación de Política**

Considerando la PNMUS; se definirán los objetivos y los medios para cada objetivo. Teniendo en cuenta la línea delgada entre lo deseable y lo posible, siendo este último la consideración de los recursos y capacidades.

### **3.2.1. Lo deseable de la PNMUS**

De acuerdo con la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, los principales ejes a considerar son: La planificación e investigación de la movilidad urbana sostenible; la gobernanza, desarrollo de capacidades y aseguramiento; modos de movilidad y tecnología y financiación de la movilidad urbana sostenible.

Con respecto a los objetivos de PNMUS, tenemos tres ejes principales con respecto a seguridad, cuidado ambiental y el uso del espacio público; los cuales están directamente relacionados con las estrategias y metas a conseguir. En el anexo 3, se describen los principales tres ejes, objetivos, estrategias y metas del PNMUS. No obstante, si tomamos en consideración los instrumentos actuales utilizados para abordar los ejes de salud pública, cambio climático e inequidad del espacio público vial en Loja no son suficientes para una aplicación eficiente en el contexto local. La falta de recursos, una implementación incoherente y la limitada capacidad operativa de las autoridades locales impiden alcanzar las metas establecidas en los ejes de salud pública, cambio climático e inequidad del espacio público vial.

A pesar de contar con estrategias como la educación y la implementación de reglamentos de infraestructura, la efectividad no es suficiente. Aunque se han promovido modos de movilidad más eficientes y el desarrollo de infraestructuras resilientes, estos esfuerzos son insuficientes para alcanzar las metas de reducción de emisiones debido a la falta de una planificación integral y recursos adecuados.

Así también la optimización y accesibilidad del espacio público requieren una mayor inversión en infraestructura y políticas más inclusivas.

### **3.2.2. Lo posible para la Política de Movilidad Urbana Sostenible**

El análisis de lo posible implica considerar a más de los objetivos, estrategias y metas; varios factores, incluyendo recursos disponibles, contexto socioeconómico, capacidad institucional, y el apoyo político y social.

Se requiere: inversiones considerables en educación y en mejoras de infraestructura, requerir subsidios e incentivos; Además, la capacidad operativa para implementar y sostener estos cambios, dependiendo de la habilidad y los recursos del gobierno municipal.

En cuanto a la nodalidad y su aplicación en el contexto de la movilidad, la diseminación de información se ha llevado a cabo mediante campañas orientadas a la seguridad vial y la formación de agentes de tránsito. Adicionalmente, las actualizaciones y comunicaciones sobre las iniciativas y labores emprendidas por la Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte de Loja (DMTTL) se efectúan eficientemente a través de la página de la Intranet Municipal, accesible en la dirección: <https://www.loja.gob.ec/category/departamentos/transito-y-transporte>. Este enfoque nodal permite centralizar y hacer accesible información crítica para el público y los interesados internos, fomentando la transparencia y la participación ciudadana en asuntos de movilidad urbana.

Existen campañas que impulsa el Gad Municipal a través de Unidad de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre por año es a través de la semana de la movilidad. (Anexo 4. Capacitaciones realizadas por la UCOT).

Con respecto a las colaboraciones la movilidad urbana en la ciudad de Loja está definida por la sinergia de varios instrumentos normativos y colaborativos, que buscan una gestión coordinada y efectiva de los desafíos urbanos. Las actualizaciones mensuales y el monitoreo de indicadores críticos como accidentes, heridos y fallecimientos implican una colaboración interinstitucional que incluye al ECU 911 y al IESS, ejemplificando un modelo de coordinación en red.

En el ámbito de la autoridad municipal, se han promulgado regulaciones a través de ordenanzas, demostrando un modelo de gobernanza centralizado pero colaborativo. Sin embargo, se observa que la participación ciudadana en la formulación y ejecución de políticas sigue siendo limitada, aunque se reconoce la necesidad de una mayor inclusión de actores externos para adoptar un enfoque de 'network governance' que vincule esta colaboración interinstitucional, principalmente entre la Agencia Nacional de Tránsito, la Dirección de Movilidad y la Dirección de Planificación.

En cuanto a los instrumentos de autoridad, se cuenta con diversas <sup>1</sup>ordenanzas que están directamente vinculadas a la movilidad urbana. Al existir varios periodos y varias reformas de

---

<sup>1</sup> “Ordenanza No. 08-2014: ordenanza que crea el sistema municipal de movilidad alternativa no contaminante de transporte terrestre no motorizado en la ciudad de Loja.; Ordenanza No. 038-2021: ordenanza de aprobación de los planes: de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) y de uso y gestión de suelo (PUGS) urbano y rural del cantón Loja.; Ordenanza No. 0050-2022-R: ordenanza que

ordenanzas, se observa la relevancia del tiempo invertido, en la reforma de ordenanzas y también el desconocimiento por parte de la ciudadanía y por ende la falta de cumplimiento de las normas. Reflejando así un modelo de coordinación centralizado, acompañado de una implementación poco a casi nula participativa; generando potencialmente descontento y falta de legitimidad en las políticas implementadas.

La asignación presupuestaria del GAD Municipal de Loja para el año 2023 reflejaba a fondos específicamente designados para los "estudios de factibilidad del programa de movilidad de la ciudad de Loja". Sin embargo, gracias a la colaboración internacional técnica con la GIZ alemana para proyectos de espacio público y movilidad ciclista, destacando la importancia de la cooperación internacional en la mejora de la gestión.

A pesar de los esfuerzos continuos, las múltiples ordenanzas y colaboraciones establecidas para abordar la movilidad y la planificación urbana, se evidencia una desconexión entre la Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte y la Dirección de Planificación (instituciones públicas e internacionales), lo que sugiere una necesidad urgente de un modelo de gobernanza más integrado. Asimismo, la falta de fondos para la actualización del PUGS y el PDOT resalta la dependencia de financiamiento externo a través del BDE y la CAF, limitando potencialmente la capacidad de respuesta a las necesidades locales.

La colaboración con instituciones estatales y entre diferentes departamentos dentro del GAD Municipal enfatiza la necesidad del modelo de trabajo interinstitucional. No obstante, la centralización persistente como modelo de gobernanza con la necesidad de una mayor participación democrática en la planificación y gestión urbana en línea con los derechos a la ciudad establecidos en el artículo 5 de la LOOTUGS.

Las variadas reformas de ordenanzas y la centralidad, así como el impacto del desconocimiento ciudadano en el cumplimiento normativo, potencialmente generando descontento y minando la legitimidad de las políticas implementadas, refleja la importancia

---

regula el funcionamiento del sistema municipal de estacionamiento rotativo tarifado en el cantón Loja.; Simert. Ordenanza No. 0057-2023: proforma presupuestaria para el ejercicio económico del año 2024 del municipio de Loja.; Ordenanza No. 0058-2023: reforma a la ordenanza No. 038-2021, de aprobación de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) y de uso y gestión de suelo (PUGS) urbano y rural del cantón Loja, que determina la vigencia de los proyectos municipales viales, proyectos urbanísticos aprobados y sección transversal existente del sistema vial urbano del cantón Loja.”

del factor temporal en la formulación de la política, de eficiencia en términos de implementación rápida como los riesgos de inestabilidad política y falta de continuidad en los proyectos.

### **3.3. Instrumentos de Coordinación**

Es la implementación de las políticas, de acuerdo con los ajustes del gobiernos y los medios escogidos en la formulación; la misma que puede ser centralizada o descentralizada. La responsabilidad global del cumplimiento de la PNMUS es a nivel jerárquico superior tanto en su control y financiación; sin embargo, la ejecución en la realidad se encuentra a nivel local municipal ya que de acuerdo con las leyes es tarea y competencia de los GAD Municipales la realización de los planes urbanos y los planes de movilidad.

#### **3.3.1. Coordinación existente entre actores en la ciudad de Loja**

Sobre la coordinación entre los actores involucrados en la movilidad urbana de la ciudad de Loja; se observa una división marcada entre el Ministerio de Obras Públicas, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, así como la limitada, aunque crucial, interacción que actualmente no se establece con la ciudadanía en general por parte de ninguna de las instituciones públicas, a pesar de ser la más esencial.

La descentralización ha elevado el papel de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en el desarrollo de políticas públicas efectivas, especialmente en el ámbito de la movilidad urbana. Es imperativo que estos entes posean la capacidad técnica necesaria para gestionar las competencias que les han sido asignadas. Sin embargo, la transferencia de competencias hacia los municipios, sin un análisis exhaustivo de sus capacidades técnicas y administrativas, ha resultado en prácticas de gestión que no alcanzan su potencial y en decisiones técnicas que a menudo son susceptibles a influencias políticas.

Para incrementar la eficiencia de las políticas de movilidad, es fundamental que los gobiernos promuevan la creación de pactos, alianzas y compromisos entre los agentes sociales y económicos (red interna), así como su integración con otros municipios (red externa), según Subirats (2010, 184) se requiere un análisis detallado de los actores involucrados y sus interrelaciones, con el fin de adoptar una perspectiva multinivel. La colaboración efectiva entre múltiples actores, incluyendo agencias gubernamentales, autoridades de transporte,

municipios, empresas de transporte público y privado, organizaciones de la sociedad civil y la comunidad en general, es esencial para lograr este objetivo.

La relación no es equitativa entre las partes y se limita exclusivamente a una red interna. Esta vinculación, de naturaleza más bien legal y establecida únicamente para satisfacer un procedimiento, carece de un compromiso mutuo efectivo. Dado su carácter interno, se evidencian restricciones en sus capacidades políticas, tanto en la formulación y control de ordenanzas, como en la implementación de estrategias o proyectos y en la gestión de recursos.

### **3.3.1.1. Participación**

Según la entrevista a un representante del Consejo de Participación Ciudadana y Social (CPCS), se percibe que la participación ciudadana en Loja alcanza un grado medio y se adhiere a las normativas establecidas. Es decir, cumple con los procesos para cumplir con el proceso reglamentado, pero no está siendo eficaz en la ciudadanía.

En lo concerniente a la movilidad, el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Loja ha fundamentado sus decisiones en materia de ordenanzas urbanas a través de los procedimientos legales. Sin embargo, la integración efectiva de las contribuciones ciudadanas en el proceso legislativo (antes, durante y después de la instauración de normativas) parece ser insuficiente para influir significativamente en las decisiones políticas. *(entrevista a técnico de CPCS, Loja, 06 de marzo de 2024)*

La colaboración entre el CPCS y el GAD Municipal se describe como positiva y se han acordado iniciativas conjuntas, incluyendo la participación en proyectos de peatonalización y campañas de formación y seguridad vial. Pese a esta buena relación y cooperación en proyectos específicos, el CPCS no dispone de datos detallados o segmentados referentes a la movilidad que puedan respaldar investigaciones en este ámbito. Esta carencia de información podría señalar una oportunidad para mejorar la recopilación y distribución de datos que fortalezcan el diálogo y la planificación basada en evidencia en el futuro.

La coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y la colaboración con una variedad de actores (universidades, colectivos de ciclistas, colegios profesionales, consorcios de transportistas y la empresa privada) es vital para la construcción de un sistema de movilidad que no solo sea técnicamente viable, sino que también responda a las necesidades y a la participación de la ciudadanía en general. Este enfoque colaborativo debe ser guiado por un

marco legal sólido, consistente con las leyes y regulaciones vigentes, y fortalecido por el financiamiento y la experiencia técnica de socios internacionales como la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), el Banco de Desarrollo de América Latina - CAF y la Cooperación Técnica Internacional Alemana (GIZ).

### **3.4. Instrumentos de Interacciones Políticas**

Las cuales relacionan al Estado, al mercado (Gad Municipal) y la sociedad (sus actores y la ciudad/contexto). Y su enfrentamiento es la reacción que tienen los actores sobre la política.

La nueva política nacional de movilidad urbana sostenible (PNMUS) intenta vincular tanto la movilidad como la gestión urbana a través de su política nacional y la relación entre agencias a través de un comité interinstitucional de cambio climático (CICC).; por lo que la ruptura la podemos predecir que se encuentra en las interacciones políticas las mismas que considera las relaciones tanto a nivel legislativo, el gobierno local, la sociedad y entre sí.

El Gad Municipal siendo el que ejecutará la política tiene en juego el manejo de los conflictos, teniendo dos posibles consecuencias ya sea una relación coercitiva o colaborativa.

#### **3.4.1. Competencias**

Considerando que las estrategias, lineamientos y normativas a nivel nacional son competencia del Estado, y teniendo en cuenta la aprobación de la política nacional de Movilidad Urbana Sostenible (MUS), las responsabilidades específicas recaen sobre las municipalidades. Las competencias respectivas se analizan de acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) de 2011 y la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (LOOTUGS) de 2015, como se detalla en el Anexo 5.

Según la entrevista al director de movilidad del GAD Municipal, la colaboración con la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) se centra en el suministro de datos esenciales requeridos por esta entidad. Esto incluye información actualizada sobre el registro de vehículos, licencias de conducir y el registro de infracciones de tránsito. Además, se proporcionan estadísticas y reportes detallados y georreferenciados de accidentes de tránsito, destacando sus causas. Este último aspecto se gestiona actualmente dentro de la Unidad de Control de Operaciones de Tránsito (UCOT). En lo que respecta al transporte público, se comparten datos relacionados con las rutas, permisos de operación, el número de unidades en circulación y la frecuencia de los servicios ofrecidos.

Mientras que reconocidos activistas sociales, en pro del espacio público y el uso de la bicicleta como la activación de las ciudades conscientes respectivamente; critican la efectividad del control vial a pesar de las existentes normativas y sanciones dictadas por las ordenanzas municipales. Enfatizan que la problemática no radica en la escasez de personal sino en la falta de aplicación de dichas sanciones, a menudo obstruida por intereses políticos, lo cual contradice los procedimientos ya establecidos. Expresan una profunda preocupación por la seguridad y el soporte insuficiente hacia ciclistas y peatones, destacando que su prioridad en la pirámide de movilidad urbana no se está respetando adecuadamente. Subrayan con urgencia la implementación de medidas como zonas de baja velocidad, el respeto hacia carriles exclusivos para bicicletas, y el estricto cumplimiento de la señalización peatonal, entre otras acciones, las cuales, aunque estén previstas en la normativa, las mismas que no se observan en la práctica. *(Entrevista realizada a representantes de movimientos de bicicleta, Loja, 06 de marzo de 2024)*

Esta situación refleja un claro contraste entre la perspectiva institucional y las demandas de la ciudadanía, evidenciando una dicotomía entre las políticas oficiales y las expectativas y necesidades reales de los usuarios de la vía pública. La discrepancia subraya la necesidad de un diálogo constructivo y acciones concretas que garanticen la seguridad y la movilidad sostenible para todos.

### **3.4.2. Desafíos institucionales**

Considerando la falta de control, la insuficiente capacidad, la fragmentación y la debilidad institucional, junto con factores políticos, la escasez de recursos y financiamiento, y la falta de participación ciudadana, se identifica una situación de intereses divergentes. Esta situación destaca la ausencia de una exigencia reguladora coherente por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GAD), lo que subvalora la movilidad urbana sostenible como un componente esencial del desarrollo urbano. A pesar de los crecientes desafíos asociados con la congestión vehicular, la contaminación ambiental y la inequidad en el acceso al transporte, la administración municipal no ha priorizado adecuadamente la integración de políticas y proyectos que promuevan una movilidad urbana sostenible.

El GAD Municipal de Loja no ha reconocido la movilidad urbana sostenible como un aspecto crucial para el desarrollo de la ciudad. Esta falta de prioridad en la agenda pública se traduce en una notable falta de capacidad institucional, reflejada en insuficientes recursos financieros,

técnicos y humanos. Además, se observa una inadecuada planificación, una asignación deficiente de recursos y una limitada participación ciudadana. Además, se resalta la debilidad institucional, marcada por la falta de cohesión y alineación en las políticas y acciones de desarrollo urbano, complica la implementación de una visión unificada y sostenible.

#### **Capítulo 4. La búsqueda de una estrategia de movilidad urbana y sostenible para Loja**

Diversos países de la región han implementado proyectos innovadores y estrategias comprensivas que reflejan un enfoque integral y colaborativo hacia la movilidad urbana sostenible. En los Anexos 6, 7 y 8 se mencionan las acciones prácticas de movilidad sostenible en Latinoamérica, incluyendo iniciativas de Uruguay, Chile y Colombia, así como los planes de movilidad de Ambato y Cuenca. Estos proyectos representan una amalgama de esfuerzos intersectoriales que abarcan desde la planificación gubernamental hasta la participación ciudadana y el apoyo internacional.

El éxito de estos proyectos ha dependido de una visión integrada que abarque una planificación meticulosa, la recolección de datos y la modelación del transporte. Este enfoque debe incluir la integración social y la mejora de los sistemas de transporte; así como un financiamiento adecuado y un monitoreo continuo.

Además, es fortalecer las capacidades técnicas a través de la formación continua y el intercambio de conocimientos. La creación de comités interdisciplinarios que reúnan expertos en diversas áreas fomentará una planificación eficaz.

Se requiere una inversión significativa en infraestructura para ciclovías, transporte público limpio y espacios públicos accesibles. La financiación adecuada es esencial para la ejecución exitosa de estos proyectos, y el instrumento de nodalidad debe ser efectivo al asignar recursos adecuados para la creación, mantenimiento y actualización periódica de los sistemas de información. Además, la recopilación de datos y la creación de bases de datos técnicas son fundamentales para una gestión eficiente y transparente.

Incorporar enfoques de género y promover la participación ciudadana asegurará que las políticas de movilidad sean inclusivas y equitativas; además que permite que los residentes influyan en la planificación y aseguren la inclusión de diversas perspectivas.

Los esfuerzos para mejorar la movilidad urbana sostenible deben integrarse con la planificación urbana y el desarrollo territorial para coordinar el uso del suelo, abordar las inequidades sociales y económicas, y garantizar el acceso equitativo a servicios de transporte público de calidad. Es crucial promover una diversidad de modos de transporte sostenible y la construcción de extensas redes de carriles para bicicletas y sistemas de tranvías eficientes.

También deben incluirse intervenciones en corredores urbanos, la renovación de parques y planes de gestión de la demanda para reducir la congestión.

#### **4.1. Medios necesarios de acuerdo con las estrategias de la PNMUS.**

La planificación y la investigación requieren una gestión adecuada de la información, como y garantizar una gestión de datos eficiente para la implementación exitosa de los planes de movilidad urbana. Mientras que la gobernanza y el desarrollo de capacidades dependen de la fortaleza institucional. Para mejorar la seguridad y adoptar nuevos modos de movilidad pública sostenible, es crucial introducir nuevas tecnologías y sistemas de transporte.

Finalmente, es necesario mejorar la coordinación interdepartamental. Estos esfuerzos no solo optimizarán la gestión urbanística, sino que también aumentarán la transparencia y la participación ciudadana en el proceso de planificación y ejecución de políticas de movilidad.

##### **4.1.1. Estructura Organizacional**

Para la integración de infraestructura y modos de movilidad sostenible, es esencial llevar a cabo una planificación meticulosa y la ejecución de proyectos pertinentes, así como asegurar su financiamiento adecuado. Dentro de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS), uno de los mecanismos destacados es la generación de financiamiento a través de la emisión de bonos verdes, la atracción de inversores institucionales o privados y la formalización de acuerdos interinstitucionales. A continuación, se presentan las estrategias necesarias establecidas en el PNMUS y los organismos responsables de su implementación.

**Tabla 1. Estrategias y organismos necesarios para la implementación del PNMUS**

<b>Estrategia</b>	<b>Organismo necesario</b>	<b>Actividades</b>
<b>“Préstamos y Subvenciones Financiamiento de fondos verdes</b>	Organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Banco del Estado.	Implementación de infraestructura y servicios de transporte público, ciclovías, peatonalización, y otras iniciativas de movilidad urbana sostenible.
<b>Asistencia técnica y capacitación</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas Cooperación alemana GIZ	Planificación de transporte, diseño de infraestructura sostenible, gestión de proyectos y evaluación de impacto ambiental.
<b>Emisión de Bonos Verdes para financiar</b>	Agencia Nacional de Transito Gad municipal	Construcción de sistemas de transporte público eléctricos, la modernización de la

proyectos de movilidad urbana sostenible	Empresas privadas	infraestructura vial para promover la movilidad peatonal y ciclista, y la implementación de tecnologías limpias en el transporte.”
--	-------------------	--

Elaborado por el autor con base a MTOP 2023, 53.

El instrumento de crear el comité interinstitucional de cambio climático (CICC) es el modelo de gobernanza que se basa en resultados; requiere la medición y el logro de resultados concretos en la implementación de políticas de movilidad urbana sostenible. Para ello, es crucial la colaboración entre entidades financieras internacionales, ministerios nacionales y gobiernos municipales. Asimismo, la asistencia técnica y la capacitación proporcionadas por organismos especializados. Finalmente, la emisión de bonos verdes y la participación del sector privado permitirán financiar proyectos innovadores y sostenibles que transformen la movilidad urbana.

## 5. Conclusiones

Tomando en consideración que la pregunta de investigación es ¿Cómo pueden optimizarse las estrategias y estructuras institucionales para implementar eficazmente la PNMUS en ciudades de tamaño medio como Loja?

La investigación sostiene que una mejor coordinación y alineación entre la movilidad urbana sostenible y la planificación urbana, junto con una ejecución más transparente y responsable, pueden mejorar significativamente los sistemas de movilidad en Loja, promoviendo un desarrollo urbano más justo y sostenible y potenciando la economía local mediante una mejor conectividad y accesibilidad.

Para mejorar significativamente los sistemas de movilidad en Loja, es crucial una mejor coordinación y alineación entre la movilidad urbana sostenible y la planificación urbana, junto con una ejecución más transparente y responsable. Esto promoverá un desarrollo urbano más justo y sostenible, potenciando la economía local mediante una mejor conectividad y accesibilidad.

Se recomienda fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional, establecer un marco regulatorio nacional integrado con la planificación urbana, mejorar la capacidad técnica de las instituciones locales y promover la participación ciudadana efectiva. La emisión de bonos verdes y la atracción de inversores privados se destacan como mecanismos esenciales para obtener los recursos necesarios para la implementación de proyectos de

movilidad sostenible; para ello se adjunta anexo 10, en donde se detallan proyectos, actores, presupuesto y su priorización.

Estas medidas, junto con la adopción de un enfoque integrado y participativo, permitirán superar las barreras actuales y avanzar hacia un sistema de movilidad urbana más sostenible y equitativo en Loja y otras ciudades de tamaño medio en América Latina.

Es decir; la investigación ha validado la hipótesis planteada que una mejor coordinación y alineación entre la movilidad urbana sostenible y la planificación urbana, junto con una ejecución más transparente y responsable, pueden mejorar significativamente los sistemas de movilidad en Loja, promoviendo un desarrollo urbano más justo y sostenible y potenciando la economía local mediante una mejor conectividad y accesibilidad.

Sin embargo; la ruptura en la implementación efectiva de la PMUS en Loja de acuerdo con las políticas y su sistematización se fractura en la conformación de la agenda pública por parte del GAD Municipal. Los factores institucionales, como la fragmentación y debilidad institucional, junto con la falta de recursos y una participación ciudadana insuficiente, han sido identificados como obstáculos consecutivos a la falta de priorización de la política de movilidad urbana sostenible.

## **6. Recomendaciones**

En el análisis de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (PNMUS) para su implementación en la ciudad de Loja, se destaca la necesidad de fortalecer tanto las estrategias como las estructuras institucionales para asegurar una implementación efectiva

Uno de los principales retos identificados es la fragmentación institucional, que se manifiesta en una dispersión de competencias y responsabilidades entre diversas entidades sin una adecuada coordinación. Este problema se agrava por la debilidad institucional, caracterizada por la falta de recursos, capacidades técnicas y administrativas, y una insuficiente rendición de cuentas. Para mejorar la efectividad de la PNMUS, es crucial establecer mecanismos de coordinación interinstitucional más robustos y eficientes. La creación de estructuras de gobernanza que promuevan la cooperación multisectorial y la claridad en la asignación de responsabilidades.

## **6.1. Iniciativas Nacionales**

### **6.1.1. Intervención en los instrumentos**

Los Planes de Movilidad Urbana están fundamentados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV); sin embargo, es el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal (GAD Municipal) quien lleva a cabo el diagnóstico, revisión y regulación de estos planes. Se hace imperativo el desarrollo de un marco regulatorio nacional que garantice la integración de estos planes con la planificación urbana, asegure su cumplimiento efectivo y prevea revisiones periódicas por parte de una autoridad superior que facilite la implementación de políticas, planificación y gestión establecidas.

La coordinación de estos esfuerzos debe ser intersectorial, implicando a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV) como autoridad reguladora a nivel nacional; la Agencia Nacional de Tránsito de Loja, como autoridad reguladora a nivel local; y la Unidad de Control Operativa de Tránsito del municipio de Loja (UCOT), responsable de la ejecución o formulación del plan de movilidad.

En el proceso de desarrollo de los planes de movilidad a nivel cantonal, intervienen dos instancias principales: la Agencia Nacional de Tránsito de Loja, como regulador local, y a nivel urbano, se propone la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS), a través de un proyecto especial. Este proyecto debe estar coordinado tanto con la UCOT como con la Dirección de Planificación y ser aprobado por el Consejo Cantonal, promoviendo la participación de diversos actores involucrados.

## **6.2. Iniciativas Municipales**

### **6.2.1. Mayor intervención entre el gobierno local y la sociedad (intervención de instrumento nato y planificación estratégica)**

La participación ciudadana efectiva y la transparencia en la gestión de datos son fundamentales para el éxito de las políticas de movilidad. La inclusión de la ciudadanía en el proceso de planificación y ejecución de políticas fortalece la legitimidad y asegura que las políticas reflejen las necesidades y prioridades de la comunidad. Es indispensable mejorar la gestión de datos, garantizando su actualización periódica y accesibilidad pública, para promover una mayor transparencia y participación informada.

Formando grupos focales y de interés entre el Cabildo Lojano 2023-2027; teniendo como representantes de transportistas urbanos y cooperativas de taxis, colectivos y organizaciones de ciclistas; universidades; colegios profesionales, etc. A través de talleres EX, DURANTE y POST la implementación de la política.

### 6.2.2. Capacidad técnica y formación

La investigación revela que la capacidad técnica de las instituciones locales es insuficiente para gestionar eficazmente las competencias asignadas. Se requiere un enfoque estratégico en el desarrollo de capacidades, que incluya la formación continua y la asistencia técnica.

Además, es necesario fomentar la integración de nuevas tecnologías y modos de movilidad sostenible, como el transporte público eléctrico y las ciclovías, para mejorar la infraestructura de movilidad urbana.

### 6.2.3. Financiamiento y recursos

La emisión de bonos verdes y la atracción de inversores privados e institucionales se destacan como mecanismos esenciales para obtener los recursos necesarios. La planificación meticulosa y la construcción de proyectos pertinentes, acompañadas de una estrategia de financiamiento sostenible que incluya la colaboración con organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial.

### 6.2.4. Coordinación y planificación estratégica (movilidad y planificación urbana)

La adopción de un enfoque integrado que considere todos los aspectos de la infraestructura urbana, la gestión de recursos y la participación ciudadana.

**Tabla 2. Propuesta de planificación estratégica**

NACIONALES	POLÍTICA	PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA
<p><b>“La coordinación debería realizarse a nivel intersectorial</b></p>	<p>Actualización de ordenanzas y elaboración obligatoria del Plan de Movilidad para Loja (intervención de objetivos estratégicos; el cual, tenga vinculación con la LOTTSV, con el Plan de Movilidad Nacional y el PUGS existente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Información libre y actualizada</li> <li>● Planificación y la evaluación continua</li> <li>● Abordaje de grupos de población más vulnerable</li> <li>● Desarrollo de tecnologías innovadoras</li> <li>● Movilidad alternativa y sustentable</li> <li>● Campañas de cultura de movilidad y turismo sostenible</li> <li>● Incentivos para la investigación</li> <li>● Vinculación de proyectos”</li> </ul>

Elaborado por el autor tomado de clase de Formulación de Políticas, Quito, 23 de julio 2023.

### **6.3. Directrices de política estratégica integral para mejorar la movilidad sustentable.**

La política estratégica y la planificación de proyectos de transporte sostenible requieren una integración minuciosa de varios factores sociales, económicos y técnicos. En el anexo 8, se muestran las propuesta de proyectos que considera la inclusión social y económica, la diversidad de modos de transporte, la participación ciudadana, la planificación urbana coherente, la seguridad vial y el desarrollo de sistemas de información eficientes. Cada uno de estos elementos es indispensable para construir un sistema de transporte que no solo sea eficiente y seguro, sino también equitativo y sostenible.

### **6.4. Proyectos propuestos y su priorización**

En el Anexo 9, se detallada los diversos proyectos que abordan múltiples aspectos del transporte urbano, desde la movilidad sostenible hasta la seguridad vial y la inclusión de la ciudadanía. Estos proyectos están priorizados en una escala del uno al tres.

Los proyectos con la más alta prioridad incluyen la elaboración de un plan de movilidad urbana sostenible, la ampliación y consolidación de ejes viales, y la implementación de un sistema de señalización adaptativo. Estos proyectos son fundamentales para establecer una base sólida de infraestructura y planificación que pueda soportar el crecimiento urbano y mejorar la eficiencia del transporte público. Los proyectos de prioridad media incluyen iniciativas relacionadas con la seguridad vial, la adecuación de infraestructuras para modos de transporte sostenibles y la consolidación de la red urbana de ciclovías. Estos proyectos tienen un impacto significativo en la seguridad y accesibilidad del transporte urbano. Mientras que los proyectos de prioridad baja se centran en la implementación de nuevas tecnologías y modos de transporte, así como en la optimización de sistemas existentes. Aunque estos proyectos tienen un menor grado de urgencia, son cruciales para la innovación y la mejora continua del sistema de transporte urbano.

## Referencias

- Arellano-Gault, David, José Sánchez y Bartolo Renata. 2014. “¿Uno o varios tipos de gobernanza? Más allá de la gobernanza como moda: la prueba del tránsito organizacional”, Cuadernos de Gobierno y Administración Pública 1, nº 2 (2014):117-137. DOI: [https://doi.org/10.5209/rev\\_CGAP.2014.v1.n2.47538](https://doi.org/10.5209/rev_CGAP.2014.v1.n2.47538)
- CAF. 2015. “Construcción del plan de ordenamiento y desarrollo sostenible del casco urbano central de la ciudad de Loja”, mayo.  
[https://www.loja.gob.ec/files/image/dependencias/RegeneracionUrbana/pliegos\\_licitacion\\_internacional.pdf](https://www.loja.gob.ec/files/image/dependencias/RegeneracionUrbana/pliegos_licitacion_internacional.pdf)
- Cervero, Robert. 2003. “The Transit Metropolis: A Global Inquiry”. Island Press.
- Euro clima. 2022. “4to encuentro de beneficiarios del programa EUROCLIMA+ Movilidad Urbana”. Septiembre. <https://www.euroclima.org/serie-de-estudios-tecnicos-1/presentaciones-4to-encuentro-beneficiarios-movilidad-urbana-dia-1>
- Fontaine, Guillaume. 2021. “El diseño de políticas públicas como proceso causal”. En Guía Práctica de Diseño de Políticas Públicas para el Sector Eléctrico: El Caso Ecuatoriano, editado por Diana Argüello, Marcela Reinoso y Juan Carlos Jiménez, 16-25. Quito: MERNNN / MAATE.
- Fundación Ciudad Humana. 2022. “SUMP) DE AMBATO, ECUADOR. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE”, Consultoría GIZ.
- Gad Municipal de Loja. 2012. “Plan maestro de movilidad del cantón Loja 2012-2022”, [https://www.loja.gob.ec/files/plan\\_movilidad\\_2012\\_-\\_2022.pdf](https://www.loja.gob.ec/files/plan_movilidad_2012_-_2022.pdf).
- Gad Municipio de Loja. 2019. “Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Loja. Loja 2019-2023”. Plan de ordenamiento, Municipio de Loja, Loja.
- Gad Municipio de Loja. 2021. “Diagnóstico del Plan de Uso y Gestion del Suelo de la ciudad de Loja.”. Plan de ordenamiento, Municipio de Loja, Loja.
- Gad Municipal de Loja, prospectivas y proyectos, informe con corte hasta julio, 25 de julio 2023
- Hernández Luis, Alejandro. 2019. “El diseño de políticas: actividad, teoría y marco analítico”. Cuadernos del Cendes 36(102): 47-86.
- Howlett, Michael. 2019. “Financial implementation tools ” y “Information-based implementation” tools en Policy Design Premier. Choosing the right tools for the job. New York: Routledge.
- I. Municipalidad de Cuenca. 2014. “Plan de movilidad y espacios público”, Plan de movilidad de cuenca 2015-2025.
- Jara, Luisa. 2022. “Las Transformaciones en la percepción social y el uso de la bicicleta en la matriz de movilidad de la ciudad de Loja a partir de la inclusión de una política pública a favor de la movilidad no motorizada, en el periodo 2014-2020”. Tesis de maestría, FLACSO Ecuador.
- Jacobs, Jane. 1961. “The Death and Life of Great American Cities.” Random House.
- Litman, T. 2013. “Evaluating Non-Motorized Transportation Benefits and Costs, Victoria Transport Policy Institute”, 18 de abril, <http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>.

- Kooiman, Jan. 2005. "Gobernar en Gobernanza". En: La Gobernanza Hoy 10 textos de referencia, coordinado por Augusto Cerrillo, 57-82. España: Instituto Nacional de Administración Pública – INAP.
- La Hora. 2021. "Contribuyentes inconformes por pago Regenerar en Loja", 24 de agosto. <https://www.lahora.com.ec/loja/regenerar-pago-loja-inconformidad/>
- La Hora. 2022. "Transportistas urbanos luchan por alza de pasaje a \$0,40", 13 de septiembre. <https://www.lahora.com.ec/loja/transportistas-urbanos-alza-pasaje/>
- La Hora. 2023. "Loja: 112 accidentes de tránsito y 8 fallecidos en 2023", 13 de marzo. <https://www.lahora.com.ec/loja/accidentes-transito-fallecidos-2023/>
- La Hora. 2023. "Autoridades le dicen adiós a la peatonización de calles céntricas", 10 de junio. <https://www.lahora.com.ec/loja/autoridades-le-dicen-adios-a-la-peatonizacion-de-calles-centricas/>
- LOOTUGS (Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo). 2015. Suplemento del Registro Oficial 790, 5 de julio
- LOTTTSV (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial). 2011. Montecristi: Registro Oficial Suplemento 398, 07 de agosto
- Máttar Jorge y Luis Mauricio Cuervo. 2017. "Planificación para el desarrollo en América Latina y el Caribe: enfoques, experiencias y perspectivas". Libros de la CEPAL, N° 148 (LC/PUB.2017/16-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Municipio de Loja. 2016. "Loja entre las ciudades que conserva los espacios verdes", 29 de febrero. <https://www.loja.gob.ec/noticia/2016-02/loja-entre-las-ciudades-que-conserva-los-espacios-verdes>
- Municipio de Loja. 2018. "No existe incremento de cupos ni creación de nuevas operadoras de taxi", 31 de agosto. <https://www.loja.gob.ec/noticia/2018-08/no-existe-incremento-de-cupos-ni-creacion-de-nuevas-operadoras-de-taxi>
- Municipio de Loja. 2020. "Sistema verde urbano ayudará al ordenamiento de la ciudad", 30 de noviembre. <https://www.loja.gob.ec/noticia/2020-10/sistema-verde-urbano-ayudara-al-ordenamiento-de-la-ciudad>.
- Newman, Peter, y Jeffrey Kenworthy. 1999. "Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence.". Island Press
- No. 08-2014 ORDENANZA QUE CREA EL SISTEMA MUNICIPAL DE MOVILIDAD ALTERNATIVA NO CONTAMINANTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO MOTORIZADO EN LA CIUDAD DE LOJA. 2014. Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, 7 de mayo
- No. 022-2015 (REFORMA A LA ORDENANZA QUE FIJA LAS TASAS POR CONCEPTO DE GASTOS ADMINISTRATIVOS DE LA UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL). 2015. Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, 2 de abril
- No. 031-2021 ORDENANZA QUE REGULA EL USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES EN EL CANTON LOJA.

2021. Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, 23 de marzo
- No. 055-2018 ORDENANZA QUE REGULA la operación del sistema intermodal de transporte urbano situ en el cantón Loja 2021. Artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Loja, 19 de junio
- North, Douglass C. 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press.
- Ostrom, Elinor. 2010. "Beyond Markets and States: Polycentric Governance of Complex Economic Systems." *American Economic Review* 100, n° 3: 641-672.
- Resolución Nro. DMTT-002-2022-R (Aprobar la ampliación del área tarifada SIMERT en varios sectores de la ciudad de Loja).2022. Resolución Administrativa, 09 de junio
- Romero, Adela y Guillaume Fontaine. 2017. "Globalización, gobernanza y diseño de políticas públicas ". En *La transformación de los sistemas políticos y de los estados. La visión y los retos en Europa y América Latina en el contexto de la globalización*, editado por José Manuel Canales y Guillaume Fontaine y coordinado por Adela Romero, 59-71 Barcelona: Anthropos Editorial.
- Rosas, Francisco, Calderón Juan y Campos, Héctor. 2012. "Elementos conceptuales para el análisis de la gobernanza territorial ". *Quivera. Revista de Estudios Territoriales* 14, n° 2 (2012)
- ROTH, A. *Políticas públicas. Formulación, implementación y evaluación*. 10ª edición actualizada. Bogotá, Colombia: Ediciones Aurora, 2015.
- Subirats, Joan. 2010. "¿Tenemos las políticas públicas que necesitamos? Gobernanza y factores de cambio en la política y en las políticas". En *El Estado y las Políticas Públicas en América Latina*, coordinado por Cristina Fioramonti y Paula Amaya, 165-189. Argentina: Universidad de la Plata.
- Transito y transporte. 2021. "LOS DOMINGOS SE PEATONIZARÁN LAS CALLES DEL CENTRO DE LA CIUDAD", 17 de julio. <https://www.loja.gob.ec/noticia/2021-07/los-domingos-se-peatonizaran-las-calles-del-centro-de-la-ciudad>
- UN-Habitat. 2013. "Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible (versión en español)", 16 de mayo .[https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Planificación%20y%20Diseño%20de%20una%20Movilidad%20Urbana%20Sostenible%20\(Espanol%20Language%20Version\).pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Planificación%20y%20Diseño%20de%20una%20Movilidad%20Urbana%20Sostenible%20(Espanol%20Language%20Version).pdf) .
- Waissbluth, Mario, y Larraín Fernando. 2009. "Modelos de gestión pública: implicancias para la planificación, evaluación y control de gestión del Estado" . En *Un mejor Estado para Chile: Propuestas de Modernización y Reforma*, editado y coordinado por Visnja Tomicis y Cristian García, 549-559. Chile: Universidad de Chile
- Zabala, Tania.2023. "FORMULACIÓN DE POLITICAS - Los Instrumentos de Política". Clases virtuales, Flacso, junio
- Zuñiga, Stefany. 2013. "Plan de Movilidad para la ciudad de Loja" Tesis de grado, Repositorio UTPL.
- Zuñiga, Stefany. 2018. "Análisis del espacio público como instrumento de transformación social y funcional en la zona consolidada de la ciudad de Loja" Tesis de magister, Repositorio UTPL.

Zúñiga, Stefany.2023. “Teorias del Diseño de Políticas - Ensayo final”. Clases virtuales, Flacso, 08 de junio.

Anexos

**Anexo 1. Planes políticos que abarquen la movilidad urbana y sostenible por cada administración municipal desde el 2014 hasta la actualidad.**

Periodo Alcaldía	Proyectos plasmados en el PLAN POLÍTICO	% de avance
2014- 2018	“Construcción de la nueva agencia de tránsito Sendero Loja Vilcabamba Rehabilitación del SITU Teleféricos en: Pucará, El Cisne, Laguna de los Compadres y cerro Mandango Colectores Taxis eléctricos Mejor conectividad en el transporte Nuevo terminal terrestre, mercados y parque Carigan	- 50% 10% 10% 10% 70-50% - 10%
2019- 2023	Proyecto Regenerar Movilidad sustentable: mejorar la infraestructura vial urbana del cantón Loja, así como la planificación, regulación y control de tránsito y transporte y seguridad. Vía lateral de paso Apertura de vías desde los centros parroquiales Señalización vial y semaforización Eliminación de los foto-radares Revisar y priorizar sitios de estacionamiento tarifado (SIMERT) Fortalecimiento del centro municipal (monitoreo y programa de operaciones) Selección y estudio para un nuevo terminal terrestre	90% 20% 70% 25% 25% 100% 95% 2% 60%
2023- actual	Mejora en el transporte público, señalización, semaforización inteligente y seguridad vial. <b>Seguridad vial:</b> prevención a nivel de programas; control a través de sanción; paradas exclusivas; señalización a través de estudio; correcta circulación automotriz con agentes de tránsito; educación y formación a peatones, conductores, ciclistas y motoristas. <b>Tránsito:</b> elaborar el plan de movilidad; Automatizar y mejorar la infraestructura e implementación para los gentes y servidores de la unidad de tránsito; Dotar de equipamiento logístico a los agentes de tránsito; Implementar un sistema de semaforización inteligente acompañado de campañas de educación y concienciación en normas de tránsito; Implementación del Centro de Monitoreo Integral (tránsito, movilidad y seguridad); Sistematizar el mecanismo del SIMERT. <b>Transporte público:</b> seguimiento y monitoreo del transporte en general dentro del cantón Loja; Automatización del sistema de transporte, se ejecutarán políticas de reemplazo de motores de combustión por vehículos menos contaminantes y se fomentará el uso masivo de medios alternativos de transporte; Actualizar el parque automotor.; Estaciones de transferencia	5%

	<p>final. Construcción de Estaciones de transferencia final estratégica; Paradas Exclusivas de Embarque y desembarque y mantenimiento de paradas.</p> <p><b>Presupuesto:</b> CAF, GIZ y la Agencia Francesa de Desarrollo, quienes en el último cálculo que realizan para cupo de crédito está de \$25 a \$50 millones</p> <p><b>Intervención de 18 barrios</b>, los cuales comprenden cambio de alcantarillado, agua potable y el asfaltado”</p>	
<b>Nota:</b>	Los porcentajes y proyectos es un aproximado, tomando en consideración el Dialogo realizado con el director de TTYSV de la municipalidad de Loja.	

Elaborado por el autor, en base a investigación al Gad Municipal de Loja 2012,2019,2021 (2024).

## Anexo2. Proyectos que se han vinculado con la movilidad urbana en Loja

Proyecto	Descripción	Actor responsable
“Sendero ecológico	24km de senderos en toda el área urbana y se expandirá en el área rural con el sendero Caxarumi que parte desde el Parque Lineal La Tebaida y culmina en Vilcabamba con una longitud de 42km.	MAGAP  Gad Municipal de Loja
Plan regenerar	La obra incluye un área de intervención de 170 hectáreas del casco antiguo de Loja; con la instalación de nuevos sistemas de agua potable, redes de alcantarillado pluvial y sanitario, pavimentación de vías, soterramiento de cables de energía eléctrica y telecomunicaciones; y, la regeneración de bordillos, aceras y mobiliario urbano	Banco de Desarrollo de América Latina - CAF.  Gad municipal
Taxis eléctricos	<p>La Ordenanza Municipal 038-2016 establece la creación y regulación del servicio de Taxi Ecológico Eléctrico en el cantón de Loja. Dicha normativa ha sido promulgada por el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Loja, el cual ha autorizado la asignación de cincuenta (50) cupos para taxis convencionales operados con vehículos eléctricos. En este contexto, se ha fundado la compañía Electri Loja Ecolosur S.A., con el fin de administrar dicha flota.</p> <p>Con respecto a la infraestructura de carga para la operación eficiente de estos vehículos, cada propietario ha procedido a instalar un cargador en su domicilio, el cual permite cargar completamente la batería en un lapso de ocho (8) horas. Complementariamente, la empresa BYD ha contribuido con la instalación de un cargador rápido en las inmediaciones del estadio Reina del Cisne de la ciudad de Loja, capaz de recargar 18 KWh en tan solo veinticinco (25) minutos.</p>	<p>Dirección de Movilidad de Tránsito, Transporte Terrestre (DMTTT),</p> <p>Gad municipal</p> <p>Compañía Electri Loja Ecolosur S.A</p> <p>empresa BYD</p>

Ciclovía	<p>Ordenanza que crea el sistema municipal de movilidad alternativa no contaminante de transporte terrestre no motorizado en la ciudad de Loja. No. 08-2014</p> <p>Ordenanza que regula el uso de la bicicleta y afines como medios de transporte sostenibles en el cantón Loja. No. 031-2021.</p> <p>Estudio técnico No. 002-DT-UMTTTTSV denominado: “Estudio para implementar una red de ciclovías segura y sostenible en el cantón Loja”</p>	<p>Dirección de Movilidad de Tránsito, Transporte Terrestre (DMTTT), El cuerpo de Agentes Civiles de tránsito</p> <p>Comisaria de tránsito</p> <p>UMTTTTSVL</p>
Peatonización	<p>Ordenanza Nro. 031-2021. Art. 12. “fomentar la caminata y el uso de la bicicleta como cultura de movilidad sostenible, todos los domingos a partir de las 09h00 hasta las 16h00 se prohibirá el ingreso de vehículos motorizados al centro histórico de la ciudad de Loja.</p>	<p>Dirección de Movilidad de Tránsito, Transporte Terrestre</p>
Servicio del transporte público	<p>Ordenanza No. 055-2018. reglamento a la Ley Orgánica de Transporte que regula la operación del sistema intermodal de transporte urbano situ en el cantón de Loja</p> <p>Art 54. Fija las tarifas de transporte intra cantonal o urbano en el cantón Loja.</p> <p>Proyecto de ordenanza para el alza del transporte público urbano</p>	<p>ANT</p> <p>Gad Municipal</p>
El nuevo terminal terrestre	<p>Consultoría de la ubicación y diseño del nuevo terminal terrestre</p>	<p>MTOP</p> <p>GAD Municipal</p>
Sistema verde urbano	<p>implementación del Sistema Verde Urbano con la construcción del corredor oriental, red de senderos que partirá desde La Argelia y conectará con la Universidad Técnica Particular de Loja.</p>	<p>Gad municipal</p>
Parque inclusivo	<p>En junio de 2023, se crea un parque inclusivo para personas con discapacidad que se ejecutará en el parque ubicado en el barrio Daniel Álvarez.</p>	<p>MIDUVI</p> <p>MTOP</p> <p>GAD Municipal”</p>

Elaborado por el autor, en base a investigación al Gad Municipal de Loja 2016,2018,2020 (2024).

### Anexo 3. Objetivos, estrategias y metas del PNMUS

EJE	Objetivo	Estrategia	Meta
Salud pública	“Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros de tránsito en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>educación para la movilidad segura y sostenible</li> <li>reglamentos de infraestructura para la movilidad segura y sostenible.</li> </ul>	<p>Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas, in situ, de 5,70 a 3,00 por cada 100.000 habitantes al 2030</p> <p><b>Indicador:</b> Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.</p>
Cambio climático	Disminuir el impacto negativo de la movilidad sobre el medio ambiente, reducir las emisiones de GEI, promover el uso de modos de movilidad más eficientes y sostenibles e incorporar infraestructura resiliente frente al cambio climático.	<ul style="list-style-type: none"> <li>fomento del uso de modos de movilidad más eficientes y sostenibles</li> <li>fomento del desarrollo de infraestructura resiliente frente al cambio climático.</li> <li>reducción del impacto de las olas de calor</li> </ul>	<p>Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero por transporte en el sector Energía en 18%, de 19.844,53 a 16.272,51 Gg CO<sub>2</sub>eq.</p> <p><b>Indicador:</b> Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO<sub>2</sub>eq)</p>
Inequidad del espacio público vial	Reducir las desigualdades en el uso del espacio público vial ocasionadas por la priorización del transporte motorizado individual en los entornos urbanos mediante la incorporación de criterios de movilidad urbana sostenible en los instrumentos de planificación de los GAD.	<ul style="list-style-type: none"> <li>optimización del uso del espacio público vial</li> <li>garantizar la accesibilidad al medio físico</li> <li>erradicación de las desigualdades en el espacio público vial y sistemas de movilidad</li> <li>intermodalidad en la movilidad urbana</li> <li>planificación e investigación de la MUS</li> </ul>	<p>Los GAD municipales incrementan su capacidad operativa de 18,03 a 25,00 puntos en promedio.</p> <p><b>Indicador:</b> Índice de capacidad operativa promedio de los GAD municipales – ICO”</p>

Elaborado por el autor con base a MTOP 2023, 53.

#### Anexo 4. Capacitaciones realizadas por la UCOT

Fechas	Tipo de capacitación	Colaboraciones
“19 al 28 de febrero del presente 2024	Capacitaciones dirigidas a los conductores de transporte comercial sobre la Ley de Tránsito y la normativa actual.	Colaboración de escuelas de conducción profesional y agentes de tránsito.
09 de febrero del /2024	Señalización horizontal y vertical realizada para enseñanza didáctica de los niños y jóvenes del cantón Loja.	Colaboración de escuelas de conducción profesional Federación Provincial Deportiva y el Gobierno de Francia.
10 de noviembre del 2023	Señalización horizontal y vertical realiza la Unidad de Movilidad, Tránsito y Transporte Terrestre	Colaboración para las artes vivas realizada durante 11 días en el centro de la ciudad
28 de agosto al 2 de septiembre del 2023 29 de agosto al 02 de septiembre del 2022 31 de agosto al 7 de septiembre del 2021	Semanas de la movilidad La intención es dar a conocer conceptos básicos de movilidad responsable y segura	En el Parque Central, habrá casas abiertas con diversas temáticas por día
Campañas en medios digitales durante el 2023	“La seguridad empieza por mí”. “Conductor consciente y responsable”.	Difusión de información en redes sociales
01 agosto del 2023	Los agentes civiles de tránsito reciben capacitación en temas de relaciones humanas, trabajo en equipo y servicio de calidad.	Empresa de Consultoría Empresarial, Itesut, Instituto Juan Montalvo y el Municipio de Loja.
07 de septiembre del 2022	Plan de seguridad para el retorno a clases	Vigilancia y colaboración con los policías municipales y agentes de tránsito
30 de mayo del 2022	UCOT dirige campaña de seguridad vial a parroquias rurales”	
Nota: Se toma en cuenta información dotada en el portal de Intranet Municipal en la dirección: <a href="https://www.loja.gob.ec/category/departamentos/transito-y-transporte">https://www.loja.gob.ec/category/departamentos/transito-y-transporte</a> desde el año 2022.		

Elaborado por el autor (2024).

**Anexo 5. Matriz de servicios y competencias de tránsito y gestión del suelo.**

SERVICIOS		NIVEL DE GOBIERNO	
Producto		Estado central	Gad municipal
<b>Rector</b>	“Elaboración de políticas, lineamientos (MTOPI – ANT), (secretaría nacional de planificación)	X	
	Emisión de directrices	X	
	Rectoría local		X
<b>Planificación</b>	Plan nacional estratégico	X	
	Plan nacional de desarrollo	X	
	Plan de desarrollo y ordenamiento territorial		X
	Plan de uso y gestión del suelo		X
	Plan de administración de tránsito		X
	Plan operativo de tránsito		X
	Plan operativo anual y plan anual de contratación		X
<b>Regulación</b>	Normativa nacional	X	
	Procedimientos para operativos de control de tránsito	X	
	Procedimiento para reclamos de citaciones	X	X
	Marco jurídico local para regulaciones		X
	operaciones de tránsito	X	X
	Señalización vial		X
	Uso del espacio público		X
	Semaforización		X
	Jerarquización de vías		X
	Infraestructura y equipamiento urbano		X
	Usos del suelo		X
	Planificación de vías locales – urbanas		X
	Enmarcar límite urbano - centralidades	X	X
	<b>Gestión</b>	Implementación del plan	
Tránsito en la vía pública a nivel local			X
Revisión vehicular			X
Emisión de licencias		X	
emisión de especies valoradas		X	
Proceso de matriculación			X
Nacionalización de vehículos		X	
Permiso anual de circulación			X
Certificaciones			X
Formación y selección de agentes de control local			X
Administración de base de datos: tránsito, transporte terrestre y seguridad vial		X	X
Base de datos nacional		X	X
Autorización de centros de revisión y control técnico vehicular		X	

	Administración de centro de revisión y control técnico vehicular		X
<b>Control</b>	Certificados y permisos para transporte de carga y mercancía peligrosas	X	
	Operación de transporte público internacional	X	
	Operación de transporte público interprovincial	X	
	Operación de transporte público inter cantonal	X	
	Operación de transporte público urbano e intra cantonal		X
	Permisos de operación comercial institucional, comercial. Taxis, carga liviana		X
	Permisos de operación comercial – carga pesada	X	
	Permisos de operación especial	X	X
	Autorización de operación de transporte por cuenta propia	X	X
	Sanciones y multas a operadoras de transporte	X	X
	Sanciones y multas por construcción y uso del suelo	X	X
Permiso de funcionamiento	X	X	
<b>nota</b>	Se ha tomado como referencia la elaboración de competencias establecido en el plan de movilidad y espacios públicos del Ilustre Municipalidad de Cuenca. 2014,18. Sin embargo se ha agregado algunas competencias a nivel de planificación urbana.”		

Elaborado por el autor (2024).

## Anexo 6. Implementación de acciones prácticas de la movilidad sostenible

PROYECTO	DESCRIPCIÓN
<b>Uruguay</b>	<p>“Proyecto NUMP</p> <p>Proyecto participativo Grupo de Trabajo Interministerial (Ministerios de Ambiente; Economía y Finanzas; Industria, Energía y Minería; Transporte y Obras Públicas; y Vivienda y Ordenamiento Territorial). Diagnóstico de movilidad por encuesta.</p>
	<p>Proyecto MOVÉS</p> <p>Urbanismo táctico. promoción de infraestructura segura y accesible para peatones y ciclistas. En Ciudad de la Costa, Canelones, y Ciudad del Plata, San José</p>
	<p>PNUMA Y PROYECTO GCF READINESS DE MOVILIDAD ELÉCTRICA “MOVE URUGUAY”</p> <p>Diagnóstico de proyectos, vehículos y situación de la red de carga Evaluación de impacto fiscal, energético y en el empleo de la introducción de vehículos eléctricos Identificación de barreras a la electromovilidad Taller: recomendaciones de políticas y marcos legales; interoperabilidad de redes de carga Identificación de modelos de negocios aplicables en el país Participación en la elaboración de la guía de movilidad urbana eléctrica en Uruguay</p>

Argentina	Diferentes sistemas de transporte	Red fluvio marítima (carga) – <i>jerarquización de las vías navegables</i> Red ferroviaria (pasajeros y carga) – <i>fortalecimiento del sistema ferroviario</i> Red vial (transporte y carga) y red aerocomercial - <i>adaptación de la infraestructura y la operación de transporte.</i>
	Llegar	Programa de accesibilidad al transporte público en los barrios populares. 1º distritos – 10 localidades
	Indicador de proximidad al transporte público	Mide la distancia media al acceso al transporte público (paradas de colectivos)
	Estudio sobre movilidad urbana y planificación de la movilidad urbana sostenible	Diagnostico para mejorar la movilidad y proyectos de apoyo para gobiernos provinciales y municipales
	Estudio de transporte público de pasajeros	A partir de las bases de datos sube y de fuentes complementarias con el objetivo de mejorar la calidad de la información
Chile	<p>Programa Nacional de Movilidad Sostenible (PNMS)</p> <p>Planificación: definición detallada de la medida y sus alcances, ámbitos de acción y territorios involucrados. Listado detallado de los pasos a seguir para implementar de manera exitosa la medida. Gobernanza: identificación de los actores involucrados y sus roles, asignación de responsabilidades y fuentes de financiamiento Monitoreo / Seguimiento: definición de indicadores y metas, así como de las herramientas para levantar la Información.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Instrumentos de Planificación territorial orientados al transporte público y la movilidad activa</li> <li>2. Gestión y diseño urbano orientados al transporte público y la movilidad activa</li> <li>3. Intersectorialidad con enfoque territorial</li> <li>4. Logística urbana sostenible</li> <li>5. Evaluación social de proyectos orientados hacia el cambio climático</li> <li>6. Desincentivos al uso de vehículos contaminantes</li> <li>7. Desincentivos a la adquisición de vehículos contaminantes</li> <li>8. Fiscalización a vehículos contaminantes</li> <li>9. Descarbonización de flotas</li> <li>10. Promoción de cambio tecnológico en vehículos privados</li> <li>11. Reducción de la necesidad de viajar</li> <li>12. Redistribución del espacio vial</li> <li>13. Mejora de los niveles de servicios del transporte publico</li> <li>14. Incentivos a la operación y a los usuarios del transporte público</li> <li>15. Promoción y facilitación de intermodalidad</li> <li>16. Desincentivos a la adquisición y uso de vehículos ineficientes</li> <li>17. Infraestructura para peatones y ciclos</li> <li>18. Iniciativas de seguridad vial que prioricen a peatones y ciclos</li> <li>19. Promoción de la intermodalidad entre ciclos y el transporte publico</li> <li>20. Incentivos a la modalidad activa</li> <li>21. Infraestructura y espacios públicos universalmente accesibles</li> <li>22. Transporte público universalmente accesible</li> <li>23. Transporte público seguro e inclusivo</li> <li>24. Procesos participativos oportunos y transparente que conduzcan a acuerdos</li> <li>25. Gobernanza descentralizada para la movilidad sostenible</li> <li>26. Mecanismos para que la ciudadanía levante problemas y se informe de los procesos</li> <li>27. Mejora de los mecanismos de captura procesamiento y análisis de datos de movilidad</li> <li>28. Transformación digital para una gestión integral del tránsito</li> <li>29. Fortalecimiento de los servicios de información a la ciudadanía</li> </ol> <p>Desarrollo de servicios integrados de transporte</p>

<b>Córdoba</b>	Respira Córdoba	Recuperación del área central- desarrollo urbano, discapacidades y áreas comerciales Recuperación del valor histórico patrimonial y paisajístico del área central desde la gobernanza urbana, cofinanciado por la unión europea
	Observatorio ambiental Observatorio de la movilidad. transporte	Concentra la información del funcionamiento del transporte público de pasajeros con el objetivo de mejorar el servicio, brindado más seguridad y previsibilidad
	Laboratorios de datos y análisis para la movilidad sostenible	Portal de comunidad inteligente y laboratorios de datos y análisis en la herramienta gus donde convergen datos del municipio para el abordaje de las políticas públicas con evidencia. CAF, BLOOMBERG, BID y METROPOLIS
	Generar capacidad instalada	Programas de formación: mujeres en movimiento, urban 95 academy, congreso Idera,
<b>Brasil</b>	Nuevo marco normativo para el transporte público colectivo.	Mejorar la calidad, sostenibilidad económica y financiera, descentralización de los sistemas, expansión de las inversiones y recuperación de pasajeros.
	Estructuración de proyectos de transporte de alta y media capacidad.	Reestructuración del plan de movilidad urbana con un sistema de evaluación, revisión y actualización periódica
<b>Colombia</b>	Acciones para la movilidad activa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Propiciar condiciones para coordinación de aspectos normativos, financieros e institucionales</li> <li>2. Alinear capacidades</li> <li>3. Facilitar procesos de participación ciudadana</li> <li>4. Fortalecer la seguridad vial, el enfoque de género y diferencial en las políticas públicas de movilidad activa</li> <li>5. Fortalecer manuales de diseño de infraestructura frente a la movilidad del ciudad y la movilidad activa</li> <li>6. Fomentar una visión que privilegie la movilidad activa en la planeación y ejecución de infraestructura</li> <li>7. Promover la integración de los modos de transporte público</li> <li>8. Incentivar la incorporación del enfoque de sistema seguro</li> <li>9. Propiciar herramientas para la aprobación de planes, programas, proyectos y estrategias de movilidad activa</li> <li>10. Promover la evaluación de la pertinencia del sistema de bicis compartidas</li> <li>11. Fomentar la visión de ciudad compacta en los instrumentos de planeación</li> <li>12. Propiciar que los planes de movilidad segura y sostenible incluyan los criterios de movilidad activa con enfoque de género y diferencial</li> <li>13. Promover que los planes de desarrollo municipal se incorporen a los proyectos de movilidad activa con enfoque de género y diferencial</li> <li>14. Generar un sistema de información de movilidad activa con variables de género y diferencial</li> <li>15. Generar políticas públicas seguras con enfoque de género, teniendo en cuenta dinámicas de micro movilidad</li> <li>16. Promover mecanismos de financiación para la movilidad activa</li> </ol>
	Cicloruta La Picacha Guía de sistema de bicicletas compartidas	Guía metodológica para infraestructura para la movilidad Activa y género Planeación, implementación y operación de sistema de bicicleta de uso público en colonia y la región

Comunidad de Práctica (CoP) PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LATINOAMÉRICA	Iniciativa en 2018. Programa EUROCLIMA+, financiado por la unión europea, en alianza global mobilise yourcity Plataforma de conocimiento Plataforma de redes sociales Construcción de capacidades Vinculación con la agencia internacional Apoyo de proyectos EUROCLIMA+ en su gestión del conocimiento Seminarios Formación y talleres Eventos internacionales”
---	--

Elaborado por el autor. *Fuente:* 4to encuentro de beneficiarios del programa EUROCLIMA+ Movilidad Urbana. Septiembre 2022.

### Anexo 7. Proyectos con su plan de acción del plan de movilidad de Ambato

<b>Problema:</b>	Urbanización acelerada (3% anual) y el crecimiento cambio climático global				
<b>Desarrollo:</b>	<p>A través de los objetivos del SUMP (Plan de Movilidad Urbana Sostenible)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los cambios estructurales en la movilidad más inclusiva y eficiente en el conjunto de sus territorios urbanos y rurales.</li> <li>• Una movilidad más amplia, integrada y participativa, con la reducción de brechas sociales, económicas y ambientales.</li> <li>• Promover el uso de las nuevas fuentes energéticas y tecnológicas (ITS).</li> <li>• Fortalecer las capacidades técnicas, institucionales, legales y financieras de la municipalidad y vincular nuevas fuentes de financiamiento de la movilidad.</li> </ul>				
<b>Propuesta de actuación</b>	<b>Acciones</b>	<b>Coordinación</b>	<b>Presupuesto y financiam.</b>	<b>Periodo</b>	<b>Indicador</b>
<b>“Plan de intervenciones urbanas para la movilidad sostenible</b>	Plan urbano de intervención en tres corredores principales urbanos de la ciudad de Ambato Plan especial urbano antiguo Terminal Terrestre (centro de la ciudad) Plan especial urbano de la zona de los mercados del centro de la ciudad	Planificación	Entre 7.770.000 y 9.000.000	4 a 6 años	Centralidades Usos del suelo
<b>Plan de valoración del espacio público y paisajista</b>	Renovación del Parque Cevallos y su zona de influencia Planificación espacio público - centralidad de influencia periurbana, Mercado Mayorista. Plan especial urbano Terminal Terrestre Sur. Planificación paisajística urbana y de movilidad en el río Ambato. Programa de Implementación y mejoramiento de las capacidades de control y monitoreo de calidad del aire y ruido en el Cantón Ambato. Programa de generación y restauración de áreas verdes mediante la arborización,	Planificación	Entre 12.950.000 y 15.000.000	3 a 5 años	Tipos de equipamiento Áreas verdes (m2)

	<p>rescate de áreas verdes y rondas.</p> <p>Plan de mejoramiento de monitoreo ambiental y paisajístico por medio del rescate y protección del paisaje de las laderas y la ronda del río</p>				
<b>Plan de gestión de la demanda</b>	<p>a) Plan legal, tecnológico, administrativo, económico para la reducción de la congestión y la optimización del uso de autos y motos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas tecnológicas: movilidad inteligente</li> <li>• Medidas administrativas: gerenciar la oferta y la demanda</li> <li>• Medidas económicas en la circulación o el estacionamiento: el que congestiona paga, oportunidad para una redistribución.</li> </ul> <p>Estudios de factibilidad para la implementación de una zona de actividad logística ZAL, en Ambato</p>	Dirección de movilidad y tránsito del Gad Municipal	Entre 3.885.000 y 4.500.000	8 y 10 años	No. de vehículos, tipos de movilidad existente saturación
<b>Programa de transporte público limpio y bajo en carbono</b>	<p>Proyecto servicio de transporte público línea 1 teleférico en el centro histórico</p> <p>Reorganización de líneas de transporte público urbanas y rurales</p> <p>Accesibilidad universal al transporte público para personas en situación de discapacidad y grupos vulnerables de transporte</p> <p>Implementación de un Sistema Integrado de Transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioridad de circulación para el transporte público</li> <li>• Sistema Masivo de Transporte en la ciudad</li> </ul>	Dirección de movilidad y tránsito del Gad Municipal	Entre 25.900.000 y 30.000.000	14 a 16 años	Calidad y condiciones del transporte público
<b>Plan de infraestructura para la movilidad sostenible</b>	<p>Red de ciclovías</p> <p>Red de caminería peatonal</p> <p>Intersecciones: Intervenir el subsistema motorizado</p> <p>pacificación del tránsito en las esquinas.</p>	Dirección de movilidad y tránsito y planificación del Gad Municipal	Entre 28.490.000 y 33.000.000	4 a 8 años	Espacios públicos Km de red de ciclovías y accesibilidad a pie
<b>Programa de reducción de GEI provenientes del transporte</b>	<p>Plan de monitoreo de GEI</p> <p>Plan de fomento de vehículos eléctricos individuales (autos, motos)</p> <p>Plan de fomento de vehículos eléctricos para logística</p>	Unidad de Gestión ambiental y unidad de movilidad del GAD de AMBATO	Entre 6.475.000 y 7.500.000	4 a 6 años	Gases de efecto invernadero Seguimiento y evaluación de los GEI mediante participación

<b>Programa de reducción de la inequidad, la pobreza y las brechas de género en el transporte</b>	<p>Caracterización cualitativa y cuantitativa con enfoque de género.</p> <p>Incorporación transversal del enfoque de género a los proyectos de Movilidad.</p> <p>Gestión de riesgos con enfoque de género.</p> <p>Promoción de la seguridad y la protección de las mujeres en el espacio público.</p> <p>Participación ciudadana orientada a la vinculación efectiva de las organizaciones de mujeres</p>	Dirección de movilidad y tránsito y planificación del Gad Municipal	Entre 7.770.000 y 9.000.000	3 a 4 años	Brechas de pobreza o género más crítica Dotación de equipamiento y servicios
<b>Programa de mejoramiento de la accesibilidad rural y de poblaciones específicas</b>	<p>Estudio de factibilidad técnica y económica para un sistema de transporte público aero suspendido sustentable</p> <p>Articulación intersectorial entre la normativa e instrumentos de planificación urbana, movilidad, transporte y tránsito</p> <p>Plan de mejora de la accesibilidad al sector rural</p>	<p>Estudios técnicos y articulación</p> <p>Con la movilidad y tránsito y planificación del Gad Municipal</p>	Entre 12.950.000 y 15.000.000	2 a 3 años	Modalidades de transporte
<b>Plan de seguridad vial/personal, percepción y cultural ciudadana</b>	<p>Actualización del plan estratégico de seguridad vial existente</p> <p>Atención especial al incremento de la siniestralidad por uso de motocicletas.</p> <p>Campañas de seguridad vial</p>	Dirección de movilidad y tránsito	Entre 12.950.000 y 15.000.000	De 2 a 4 años	Tasas de muerte y lesionados Riesgos de movilidad
<b>Fortalecimiento institucional, técnico, financiero y jurídico.</b>	<p>Observatorio para generación y procesamiento de datos sobre movilidad urbana y emisiones de GEI</p> <p>Estudio de optimización de la estructura orgánica funcional</p> <p>Poner en marcha el Plan de fortalecimiento de capacidades financiado por GIZ en 2022</p> <p>Plan de financiamiento del SUMP</p>	Dirección de movilidad y tránsito y planificación, dirección financiera del Gad Municipal	Entre 10.360.000 y 12.000.000	De 4 a 6 años	Gestión financiera Articulación, monitoreo, verificación y reporte de los avances de implementación del SUMP.”
<b>Nota:</b>	Con respecto a la coordinación e indicadores; los datos se ha tomado en consideración por parte de la autora para el análisis de los proyectos de acuerdo con la explicación de los proyectos en el PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.				

Elaborado por el autor. *Fuente:* (SUMP) DE AMBATO, ECUADOR. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. Fundación ciudad humana. Marzo 2022.

## Anexo 8. Proyectos con su plan de acción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos de Cuenca

<b>Problema</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sostenibilidad de la movilidad, tránsito, transporte y seguridad vial</li> <li>• transformación cultural en torno a la movilidad y sus patrones urbanos</li> <li>• la creación de un centro de transferencia tecnológica para la movilidad sustentable</li> </ul>				
<b>Desarrollo</b>	<p><b>Importancia en la formulación y diagnóstico(causalidad):</b> Hay que tomar en cuenta la importancia de la información y el diagnóstico realizado ya que los en el plan se señala que los objetivos locales deben ser concretos deben tener un lía estratégica y basados en los resultados del diagnóstico. Tomando en consideración que los objetivos locales deben estar integrados en los mencionados objetivos generales.</p> <p><b>La Política Nacional:</b> PLAN NACIONAL DEL BUEN VIVIR 2009-2013 en su tercer objetivo MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN</p> <p><b>Plan De Ordenamiento Territorial:</b> estrategias relacionadas con la movilidad (jerarquización y eficiencia de las infraestructuras de movilidad, energía y conectividad.)</p> <p><b>Participación ciudadana:</b> Tomando en consideración a los principales actores, opinión en todo el proceso y propuesta en las medidas específicas como en proyectos</p> <p><b>Recursos:</b> Desde el presupuesto municipal del Gad municipal como Empresa de movilidad (EMOV EP), fondos para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI); prevenir el cambio climático; y promover un modelo de tránsito y transporte amigable con el medio ambiente</p> <p><b>Medidas</b> mediante objetivos con un plazo a corto, medio y largo plazo</p>				
<b>Propuesta de actuación</b>	<b>Acciones</b>	<b>Coordinación</b>	<b>Presupuesto y financiam.</b>	<b>Periodo</b>	<b>Indicador</b>
<b>“Sistema semafórico adaptativo en la red vial básica</b>	Estudio y diseños de la segunda fase del sistema semafórico adaptativo. Implementación del estudio descrito (construcción de redes, colocación de semáforos, conexión con la central y programación)	Obras públicas  Empresa de movilidad (EMOV EP)	2.730.000  Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	28 meses	Niveles de servicio en intersecciones semafóricas de red básica
<b>Inspecciones y auditorías de seguridad vial</b>	Elaboración de documento normativo para la ejecución de auditorías en seguridad vial Inspecciones de seguridad vial en los corredores o nodos que presenten concentración de accidentes. Diseño de propuesta de adecuación y envío a instancia correspondiente para ejecución de obras y control de tránsito.	Dirección municipal de tránsito  Obras públicas  EMOV EP.	110.000  Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	19 meses	Tasa de accidentabilidad y ubicación en vías principales
<b>Fomentar la educación en materia de seguridad vial</b>	Exposiciones en materia de educación vial a los diferentes niveles educativos Capacitaciones sobre aspectos básicos de la educación vial, dirigidas a profesionales del transporte. Cursos de capacitación a los funcionarios y actores del control de tránsito	Dirección municipal de tránsito  EMOV EP.	3.262.300 Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	30 meses	Tasas de accidentes por factor humano

	Talleres enfocados a la circulación segura y coexistencia entre ciclistas y peatones.				
<b>Adecuaciones a infraestructura para modos de transporte más sostenibles</b>	Diseños definitivos de corredores viales que prioricen el desenvolvimiento de actividades y viajes de carácter peatonal. Adecuaciones físicas a las vías que mejoren la seguridad de peatones y ciclistas, facilitando la accesibilidad al transporte público. Señalización horizontal y vertical orientada hacia la seguridad peatonal y de ciclistas.	Planificación Dirección municipal de tránsito Obras públicas EMOV EP.	860.000 Presupuesto del Gad municipal y presupuesto de la empresa de movilidad	25 meses	Tasas de accidentabilidad en peatones y ciclistas.
<b>Incremento de seguridad en los entornos escolares – primera etapa</b>	Estudio de identificación de conflictos en los entornos de cada uno de los centros educativos de la urbe, así como inspecciones de seguridad en las rutas utilizadas por estudiantes para acudir a dichas instituciones. Propuesta de diseños para mejorar la seguridad en los entornos escolares y los principales corredores utilizados por los estudiantes eliminación de barreras arquitectónicas que faciliten la accesibilidad universal. Implementación y/o construcción de las medidas propuestas. Mejoramiento del control de tránsito, enfocado a una convivencia vehículo	Dirección municipal de tránsito Obras públicas EMOV EP.	940.500 Presupuesto del Gad municipal y presupuesto de la empresa de movilidad	25 meses	Tasas de accidentes por factor humano
<b>Relevamiento de información y creación de una base de datos técnica</b>	Estudio de tipología de información referida al tránsito y accidentalidad vial. Adquisición de software de almacenamiento y gestión de datos de accidentalidad y tránsito	Dirección municipal de tránsito EMOV EP ECU911	75.000 Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	12 meses	Accidentes registrados y mapeados en el cantón
<b>Modelo de gestión para la red de transporte intra cantonal</b>	Estudio para fusionar compañías de transporte Talleres de difusión con los actores Constitución del nuevo marco administrativo	Dirección municipal de tránsito  EMOV EP	60.000 Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	12 meses	Compañías asociadas
<b>Diseño de modelo de transporte público urbano, su incorporación al tránsito</b>	Optimización de rutas y frecuencias de transporte Modelo de gestión del transporte público e integración tarifaria Optimización de la operación del transporte dentro de la red viaria	EMOV EP	200.000 Presupuesto del Gad municipal y presupuesto de la empresa de movilidad	11 meses	Cobertura y niveles de servicio del transporte público

<b>e integración tarifaria</b>	Difusión de nuevo modelo de transporte previo al inicio de la operación				
<b>Sistema de ayuda a la explotación y sistema de ayuda a la operación del transporte público urbano</b>	Estudio diagnóstico de tecnologías utilizadas y propuesta de mejoras Implementación de la tecnología propuesta Creación de una unidad municipal encargada de la planificación, operación y explotación del sistema de transporte público.	Dirección municipal de tránsito	10.452.000 Fondos públicos y privados	30 meses	Niveles de servicio y operación del TP
<b>Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano</b>	Diseño a detalle de carriles segregados Construcción de carriles exclusivos para transporte público urbano	Dirección municipal de tránsito	850.000 Presupuesto del Gad municipal y presupuesto de la empresa de movilidad	18 meses	Velocidad media de operación del transporte público
<b>Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del Transporte escolar e institucional de las parroquias del cantón Cuenca</b>	Estudio de oferta-demanda y dimensionamiento de flota de transporte escolar e institucional Matriz origen-destino Diagnóstico y dimensionamiento de flota para centro educativo	Dirección municipal de tránsito Planificación EMOV EP	33.600 Presupuesto del gad municipal y Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	4 meses	Cobertura y niveles de servicio del transporte comercial
<b>Diseño de rutas y frecuencias para transporte turístico</b>	Estudio de oferta-demanda y puntos de atracción turística Diagnóstico y definición de rutas y frecuencias para transporte turístico.	EMOV EP	44.800 Presupuesto del gad municipal y Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	4 meses	Tiempos de operación, gastos operativos y niveles de servicio
<b>Consolidación de la red urbana de ciclovías</b>	Actualización de diseños de “moverse” Estudios definitivos de otros ejes radiales Socialización de proyectos desarrollados Construcción de infraestructura	Dirección municipal de tránsito Obras públicas Planificación EMOV EP	11.116.000 Presupuesto del gad municipal y Presupuesto municipal de la empresa de movilidad	36 meses	Long de ciclovía en km Tipología de ciclovías
<b>Consolidación de ejes complementarios</b>	Redireccionamiento de vías interiores de unidades funcionales. Identificación y diseño de puntos singulares para tráfico calmado	Planificación Dirección municipal de tránsito	9.000.000 Presupuesto del gad municipal y Presupuesto	24 meses	Long de vías existentes en km

	<p>Construcción de infraestructura y delimitación con segregación y/o señalización</p> <p>Construcción de ejes complementarios en márgenes de protección y áreas verdes</p>	Obras públicas EMOV EP.	municipal de la empresa de movilidad		Tipología de vías
<b>Sistema de transporte público en bicicleta</b>	<p>Estudio de sistema de transporte público en bicicleta</p> <p>Implementación de estaciones</p>	<p>Dirección municipal de tránsito</p> <p>Obras públicas</p> <p>Planificación EMOV EP</p>	<p>5.000.000</p> <p>Presupuesto municipal de la empresa de movilidad</p>	60 meses	<p>Estaciones</p> <p>Calidad de estaciones</p>
	<p>Programa de “ruta creativa”</p> <p>Oferta recreativa y de deporte</p> <p>Mecánica de bicicleta</p> <p>Prestamos de bicicletas y</p>	<p>Dirección municipal de tránsito</p> <p>Obras públicas</p> <p>Cultura</p> <p>Desarrollo social</p> <p>ETAPA</p> <p>EMAC</p>	<p>80.000</p> <p>Presupuesto municipal de la empresa de movilidad</p>	Permanente	<p>Evaluación y seguimiento del proyecto</p>
<b>Mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras y elementos ciclables</b>	<p>Programación de mantenimiento</p> <p>Mantenimiento rutinarios</p> <p>Mantenimiento preventivo y correctivo</p>	<p>Dirección municipal de tránsito</p> <p>Obras públicas</p> <p>EMOV EP.</p>	<p>500.000</p> <p>Presupuesto municipal de la empresa de movilidad</p>	Permanente	<p>Estado de circuitos</p> <p>% de elementos ciclables</p>
<b>Programa de promoción y educación para el uso de la bicicleta</b>	<p>Diseño del programa y etapas</p> <p>Campañas dirigidas a grupos focales</p> <p>Campañas comunicacionales</p> <p>Escuela de mecánica de bicicleta, de uso de la bicicleta</p> <p>Manual del ciclista</p>	<p>Dirección municipal de tránsito</p> <p>Obras públicas</p> <p>Cultura</p> <p>Desarrollo social</p> <p>ETAPA</p> <p>EMAC</p>	<p>50.000 anual</p> <p>Presupuesto municipal de la empresa de movilidad”</p>	etapas	<p>Evaluación y seguimiento del proyecto</p>

Elaborado por el autor. *Fuente:* Plan de movilidad y espacios públicos. I. municipalidad de cuenca. 2014.

## Anexo 9. Propuesta de proyectos de acuerdo con las política estratégica planteadas.

POLÍTICA ESTRATÉGICA	PLANIFICACIÓN	PROYECTOS
<b>“Inclusión de la dimensión social y económica:</b>	priorizar el acceso equitativo a servicios de transporte público de calidad demanda de servicios de transporte público	Diseño de modelo de transporte público urbano Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano
<b>Diversidad de modos de transporte sostenible</b>	ofrecer opciones accesibles y seguras reduzca la congestión vehicular, mejore la conectividad y fomente estilos de vida más saludables y sostenibles.	Adecuaciones a infraestructura para modos de transporte más sostenibles Consolidación de la red urbana de ciclovías y sistema de transporte público en bicicleta
<b>Participación ciudadana</b>	La inclusión activa de la ciudadanía en el diseño y la implementación y evaluación de políticas, adaptadas a las necesidades y realidades locales	Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del Transporte escolar e institucional Diseño de rutas y frecuencias para transporte turístico
<b>Integración con la planificación urbana y el desarrollo territorial</b>	Vincular estrechamente la política de movilidad urbana con la planificación urbana para garantizar coherencia y sinergia entre las intervenciones. Coordinación intersectorial, revisión de los instrumentos de planificación existentes, mayor eficiencia en el uso del suelo y mejor calidad del entorno urbano.	Plan de movilidad urbana sostenible Ampliación, consolidación y construcción de ejes. Sistema de señalización horizontal y vertical. adaptativo en la red vial básica
<b>Enfoque de seguridad</b>	Priorizar la seguridad vial como un elemento central de su diseño. Enfoques integrales que aborden tanto la infraestructura vial como el comportamiento humano.	Inspecciones y educación en materia de seguridad vial
<b>Creación de Comités Interdisciplinarios</b>	Necesidad de mecanismos de coordinación y regulación para internalizar los costos sociales.	Sistema de información. levantamiento y creación de base de datos técnica”

Elaborado por el autor (2024).

**Anexo 10. Propuesta de proyectos necesarios, su detalle de acciones, actores, presupuesto referencial y su priorización.**

PROYECTOS	DETALLES DEL PROYECTO	ACTORES	Presupuesto referencial	Priorización (semáforo)	
<b>“Plan de movilidad urbana sostenible</b>	Adecuación al plan urbano de intervención Elaboración de planes especiales Planificación espacio público - centralidad Planificación paisajística urbana y de movilidad	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	5.000.000	12 meses	1
<b>Ampliación, consolidación y construcción de ejes</b>	Ampliación, consolidación de vías urbanas, turísticas Construcción de infraestructura y/o señalización Construcción de ejes complementarios en márgenes de protección y áreas verdes	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	9.000.000	28 meses	1
<b>Sistema de señalización horizontal y vertical. adaptativo en la red vial básica</b>	Estudio y diseño de señalización horizontal y vertical Estudio y diseño del sistema semafórico cronometrados (flujo vehicular) Implementación del estudio (construcción de redes, colocación de semáforos, conexión con la central y programación)	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de Obras públicas Dirección de planificación	3.000.000	28 meses	1
<b>Inspecciones y educación en materia de seguridad vial</b>	Elaboración de documento normativo para la ejecución de auditorías en seguridad vial. Inspecciones de seguridad vial en nodos de concentración de accidentes. Capacitaciones sobre aspectos básicos de la educación vial, dirigidas a profesionales del transporte. Cursos de capacitación a funcionarios y actores Talleres enfocados a la circulación segura y coexistencia entre ciclistas y peatones.	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte.	3.400.000	49 meses	2
<b>Adecuaciones a infraestructura para modos de transporte más sostenibles</b>	Diseños definitivos de corredores viales que prioricen viajes de carácter peatonal.  Adecuaciones físicas a las vías para la seguridad de peatones y ciclistas.  Señalización horizontal y vertical.	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de Obras públicas Dirección de planificación	850.000	25 meses	2
<b>Sistema de información. levantamiento y creación de base de datos técnica</b>	Estudio de tipología de información referida al tránsito y accidentalidad vial.  Adquisición de software de almacenamiento y gestión de datos	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte, Obras públicas	75.000	12 meses	3

	Datos de accidentalidad y tránsito	y de planificación Avalúos y catastros ECU 911			
<b>Diseño de modelo de transporte público urbano</b>	Optimización de rutas, operación y frecuencias de transporte Modelo de gestión del transporte público e integración tarifaria Difusión del nuevo modelo de transporte previo al inicio de la operación	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte	200.000	6 meses	3
<b>Nuevo modo de transporte público urbano</b>	Estudio diagnóstico de tecnologías y propuesta de mejoras en la implementación transporte público urbano. Creación de una unidad municipal encargada de la planificación, operación, análisis de datos e investigación.	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	10.500.000	24 meses	3
<b>Diseño y construcción de carriles segregados para transporte público urbano</b>	Ampliación de líneas de transporte público Diseño a detalle de carriles segregados Construcción de carriles exclusivos para transporte público urbano	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	850.000	12 meses	2
<b>Consolidación de la red urbana de ciclovías y sistema de transporte público en bicicleta</b>	Estudios definitivos de sistema de ciclovías en el centro de la ciudad y ampliación a circuitos turísticos. Socialización de proyectos desarrollados Construcción de infraestructura con señalización Implementación de estaciones Oferta recreativa y de deporte Mecánica y préstamos de bicicleta Escuela de bicicleta	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de Obras públicas Dirección de planificación Dirección de cultura	10.000.000	36 meses	2
<b>Dimensionamiento, modelo de gestión y operación del Transporte escolar e institucional</b>	Estudio de oferta-demanda y dimensionamiento de flota de transporte escolar e institucional Matriz origen-destino Diagnóstico y dimensionamiento de flota de transporte escolar e institucional	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	35.000	4 meses	3
<b>Diseño de rutas y frecuencias para transporte turístico</b>	Estudio de oferta-demanda y puntos de atracción turística Diagnóstico y definición de rutas y frecuencias para transporte turístico.	La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte Dirección de planificación	45.000	6 meses	3
<b>Nota:</b>	Se toma en consideración que en escala de 1 a 3. 1 es prioridad alta y 3 prioridad baja”				

Elaborado por el autor (2024).