

POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL ECUADOR

2023 - 2030



República
del Ecuador

Política Nacional de Movilidad

Urbana Sostenible

2023 – 2030

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador

Equipo de trabajo

MTOP:

Mario Muñoz
Ramses Morante
Santiago García
Javier Díaz
Mayra Herrera
Javier Becerra
Gabriel Luna
Sofía Vásconez

MAATE:

Karina Barrera
Vicente Moncayo
Paul Melo
Pablo Caza

ANT:

Pamela Mendieta
Miguel Pazmiño
Pablo Calderón
Marco Yépez

Comité de seguimiento

Ministerio de Ambiente Agua y Transición Ecológica; Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ministerio de Energía y Minas; Ministerio de Economía y Finanzas; Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca; Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda; Asociación de Municipalidades del Ecuador; GAD del cantón Ambato; GAD del cantón Cuenca; GAD del Distrito Metropolitano de Quito; Instituto de Investigación Geológico y Energético; Consejo Nacional de Competencias; Secretaría Nacional de Planificación; Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables.

Cita sugerida (APA 7)

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible (M. Muñoz, R. Morante, y S. García (eds.))

Ecuador - 2023

Lista de abreviaturas

AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
AME	Asociación de Municipalidades Ecuatorianas
AMT	Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
BRT	Bus Rapid Transit
GAD	Gobiernos Autónomos Descentralizados
GC	Gobierno Central
GEI	Gases de Efecto Invernadero
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
INGEI	Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero
MINEDUC	Ministerio de Educación
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
MUS	Movilidad Urbana Sostenible
PIB	Producto Interno Bruto
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PNMUS	Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
PUGS	Plan de Uso y Gestión de Suelo
SbN	Soluciones basadas en la Naturaleza
SBP	Sistema de Bicicleta Pública
UE	Unión Europea
VAO	Vehículos de Alta Ocupación

Índice

1. INTRODUCCIÓN	6
2. MARCO NORMATIVO	8
2.1. Constitución de la República del Ecuador	8
2.2. Acuerdos internacionales	10
2.3. Normativa Nacional	12
3. METODOLOGÍA	21
3.1. Mapeo de actores sociales e institucionales	27
4. DIAGNÓSTICO	29
4.1. Situación de la movilidad urbana sostenible en el Ecuador	30
4.2. Identificación de necesidad de política pública	40
4.3. Priorización de problemas	41
5. PROPUESTA	43
5.1. Alternativas de acción	43
5.2. Objetivos y estrategias	45
5.3. Metas e indicadores	53
5.4. Presupuesto referencial	54
5.5. Vinculación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible con el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa	55
6. PRÓXIMOS PASOS	56
6.1. Estrategias de financiamiento	59
7. BIBLIOGRAFÍA	62
8. ANEXOS	65
8.1. Presupuesto referencial de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible	65
8.2. Tabla de vinculación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible con los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.	69

Lista de tablas

Tabla 1. Hoja de ruta para el proceso de formulación de política pública	23
Tabla 2. Niveles de Actores Clave	27
Tabla 3. Actores claves y responsabilidad	27
Tabla 4. Ciudades seleccionadas y categorías poblacionales.....	29
Tabla 5. Análisis de los principales problemas de movilidad	38
Tabla 6. Matriz de priorización de problemas	44
Tabla 7. Metas e indicadores de la PNMUS	53
Tabla 8. Presupuesto referencial resumido.....	54
Tabla 9. Instrumentos del SNDPP a los que se vincula la PNMUS	55

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Tiempo promedio de viaje, en minutos. Fuente: : Informe de calidad de vida 2022....	30
Ilustración 2. Siniestros de Tránsito. Serie histórica,2012-2021 Fuente: INEC 2022	31
Ilustración 3. Contribución de emisiones de GEI por sectores al INGEI 2018 en %. Fuente: Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica 2022	33
Ilustración 4. Violencia sexual en la movilidad de Quito. Fuente: Informe de calidad de vida 2022 .	34
Ilustración 5. Comparativo relación distribución modal, espacio consumido y emisiones en el DMQ. Fuente: Informe de calidad de vida 2022	35
Ilustración 6. Demanda de energía por sector. Fuente: Balance de energético nacional	36

1. INTRODUCCIÓN

Los sistemas de movilidad generan beneficios a la sociedad, principalmente porque acercan a las personas a los bienes y servicios que necesitan para su desarrollo. Sin embargo, el modelo de movilidad actual provoca problemáticas que afectan al ambiente, la economía, el tejido social y en general la calidad de vida de los ciudadanos.

En ese sentido, aspectos como los niveles de contaminación por emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), los siniestros de tránsito, la accesibilidad a los sistemas de transporte, los costos asociados a tiempo y condiciones de la movilidad de personas y mercancías; constituyen retos importantes para la protección, respeto, promoción y garantía de derechos que como sociedad debemos enfrentar si queremos que nuestra generación y las generaciones futuras vivan en un país próspero, que cuida el medio ambiente, inclusivo, accesible, equitativo y resiliente.

El concepto de movilidad urbana sostenible surge como una respuesta para solucionar las problemáticas que aquejan a nuestros territorios y particularmente a nuestras ciudades y sus habitantes. Según la Organización de las Naciones Unidas estamos experimentando un crecimiento del tamaño de nuestras ciudades sin precedentes y se estima que para el 2030 la población urbana habrá crecido un 68%. Dicho crecimiento urbano, basado en el actual modelo de planificación de las ciudades, extensa, dispersa y poco densificada; implica que los gobiernos locales van a necesitar más recursos para satisfacer las necesidades de los ciudadanos, éstos a su vez van a realizar sus viajes cotidianos en un mayor tiempo debido a las distancias y la congestión vehicular; lo que repercute en una mayor emisión de gases, mayor consumo energético, mayores costos de movilidad y una menor calidad de vida.

Es en este sentido que la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador (PNMUS) amparada en la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; así como en los compromisos mundiales asumidos por nuestro país como el Acuerdo de París, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, entre otros; constituye el instrumento que permitirá a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) mejorar las condiciones de la movilidad en sus territorios para que los viajes, tanto de personas como de mercancías, generen el menor impacto ambiental, para lo cual las ciudades deberán propender a reducir el consumo de combustibles fósiles y contribuir a disminuir, de manera efectiva y eficiente, las emisiones de gases de efecto invernadero.

Adicionalmente, las ciudades tendrán el apoyo de la política para implementar programas, planes y proyectos que permitan a las personas movilizarse de manera más eficiente, es decir en menor tiempo y con menor consumo de energía; generando de esta manera un ahorro significativo para los ciudadanos y el estado.

También, en el marco de la PNMUS, las autoridades locales podrán impulsar la planificación, el diseño y la construcción de ciudades densas, compactas y caminables, a escala humana para que el espacio vial sea distribuido más equitativamente, se prioricen las modalidades de transporte sostenible como la movilidad activa y el transporte público; con el fin de

promover la recuperación económica y de los espacios públicos. Al mismo tiempo, disminuir la tasa de siniestros viales y proteger a los grupos más vulnerables como niños, niñas y adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad.

En este sentido, el alcance del presente documento corresponde a la etapa de formulación de política pública y se estructura en 5 secciones. Partimos con el marco normativo ecuatoriano que permitirá impulsar la movilidad urbana sostenible. En esta sección se contempla tanto la normativa nacional como los diferentes instrumentos internacionales que el país ha firmado y ratificado para trabajar en el desarrollo y la movilidad sostenible. A continuación, se explica la metodología sugerida por la Secretaría Nacional de Planificación para la elaboración de la PNMUS. Después, se realiza un diagnóstico de la movilidad en el cual se identifican los principales problemas que genera el sector transporte en nuestras ciudades. Posteriormente, se presenta una propuesta para impulsar la movilidad urbana sostenible en el territorio nacional; la misma incluye algunas alternativas de acción con sus respectivos objetivos, metas e indicadores. A partir de esta propuesta, se sugiere un presupuesto referencial y se muestra la vinculación de la PNMUS con el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa para garantizar derechos y su alineamiento con los cinco enfoques para la igualdad: género, intergeneracional, discapacidad, movilidad humana e interculturalidad. Finalmente, se mencionan los próximos pasos Coordinación (2023 - 2025), Implementación (2026 - 2030), Seguimiento (2025 - 2030) y Evaluación (2025 - 2030), así como los recursos institucionales, normativos y financieros para viabilizar la implementación de la PNMUS.

2. MARCO NORMATIVO

Con miras a formular una política pública que permita garantizar el cumplimiento de derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador (CRE), y en concordancia con lo estipulado en los Art. 424 y 425:

La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.

(...)El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.¹

En consecuencia, se ha considerado la inclusión de los enfoques de igualdad y no discriminación y el territorial en la formulación de la presente política.

2.1. Constitución de la República del Ecuador

A continuación, se mencionan los principales artículos de la Norma Suprema que tienen relevancia en el marco de la movilidad urbana sostenible y la garantía de derechos de los ciudadanos.

Art. 15.- *El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua (...).*

Art. 31.- *Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadana.*

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

¹ (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 424-5)

Los artículos siguientes son aún más específicos y emiten disposiciones no solo sobre los temas de la movilidad sino sobre aquellos directamente relacionados con el cambio climático, la calidad del aire y la obligatoriedad de incluir estos criterios en la planificación de las ciudades.

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

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

(...) 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

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

Art. 414.- El Estado adoptará medidas adecuadas y transversales para la mitigación del cambio climático, mediante la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de la deforestación y de la contaminación atmosférica; tomará medidas para la conservación de los bosques y la vegetación, y protegerá a la población en riesgo.

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.²

2.2. Acuerdos internacionales

El Ecuador ha suscrito acuerdos y convenios internacionales que generan responsabilidades importantes en el mediano y largo plazo, el más cercano, los compromisos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el 2030. Los documentos que se describen a continuación impulsan la reducción de brechas sociales, el cuidado del medio ambiente y el desarrollo económico. Este marco internacional sienta las bases de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.

La Declaración Universal de Derechos Humanos

La Declaración Universal de Derechos Humanos fue elaborada por representantes de todas las regiones del mundo y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948, como un ideal común para todos los pueblos y naciones. La Declaración establece, por primera vez, los derechos humanos fundamentales que deben protegerse en el mundo entero³.

En nuestro país, según lo estipula la CRE, en su artículo 3, numeral 1, establece como deber primordial del Estado “garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes”⁴. En esa línea, el artículo 11, en los numerales 8 y 9 respectivamente, señala que: “El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas (...)”, y “El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución”⁵.

² (CRE, 2008)

³ (Naciones Unidas, 1948)

⁴ (CRE, 2008, Art 3.1)

⁵ (CRE, 2008, Art 11)

El Acuerdo de París

Es un tratado internacional jurídicamente vinculante de acción ante el cambio climático. Fue adoptado por 194 partes en la COP21 el 12 de diciembre de 2015 en París, y entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. El Acuerdo de París establece tres objetivos clave:

- Reducir sustancialmente las emisiones de GEI para limitar el aumento de la temperatura global en este siglo a 2 °C y esforzarse para limitarlo a tan sólo 1,5 °C.
- Revisar los compromisos de los países cada cinco años.
- Ofrecer financiamiento a los países en desarrollo para que puedan mitigar el cambio climático, fortalecer la resiliencia y mejorar su capacidad de adaptación a los impactos del cambio climático⁶.

El Acuerdo de París es un hito en el proceso multilateral del cambio climático por tratarse del primer acuerdo vinculante que hace que todos los países se unan en una causa común para emprender esfuerzos ambiciosos para combatir el cambio climático y adaptarse a sus efectos. Ecuador firmó el acuerdo en julio de 2016, su ratificación se estableció mediante Decreto Ejecutivo Nro. 98 del 27 de julio de 2017.

La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Consiste en un plan de acción para las personas, el planeta, la prosperidad, la paz y el trabajo conjunto. Esta ambiciosa agenda se propone acabar con la pobreza de aquí a 2030 y promover una prosperidad económica compartida, el desarrollo social y la protección ambiental para todos los países.

El Ecuador suscribió la Agenda 2030 en el año 2015. La misma contiene los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y establece, entre otros aspectos, las directrices para alcanzar metas orientadas al cumplimiento de sus objetivos.

Se identifican como objetivos relacionados con la presente política los siguientes:

- Objetivo 3 (ODS3) Salud y bienestar.
- Objetivo 5 (ODS5) Igualdad de género.
- Objetivo 7 (ODS7) Energía asequible y no contaminante.
- Objetivo 9 (ODS9) Industria, innovación e infraestructura.
- Objetivo 10 (ODS10) Reducción de las desigualdades.
- Objetivo 11 (ODS11) Ciudades y comunidades sostenibles.
- Objetivo 12 (ODS12) Producción y consumo responsables.
- Objetivo 13 (ODS13) Acción por el clima.
- Objetivo 15 (ODS15) Vida de ecosistemas terrestres.
- Objetivo 17 (ODS17) Alianzas para lograr los objetivos, mismos que consideran a la energía y su correcto uso indispensable para alcanzar las metas planteadas⁷.

⁶ (Naciones Unidas, s.f.)

⁷ (Naciones Unidas, 2018)

Se identifica la creación del Foro de los Países de América Latina y el Caribe sobre el Desarrollo Sostenible como un mecanismo regional para el seguimiento y examen de la implementación de la Agenda 2030. En Ecuador, se declara como política pública del Gobierno Nacional, la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible mediante el Decreto Ejecutivo N° 371, suscrito en abril de 2018.

2.3. Normativa Nacional

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La ley incluye los siguientes artículos referentes a la movilidad sostenible:

CAPÍTULO IV

DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL AMBIENTE

SECCIÓN 1

DE LA CONTAMINACIÓN POR FUENTES MÓVILES

Art. 211.- *Condiciones de circulación para automotores. - Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en la normativa vigente.*

Art. 212.- *Los importadores y ensambladores de automotores son responsables de que los vehículos tengan dispositivos anticontaminantes.*

Art. 213.- *Los vehículos usados, donados al Estado ecuatoriano, que ingresen al país legalmente, serán objeto de una revisión técnica vehicular exhaustiva y más completa que la revisión normal. En estos casos los centros de revisión técnico vehicular inspeccionarán el resto de sistemas mecánicos, transmisión y motor, bajo el mecanismo de revisión completa de cada unidad, desde el puerto de ingreso, previo a su desaduanización y matriculación.*

SECCIÓN 2

DE LA CONTAMINACIÓN VISUAL

Art. 214.- *Contaminación visual.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados establecerán dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, las normas por ser observadas para la instalación en vehículos y carreteras de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores y peatones; afecten a la seguridad vial, persuadan o inciten a prácticas de conducción peligrosas, antirreglamentarias o riesgosas.*

SECCIÓN 3

DE LA PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES

Art. 214A.- *Interés Público. - Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad; y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional.*

Art. 214B.- Incentivos a la movilidad eléctrica y cero emisiones. - El Gobierno Central, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones.

Art. 214C.- Restricción de circulación vehicular. - Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local o nacional disponga, excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad o emergencia.

Art. 214D.- Gratuidad en zonas tarifadas administradas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. - Los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifados dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Art. 214E.- Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo dentro del territorio de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que tienen a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, destinarán un porcentaje mínimo del 2% del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos, sin afectar los espacios destinados a los vehículos de propiedad de personas con discapacidad.

Art. 214F.- Distintivo para incentivos. - Para hacer efectivos los incentivos contenidos en la presente Sección, la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán en la especie de matrícula vehicular el detalle específico que permita identificar como tales a los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones.

SECCIÓN IV

DE LA MOVILIDAD ACTIVA

Art. 214G.- Movilidad Activa. - La movilidad activa es aquella que depende del movimiento físico de las personas, incluye la caminata y el uso de la bicicleta; se vincula a los principios de la movilidad sostenible, desde la cual se prioriza aquellos modos de transporte que generan menor impacto ambiental, social y económico. La promoción de estos modos de transporte, busca disminuir el uso del vehículo a motor para desplazamientos de corta y mediana distancia.

Art. 214H.- De la caminata y el uso de la bicicleta.- El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán dentro de su planificación actividades relacionadas con la gestión, promoción, incentivo, regulación y control del desplazamiento de los ciudadanos a pie y en bicicleta como modos sostenibles de transporte, garantizarán su circulación en condiciones seguras, atractivas y cómodas en armonía con los demás usuarios del viario, en el marco del ejercicio de las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial establecidas en la Ley.

Art. 214I.- Jerarquía de movilidad.- El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia, mediante políticas públicas de movilidad, priorizadas con base en el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y el impacto que estos causen en la ciudadanía y en el ambiente, proporcionarán los medios necesarios para que las personas elijan la forma de desplazarse de manera segura; se garantizará una equitativa distribución

de espacios y recursos con consideración de la jerarquización determinada en la presente Ley y garantizarán la inclusión del transporte de tracción humano en las estaciones de transporte público para hacer efectiva la transferencia multimodal.

Se reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas; y, la caminata y el transporte de tracción humana como modos de transporte estratégicos para las ciudades del país, que merecen protección y garantía para su ejercicio y acceso dentro de los diferentes sistemas de movilidad.

Art. 214J.- Objetivos. - Los objetivos de la movilidad activa son los siguientes:

- a) Integrar el enfoque de movilidad activa dentro de las políticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, económico, ambiental, y cultural para promover y garantizar la accesibilidad a través de medios sostenibles de transporte.
- b) Promover e incentivar el uso de modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de la salud y la generación de un ambiente sano.
- c) Generar mecanismos de educación a la ciudadanía en cultura, convivencia vial, prevención y protección del ambiente.
- d) Promover programas de difusión y capacitación sobre el respeto de los modos de transporte sostenibles, concientización ambiental y educación vial.
- e) Garantizar la movilidad segura de las personas y sus desplazamientos sin distinción del modo de transporte.
- f) Incluir la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones referentes a la planificación y gestión del sistema de movilidad.
- g) Promover el fortalecimiento de patrones de viajes intermodales, propendiendo al uso de modos de transporte sostenibles; y,
- h) Fomentar conductas de respeto y convivencia vial entre los diferentes modos de transporte.

Art. 214K.- Sistema de Información de Movilidad.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán diseñar, implementar y mantener un Sistema de Información de Movilidad que permita dar seguimiento y evaluar sus políticas, planes y ejecución de proyectos, el mismo que deberá ser incorporado al Sistema Nacional que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberá ser de libre acceso y sin restricciones para consultas de la ciudadanía.

Art. 214L.- Dependencias para la planificación, diseño e implementación. - La planificación, diseño e implementación de infraestructura inclusiva, peatonal y para transporte de tracción humana dentro de todos los proyectos corresponde al nivel de Gobierno respectivo.

Art. 214M.- Presupuesto para la jerarquización de la movilidad. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en razón de la jerarquía de la movilidad, a través de sus respectivas ordenanzas, destinarán los recursos necesarios para el desarrollo de programas, planes o proyectos de movilidad activa, entre otros: infraestructura, acciones de promoción, educación y control.

Art. 214N.- Principios Generales de la Movilidad Activa. - Para la planificación, implementación y ejecución de las políticas, programas, planes y proyectos a favor de los modos de transporte sostenibles se deberán cumplir los siguientes principios:

- a) *Accesibilidad: Garantizar que el acceso y derecho a la ciudad se dé en igualdad de condiciones, con derecho preferente a las clases de transporte sostenibles, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, tarifas equitativas y con información clara y oportuna.*
- b) *Inclusión: Reducir la desigualdad en la población, a través de las acciones desarrolladas por los diferentes niveles de Gobierno en materia de movilidad sostenible.*
- c) *No discriminación: Proporcionar a la población las oportunidades necesarias para alcanzar un efectivo acceso y uso de las clases de transporte terrestre que pertenecen a la movilidad activa.*
- d) *Seguridad: Desarrollar acciones tendientes a la reducción del riesgo de infracciones e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.*
- e) *Salud; Promover el uso de clases de transporte que beneficien la salud de las personas, mejoren la calidad de vida, fomenten la actividad física y prevengan la contaminación ambiental.*
- f) *Eficiencia: Impulsar los desplazamientos de las clases de transporte que pertenecen a la movilidad activa para que sean ágiles y asequibles, optimizando los recursos disponibles.*
- g) *Calidad: Garantizar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades necesarias para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de desplazamiento.*
- h) *Innovación tecnológica: Emplear soluciones tecnológicas que permitan almacenar, recopilar y procesar información con el fin de mejorar la gestión y calidad de la movilidad, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.*
- i) *Capacitación: Realizar campañas y procesos educativos permanentes para visibilizar la importancia de las maneras de desplazarse sosteniblemente, con el diseño de programas específicos de capacitación con la finalidad de formar y sensibilizar a la ciudadanía, con observación de la realidad lingüística de la población.*

Art. 2140.- *De la planificación de la movilidad. - Los entes encargados de la planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial observarán los siguientes criterios para la planificación de la movilidad dentro de sus respectivas jurisdicciones y ámbitos de su competencia:*

- a) *Garantizar la integración física, operativa e informativa para que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones propendan a la conexión con el transporte público y el uso de la bicicleta en sus diferentes rutas urbanas y rurales;*
- b) *Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física de las personas en sus desplazamientos terrestres, especialmente de aquellas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;*
- c) *Implementar medidas que promuevan la movilidad activa, incentiven y fomenten el uso de las clases de transporte terrestres sostenibles, el fortalecimiento del transporte público y el uso racional de los automotores;*
- d) *Promover la participación ciudadana en la ejecución de las políticas territoriales, programas, planes y proyectos de movilidad activa y para la promoción de las diferentes clases de transporte pertenecientes a la movilidad activa;*

- e) *Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo sostenible y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen territorial, a través de medidas coordinadas;*
- f) *Impulsar planes, programas y proyectos en coordinación con el ente encargado de la salud pública para que incentiven el uso de clases de transporte sostenibles como una medida para reducir los índices de mortalidad relacionados con las afecciones respiratorias, cardiovasculares, contaminación y siniestros de tránsito;*
- g) *Impulsar planes, programas y proyectos de planificación que motiven la aproximación entre la vivienda, el trabajo, servicios públicos, y otros puntos a tractores de desplazamientos, que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad; y,*
- h) *Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos y de factibilidad contemplados en su respectivo plan de movilidad y espacios públicos, así como los estudios sectoriales vigentes, que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.*

Art. 214P.- *Actividades recreativas. - Los entes encargados de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial promoverán e impulsarán actividades recreativas, que busquen fortalecer el uso de los medios de transporte terrestre, espacios y servicios relacionados con la Movilidad Activa.*

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados serán los responsables de la administración, control y evaluación de rutas y espacios para la realización de estas actividades recreativas.

Art. 214Q.- *Intervenciones temporales de Movilidad Activa. - Los entes encargados de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial podrán implementar intervenciones temporales en el sistema viario de las urbes, con la finalidad de evaluar las mejores opciones previas a realizar una reconfiguración vial.*

Art. 214R.- *Sistema de Transporte Público en Bicicleta. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán implementar un Sistema de Transporte Público en Bicicleta a su sistema integrado de movilidad, para facilitar y promover el uso urbano de este vehículo como mecanismo de transporte sostenible; y, serán responsables de la regulación, control y evaluación del mismo.*

Art. 214S.- *Pacificación de tránsito. - Se considera la pacificación de tránsito como una estrategia que prioriza la movilidad activa, limitando la velocidad de circulación de toda clase de vehículos; y dándole al espacio público vial un tratamiento enfocado a las necesidades de encuentro social, fomento y consolidación de la cultura de seguridad vial.*

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados establecerán vías de carácter local o residencial, zonas pacificadas o de tráfico calmado, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá de 30 km/h. Para favorecer la seguridad vial en dichas zonas, se podrá aplicar medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos.

La velocidad máxima en zonas escolares será de 20km/h; en dichas zonas no existirá un rango moderado.

Art. 214T.- *Intermodalidad. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, coordinarán acciones con otras entidades gubernamentales, con el fin de planificar, diseñar e implementar medidas que fomenten la intermodalidad en la transportación terrestre.*

Art. 214U.- Incentivos para servidores y empleados de instituciones públicas y privadas. - Las entidades públicas y privadas, generarán planes de incentivos para sus servidores y empleados, a fin de fomentar el uso de medios sostenibles de transporte terrestre para su traslado.

Art. 214V.- Registro de bici usuarios. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados mediante acto normativo implementarán un sistema de registro de bici usuarios, a fin de conocer la estructura, ubicación, composición y riesgos de siniestralidad del parque ciclista de su respectiva jurisdicción para optimizar la planificación y las mejoras viales.

Art. 214W.- Red de Bici-Parqueaderos. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados implementarán redes de ciclo parqueaderos públicos de corta y larga estancia seguros y visibles, en sitios estratégicos de su jurisdicción, cuya ubicación será difundida a la ciudadanía.

Art. 214X.- De la conectividad. - Los terminales terrestres, estaciones de bus o similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos y en las de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades adecuadas para su conservación y mantenimiento.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas, que cumplan con criterios de seguridad y cercanía.

Art. 214Y.- Estructura portabicicletas.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, en cuanto a las operadoras de transporte público de pasajeros, dispondrá que al momento de otorgar o renovar títulos habilitantes; autorizar incrementos de flota vehicular o ajustes tarifarios, las unidades cuenten con todos los requisitos exigidos en la Ley y en los contratos de operación, incluidas las estructuras portabicicletas, homologadas por la entidad competente.

LIBRO QUINTO DEL ASEGURAMIENTO

TÍTULO I SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Art. 214Z.- Del Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT).- Se crea el Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), a fin de garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano administrado por la entidad que para el efecto determine el Gobierno Central, el mismo que se regirá con base en las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento respectivo.

Los valores residuales o el superávit anual del SPPAT se destinarán a la ejecución de planes y proyectos técnicos que formen parte del Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial que elabore el ente rector de transporte en mejora de la seguridad vial, principalmente a lo siguiente:

- a) Construcción de pasos seguros;

- b) Construcción de playas de estacionamiento y puntos de descanso en carretera;
- c) Señalización vial horizontal y vertical;
- d) Capacitación en seguridad vial;
- e) Prevención para el control de velocidad en las vías; y,
- f) Auditorías de seguridad vial.

Ley Orgánica de Eficiencia Energética

La Ley de Eficiencia Energética establece disposiciones sobre las opciones y obligaciones que los GAD deben asumir en materia de movilidad.

Art. 1.- Objeto y ámbito.- La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal y régimen de funcionamiento del Sistema Nacional de Eficiencia Energética – SNEE, y promover el uso eficiente, racional y sostenible de la energía en todas sus formas, a fin de incrementar la seguridad energética del país; al ser más eficiente, aumentar la productividad energética, fomentar la competitividad de la economía nacional, construir una cultura de sustentabilidad ambiental y eficiencia energética, aportar a la mitigación del cambio climático y garantizar los derechos de las personas a vivir en un ambiente sano y a tomar decisiones informadas.

Art. 9.- Responsabilidades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. - Entre los ejes y líneas de acción del Plan Nacional de Eficiencia Energética y por ende del Sistema Nacional de Eficiencia Energética se incluyen entre otros a los sectores de tránsito y transporte,

(...) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales implementarán las acciones y medidas necesarias, en el campo de sus competencias y atribuciones, para que las normas, reglamentos y disposiciones que se emitan en el ámbito del Sistema Nacional de Eficiencia Energética sean aplicados.

Art 14.- Eficiencia energética en el transporte. - El transporte público, de carga pesada y de uso logístico por medios eléctricos se priorizará como medida de eficiencia energética en la planificación pública. Los proyectos se podrán ejecutar como iniciativas públicas o de asociaciones público privadas. El Ministerio rector de la política de transporte, y con aprobación del CNEE, establecerá de forma progresiva los límites en niveles de consumo y emisiones que deberán cumplir los vehículos automotores nuevos, de cualquier tipo, que se comercialicen en el país. Esta política será definida como parte del PLANEE. Una política especial se desarrollará para el transporte terrestre y marítimo de las islas Galápagos. Para la comercialización de cualquier tipo de vehículo nuevo, éste contará y exhibirá con claridad la etiqueta de eficiencia energética que informe al consumidor sobre el cumplimiento de los límites y condiciones de eficiencia energética.

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo

En adición al mandato de la Constitución de su artículo 31 se señala lo que dispone la Ley Orgánica como principios:

Art. 5.- Principios rectores. - Son principios para el ordenamiento territorial, uso y la gestión del suelo los siguientes:

(...) **6. El derecho a la ciudad.** Comprende los siguientes elementos:

a) El ejercicio pleno de la ciudadanía que asegure la dignidad y el bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.

b) *La gestión democrática de las ciudades mediante formas directas y representativas de participación democrática en la planificación y gestión de las ciudades, así como mecanismos de información pública, transparencia y rendición de cuentas.*

c) *La función social y ambiental de la propiedad que anteponga el interés general al particular y garantice el derecho a un hábitat seguro y saludable.*

Código Orgánico del Ambiente

El Código Orgánico Ambiental y su Reglamento determinan la necesidad de garantizar un entorno sano, seguro y apropiado para asegurar la sostenibilidad, específicamente la ambiental. Dentro de él, se señalan algunas disposiciones importantes:

Art. 1.- Objeto. *Este Código tiene por objeto garantizar el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, así como proteger los derechos de la naturaleza para la realización del buen vivir o sumak kawsay.*

Las disposiciones de este Código regularán los derechos, deberes y garantías ambientales contenidos en la Constitución, así como los instrumentos que fortalecen su ejercicio, los que deberán asegurar la sostenibilidad, conservación, protección y restauración del ambiente, sin perjuicio de lo que establezcan otras leyes sobre la materia que garanticen los mismos fines.

CAPITULO II

MEDIDAS MÍNIMAS PARA ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN

Art. 261.- De las medidas mínimas. *La Autoridad Ambiental Nacional, como ente rector, coordinará con las entidades intersectoriales priorizadas para el efecto y en base a las capacidades locales, lo siguiente:*

(...) 9. *La promoción y el fomento de programas de eficiencia energética, dentro de toda la cadena, así como el establecimiento de incentivos económicos y no económicos de energías renovables convencionales y no convencionales;*

10. *El fomento de medios de transporte sostenibles y bajos en emisiones de gases de efecto invernadero.*

Estrategia Nacional de Cambio Climático

La Política de Cambio Climático establece la posición del Estado frente a este fenómeno mundial. Se extraen algunas disposiciones que son referentes para las recomendaciones que se presentan en el apartado siguiente:

La Estrategia reconocerá los distintos niveles de gestión necesarios para afrontar los desafíos del cambio climático. La implementación de medidas y acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, así como las acciones complementarias necesarias para la implementación de esas medidas y acciones serán ejecutadas especialmente a nivel local.

(...) Todas las acciones derivadas de lo establecido en esta Estrategia serán definidas o aplicadas de tal manera que no causen ningún tipo de impacto ambiental y buscarán promover la aplicación efectiva de los derechos de la naturaleza, lo que significa asegurar que se respete integralmente su existencia y el mantenimiento y regeneración de sus ciclos vitales, estructura, funciones y procesos evolutivos.

Participación Ciudadana.

(...) Todos los ecuatorianos y ecuatorianas pueden contribuir a gestionar la respuesta al cambio climático; por tanto, se buscará que todas las personas y organizaciones se involucren activa y positivamente en la implementación de medidas y acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.

Las leyes antes citadas y sus disposiciones fueron el sustento y los referentes para realizar el diagnóstico y propuesta que se presentan más adelante.

3. METODOLOGÍA

La Secretaría Nacional de Planificación (SNP), ente rector de la planificación en Ecuador, mediante la *Guía Metodológica para la formulación de política pública* define a una política como “el conjunto de acciones a corto, mediano y largo plazo, que responde a las necesidades de la población y genera oportunidades de desarrollo o da respuesta a problemas sociales”⁸. Las políticas públicas se enmarcan en la garantía de derechos constitucionales y se construyen sobre la base de la participación, acuerdos y consensos entre el Estado, la sociedad civil y el sector privado.

En concordancia, la PNMUS permite a todos los GAD del país establecer estrategias y acciones a implementar en las diferentes áreas urbanas para lograr una movilidad urbana sostenible, considerando iniciativas de desarrollo de capacidades, mecanismos de financiamiento y tecnología, y todo ello con un eje transversal de sostenibilidad, equidad, accesibilidad e igualdad.

Cabe mencionar que la presente política pública comprende las fases de formulación, coordinación, implementación, seguimiento y evaluación, acorde a lo estipulado por la SNP. Su desarrollo es el resultado de un proceso lógico y secuencial, que ha permitido identificar problemas que requieren acciones de parte del Estado y, posteriormente, establecer mecanismos que permitan su gestión, y conseguir los objetivos y resultados propuestos⁹.

La **formulación** de esta política cuenta con 3 etapas: preparatoria, diagnóstico y propuesta. Así, la etapa **preparatoria** inició con el establecimiento de los actores e instancias de coordinación de trabajo (equipo técnico y político), como se describe a continuación:

- i. El *equipo técnico*, encargado del desarrollo de productos para la formulación de la PNMUS y conformado por la Asociación TRN TARYET – A&V Consultores.
- ii. El *equipo de trabajo*; encargado de coordinar, contribuir y revisar los esfuerzos en el desarrollo de los productos; conformado por el MTOP (director del equipo), el Ministerio de Ambiente Agua y Transición Ecológica (MAATE) y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTSV).
- iii. El *comité de seguimiento*, responsable de la validación de los productos y orientación estratégica dentro de sus competencias, fue conformado por el MTOP, el Ministerio de Ambiente Agua y Transición Ecológica (MAATE), Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTSV), el Ministerio de Energía y Minas (MEM), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (MPCEIP), el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI), la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME), el GAD del cantón Ambato, el GAD del cantón Cuenca, el GAD del Distrito Metropolitano de Quito, el Instituto de Investigación Geológico y Energético (IIGE), el

⁸ (Secretaría Nacional de Planificación, 2022)

⁹ (SNP, 2022)

Consejo Nacional de Competencias (CNC), la Secretaría Nacional de Planificación (SNP) y la Agencia de Regulación y Control de Energía y Recursos Naturales No Renovables (ARCERNNR).

- iv. La *cumbre de ministros*, instancia tomadora de decisiones sobre la visión país para la PNMUS y su nivel de ambición. Tuvo a su cargo la validación de los productos y el liderazgo de su ejecución política, presupuestaria y técnica. Esta cumbre estuvo conformada por los ministros de Transporte, Ambiente y Energía del Ecuador y la Secretaría Nacional de Planificación.

En la segunda etapa, se realizó el **diagnóstico** de la movilidad urbana en Ecuador, con un enfoque de derechos humanos y territorialidad, en el cual se identificaron problemas y oportunidades de desarrollo. Por medio de un taller participativo se socializaron y priorizaron los problemas que sirven de ejes en esta política.

Finalmente, en la etapa de **propuesta**, se plantearon alternativas de solución a los problemas expuestos previamente, se establecieron objetivos por cada eje de acción y por cada alternativa de solución priorizada. Cada alternativa priorizada se delimitó con estrategias, metas e indicadores. Además, se asignaron entidades responsables y presupuesto referencial para cada estrategia propuesta, estableciendo vinculación de la PNMUS a los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

El proceso de la construcción de la PNMUS fue participativo, se dieron varias instancias de diálogo, socialización y aportes; tanto de la sociedad civil como de tomadores de decisión, técnicos y otras entidades involucradas.

En resumen, se realizaron:

- a) 24 entrevistas a actores clave de la movilidad para la recolección de información en la etapa de diagnóstico;
- b) 5 talleres de validación del diagnóstico de la movilidad involucrando a representantes del sector público, privado y la sociedad civil;
- c) 2 talleres de trabajo para la priorización de las problemáticas de movilidad;
- d) 3 talleres de socialización de las estrategias propuestas en la PNMUS

Como conclusión, la PNMUS contó con un proceso participativo de formulación de política pública, como establece el artículo 95 de la CRE:

*“(...) las ciudadanas y ciudadanos, en forma individual y colectiva, participarán de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, y en el control popular de las instituciones del Estado y la sociedad, y de sus representantes, (...). La participación se orientará por los principios de igualdad, autonomía, deliberación pública, respeto a la diferencia, control popular, solidaridad e interculturalidad (...)”.*¹⁰

¹⁰ (CRE, 2008, Art 95)

El proceso incluyó la colaboración de varias entidades públicas, privadas y de la sociedad civil y el resultado de este esfuerzo, se encuentra detallado en la hoja de ruta, que se presenta a continuación.

Tabla 1. Hoja de ruta para el proceso de formulación de política pública

CRONOGRAMA								AÑO / SEMESTRE									
No	Etapas	Subetapas	ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	FECHA FIN	RESPONSABLE	PRODUCTO	2019		2020		2021		2022		2023	
								1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1	Preparatoria	Conformación de Equipo Político y técnico	Conformación de Equipo Político	julio-2019	diciembre-2020	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Contrato para la Consultoría de la PNMUS										
2			Conformación de Equipo Técnico	julio-2019	diciembre-2020	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Contrato para la Consultoría de la PNMUS										
3		Actores e instancias de coordinación	Identificación Inicial de Actores	diciembre-2020	mayo-2021	Equipo Consultor	Listado de actores identificados en Fase I										
4			Conformación de Equipo de Trabajo	julio-2019	2019	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Listado de entidades que conforman el Equipo de Trabajo										
5			Comité de Seguimiento	julio -2019	2019	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Listado de entidades que conforman el Comité de Seguimiento										

6		Cumbre de Ministros	julio -2019	2019	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Listado de entidades que conforman la Cumbre de Ministros											
7	Espacios de participación ciudadana	Talleres y entrevistas Fase I	diciembre-2020	junio-2021	Equipo Consultor	Entregable 1.2 Memoria de Talleres y reuniones											
8		Talleres y entrevistas Fase II	julio-2021	noviembre-2021	Equipo Consultor	Entregable 2.3 Memoria de Talleres y reuniones											
9		Talleres y entrevistas Fase III	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.3 Memoria de Talleres y reuniones											
10		Talleres y entrevistas Fase IV	enero-2023	marzo-2023	Equipo Consultor	Entregables 4.1 Resumen de PNMUS y 4.2 Guías Diagramadas											
11	Diagnóstico	Diagnóstico de contexto General	Benchmarking y Diagnóstico	diciembre-2020	junio-2021	Equipo Consultor	Entregable 1.1 y 1.2										
12		Identificación de oportunidades y problemáticas	Análisis FODA	diciembre-2020	junio-2021	Equipo Consultor	Entregable 1.2										

13		Identificación de necesidad de política pública	Análisis del marco normativo y legal del Ecuador, donde se establece que hasta agosto 2021 no existía una reforma a la LOTTSV y el Ecuador no cuenta con una ley orgánica para la MUS.	diciembre-2020	junio-2021	Equipo Consultor	Entregable 1.1 y 1.2											
14		Priorización de oportunidades de desarrollo y/o problemáticas	Análisis FODA	diciembre-2020	junio-2021	Equipo Consultor	Análisis de oportunidades de desarrollo o problemas priorizados Entregable 1.2											
15	Propuesta	Objetivos y estrategias	Definición de ejes de acción de la movilidad y sus objetivos	julio-2021	noviembre-2021	Equipo Consultor	Entregable 2.3											
16		Alternativas de solución	Objetivos por ejes, etapas y medidas	julio-2021	noviembre-2021	Equipo Consultor	Entregable 2.4											
17		Priorización de alternativas	Definición de programas, proyectos y medidas por ejes	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.1											
18		Metas e indicadores	Definición de metas e indicadores para proyectos y medidas	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.1 y 3.4 Fichas de metas e indicadores											

19	Asignación de responsabilidades	Definición de actor o actores responsables de la implementación de proyectos y medidas	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.1 y 3.4 Fichas de metas e indicadores												
20	Presupuesto referencial	Establecimiento de un presupuesto referencial para el inicio de trabajos de implementación de la PNMUS	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.7. Presupuesto Referencial por acción, intervención y año												
21	Vinculación al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa – SNDPP	Coordinación entre los objetivos de planificación nacional y la PNMUS	diciembre-2021	diciembre-2022	Equipo Consultor	Entregable 3.1. Tabla de Análisis de vinculación con el SNDPP												

Elaboración propia

3.1. Mapeo de actores sociales e institucionales

El mapa de actores fue elaborado en un taller con expertos que participaron en el diagnóstico de la movilidad urbana en Ecuador. En dicho taller se identificaron a los actores clave que tienen relación con la movilidad urbana sostenible. El mapa de actores permitió recoger el punto de vista de varios expertos, funcionarios públicos, ciudadanos, académicos entre otros; para garantizar un proceso de elaboración de la PNMUS participativo e incluyente. También, permitió identificar posibles conflictos de competencias, integración de políticas públicas, disponibilidad de recursos y gobernanza.

El mapa de actores se encuentra dividido en tres grandes categorías que son las siguientes:

Tabla 2. Niveles de Actores Clave

NIVEL	TIPO	CAMPO DE RESPONSABILIDAD
A	ACTORES CLAVE A: NIVEL DE DECISIÓN	Responsabilidad política, son autoridades en el ámbito de sus competencias y tomadores de decisiones.
B	ACTORES CLAVE B: NIVEL DE APOORTE	Instituciones que con su aporte en el ámbito de sus competencias fortalecen la toma de decisiones en la política pública.
C	ACTORES CLAVE C: NIVEL DE PARTICIPACIÓN	Miembros de la sociedad civil en general, su rol es exclusivamente participativo, aportando desde su perspectiva ciudadana, siendo veedores de los proyectos a implementarse.

Elaboración: Equipo técnico

Para cada categoría, se han identificado actores de acuerdo con su rol en cuanto a la toma de decisiones. A continuación, se presenta el detalle.

Tabla 3. Actores claves y responsabilidad

Nivel	ACTORES CLAVE A: NIVEL DE DECISIÓN	RESPONSABILIDAD
A	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	Rectoría General del Sistema de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los GAD.
A	MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA	Encargado de ejercer la rectoría e implementación de la política pública de las ciudades, garantizando a la ciudadanía el acceso al hábitat seguro y saludable, a la vivienda digna y al espacio público integrador.
A	AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO	Encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional.
A	MINISTERIO DE AMBIENTE, AGUA Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA	Organismo encargado garantizar la calidad, conservación y sostenibilidad de los recursos naturales, adaptación y mitigación del cambio climático.
A	GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS	Encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el ámbito intercantonal.
Nivel	ACTORES CLAVE B:	RESPONSABILIDAD

	NIVEL DE APORTE	
B	MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS	Diseña y ejecuta políticas económicas que permiten alcanzar la sostenibilidad, crecimiento y equidad de la economía para impulsar el desarrollo económico y social del país.
B	MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS	Impulsa el desarrollo y aprovechamiento sostenible de los recursos energéticos y mineros, con responsabilidad social y ambiental, mediante la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, aplicando en su gestión principios de eficiencia, transparencia e integridad.
B	MINISTERIO DE EDUCACIÓN DEL ECUADOR	Garantiza el acceso y calidad de la educación inicial, básica y bachillerato a los y las habitantes del territorio nacional, mediante la formación integral, holística e inclusiva de niños, niñas, jóvenes y adultos, tomando en cuenta la interculturalidad, la plurinacionalidad, las lenguas ancestrales y género desde un enfoque de derechos y deberes para fortalecer el desarrollo social, económico y cultural, el ejercicio de la ciudadanía y la unidad en la diversidad de la sociedad ecuatoriana.
B	CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL	Promueve e incentiva el ejercicio de los derechos relativos a la participación ciudadana y control social fomentando la transparencia y la ética.
B	SECRETARÍA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN	La SNP, es la entidad que ejerce la rectoría de la planificación nacional contribuyendo al cumplimiento de los objetivos nacionales promoviendo el desarrollo del país. Adicionalmente es la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Planificación.
B	SERVICIO DE RENTAS INTERNAS	Gestiona la política tributaria en el marco de los principios constitucionales asegurando la suficiencia recaudatoria destinada al fomento de la cohesión social.
B	ASOCIACIÓN DE MUNICIPALIDADES DEL ECUADOR	Organismo asociativo de GAD municipales y metropolitanos que promueve la construcción de un modelo de gestión local descentralizado y autónomo.
B	CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS	Organismo rector encargado de la asignación y transferencia de las competencias en el marco del Plan Nacional de Descentralización.
B	ACTORES INTERNACIONALES	Organismos Multilaterales, Cooperación Internacional que apoyan los objetivos de desarrollo nacional y/o de desarrollo sostenible dentro de los compromisos de los países miembro ante la comunidad internacional.
Nivel	ACTORES CLAVE C: NIVEL DE PARTICIPACIÓN	RESPONSABILIDAD
C	COLECTIVOS DE TRANSPORTE	La activa participación de actores a lo largo del proceso de planificación e implementación de los proyectos de movilidad urbana constituye el aporte y la mejora en los resultados.
C	COLECTIVOS CIUDADANOS	
C	ACADEMIA Y UNIVERSIDAD	
C	EMPRESAS PROVEEDORAS DE SERVICIOS	
C	ONG	
C	GESTORES DE PROYECTOS	
C	MEDIOS DE COMUNICACIÓN	

Elaboración: Equipo técnico

4. DIAGNÓSTICO

El diagnóstico de la movilidad urbana sostenible en las ciudades del Ecuador presentado en este capítulo evidencia las brechas identificadas en la garantía y goce de derechos humanos, desde la perspectiva de la población en su diversidad¹¹. De igual manera, cuenta con un enfoque territorial, permitiendo el reconocimiento de particularidades de la movilidad según su contexto geográfico, bajo criterios de cobertura y pertinencia, según se indica a continuación:

- Ubicación: el diagnóstico tomó 11 ciudades de muestra como se indica en la tabla 3.
- Cobertura: se contemplaron las áreas urbanas definidas por los GAD.
- Pertinencia territorial: las tipologías establecidas responden a una clasificación demográfica y geográfica, se estima que la muestra sea representativa en los ámbitos social, cultural, ambiental, económico y político del resto de ciudades.

Tabla 4. Ciudades seleccionadas y categorías poblacionales

Tipología	Ciudad	Región
Grandes (> 1 millón)	Quito	Sierra
	Guayaquil	Costa
Intermedias (> 250 mil < 1 millón)	Cuenca	Sierra
	Santo Domingo	Costa
	Portoviejo	Costa
Pequeñas tipo A (< 250 mil > 75 mil)	Milagro	Costa
	Cayambe	Sierra
	Tena	Oriente
Pequeñas tipo B (< 75 mil)	Sucre	Costa
	Paltas	Sierra
	Chinchipe	Oriente

Elaboración: Equipo técnico

Así, en 2021 se recolectó y analizó la información relacionada a la movilidad del país, tomando como fuente principal a los GAD. Para diagnosticar la situación de la movilidad urbana se estudiaron once ciudades entre ciudades grandes, intermedias y pequeñas, de acuerdo con la clasificación presente en la Tabla 4, según su población y ubicación, mismas que fueron elegidas aleatoriamente.

¹¹ (Secretaría Nacional de Planificación, *Guía Metodológica para la Formulación de Política Pública*, 2022)

4.1. Situación de la movilidad urbana en el Ecuador

Como resultado del análisis de documentos técnicos, así como de información oficial, tales como planes de movilidad de distintas ciudades, se identificaron problemáticas que son generadas por el actual modelo de movilidad urbana del Ecuador que afectan no sólo a la economía, la salud y la seguridad de las personas; sino también el ambiente y generan desigualdades y brechas sociales.

Costos del actual modelo de movilidad

Según datos del Banco Mundial, anualmente el 3 % del PIB nacional se invierte en la atención a siniestros de tránsito¹². En nuestro contexto ese porcentaje representa 3,18 miles de millones de dólares. Adicionalmente, según CEPAL, “la operación de los vehículos que circulan en las vías de ciudades de más de 100 000 habitantes consume alrededor de 3.5%¹³ del Producto Interno Bruto (PIB) de América Latina y el Caribe, sin considerar los viajes opcionales, como los de fines de semana”.

El valor social del tiempo consumido en los viajes equivale a aproximadamente otro 2% del PIB¹⁴. En nuestro contexto, ese porcentaje representa 1,98 miles de millones de dólares. Por ejemplo, en ciudades grandes como Quito, según la Agencia Metropolitana de Tránsito, las personas que se movilizan en transporte público convencional tardan más de una hora diaria, en promedio, en sus viajes cotidianos. Los costos de la congestión vehicular en nuestro país no han sido estudiados. Sin embargo, podemos decir que el nivel de congestión y los costos directos e indirectos de la misma son muy significativos.

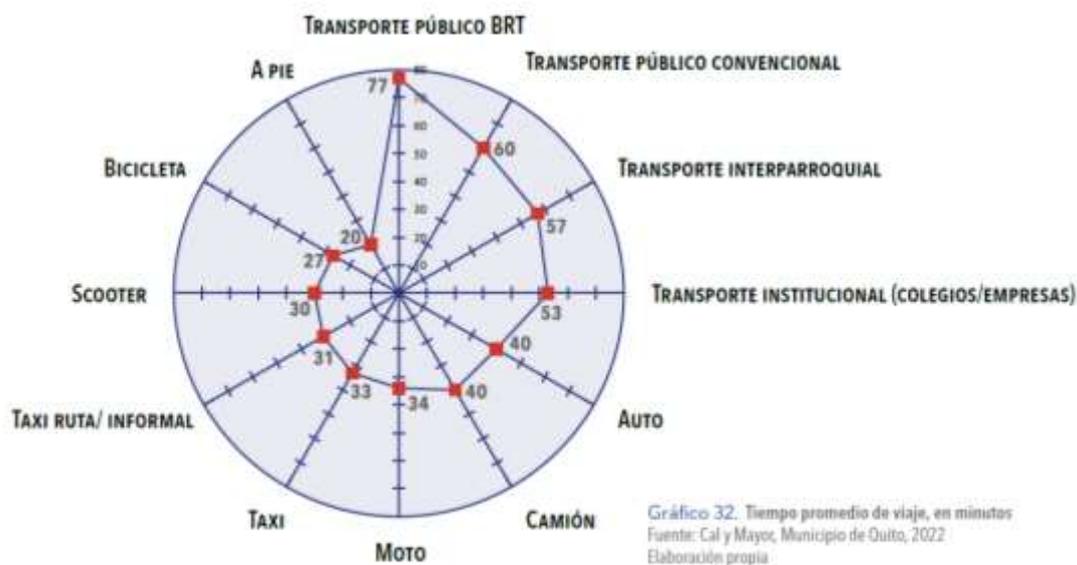


Ilustración 1. Tiempo promedio de viaje, en minutos. Fuente: : Informe de calidad de vida 2022¹⁵

¹² (Banco Mundial, 2018)

¹³ (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2014)

¹⁴ (CEPAL, 2014)

¹⁵ (Quito cómo vamos, 2022)

Salud pública y movilidad segura

Los siniestros de tránsito son considerados como un problema de salud pública. Cabe mencionar que a escala mundial, 1,35 millones de personas pierden sus vidas en las vías cada año y hasta 50 millones más resultan heridas a causa de siniestros de tránsito¹⁶. Mientras que, en Ecuador cada año fallecen alrededor de 2 190 personas por motivo de siniestros, eso significa que cada 4 horas una persona muere por este motivo. Adicionalmente, cada 30 minutos una persona queda con algún tipo de discapacidad debido a un siniestro de tránsito en las vías del Ecuador. En 2019, 17. 520 personas quedaron con discapacidad al año; esto evidencia que a nivel nacional existe una alta incidencia de siniestros de tránsito, en 2021 se registraron 21 352¹⁷.



Ilustración 2. Siniestros de Tránsito. Serie histórica, 2012-2021 Fuente: INEC 2022

Al analizar esta problemática desgregada territorialmente, los índices de siniestros por cada 1000 habitantes son de 1,2 en ciudades grandes; 1,7 en ciudades intermedias y 0,3 en ciudades pequeñas. De acuerdo con el INEC, de los 21 352 siniestros de tránsito registrados en 2021, los lesionados representan el 89,2% y los fallecidos el 10,8 %. La tasa promedio de mortalidad nacional por cada 100 000 habitantes es de 12, según este mismo organismo de control. Se evidencia además que los modos de movilidad motorizados con mayor porcentaje de siniestralidad son el automóvil (31,57 %) y la motocicleta (21,56 %)¹⁸.

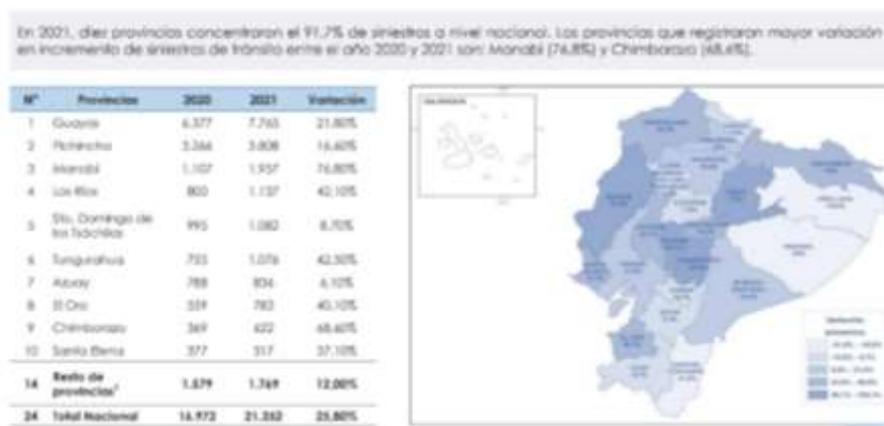


Ilustración 3. Siniestros de Tránsito nacional y provincial. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito 2020-2021. Fuente: INEC 2022

¹⁶ (OMS, 2019)

¹⁷ (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2022)

¹⁸ (INEC, 2022)

A los datos antes mencionados se suman costos de salud por enfermedades no transmisibles (es decir, las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, las enfermedades respiratorias crónicas y la diabetes). Durante el periodo 2011-2030, dichas enfermedades costarán a la economía mundial más de 30 billones de dólares, lo que representa el 48% del PIB mundial en 2010, y dejará a millones de personas por debajo del umbral de la pobreza¹⁹. Esta pérdida anual equivale a aproximadamente 4% del PIB en la región de las Américas, es decir, más de 4 246 millones de dólares en Ecuador en gastos de salud pública (con base en el PIB 2021). En un cálculo por persona, la cantidad de pérdida anual asciende a un promedio de \$ 25 en los países de bajos ingresos, \$ 50 en los países de ingresos medianos bajos y \$139 en los países de ingresos medianos altos²⁰. Las condiciones de salud mental, por sí solas, supondrán una pérdida de 16,1 billones de dólares adicionales durante este período, con un impacto significativo en la productividad y la calidad de vida.

Cambio climático, mitigación y adaptación

América Latina aporta el 8,4 % de las emisiones mundiales de CO₂, pero paga un alto precio por los fenómenos meteorológicos extremos: entre 1998 y 2020, los fenómenos climáticos y geofísicos causaron 312.000 muertes y afectaron directamente a más de 277 millones de personas en América Latina y el Caribe, según el informe de la Organización Meteorológica Mundial²¹.

Por otra parte, según lo publicado en Banco Mundial Blogs, se estima que en América Latina y el Caribe (ALC), el 35 % de las emisiones de GEI relacionadas con la quema de combustibles provienen del sector del transporte, muy superior al promedio mundial con el 22 %²². Además, las emisiones del transporte en la región están a punto de seguir aumentando más rápido que las de otros sectores debido al impacto de la motorización implacable, y en efecto, la flota de vehículos privados de América Latina está creciendo más rápido que cualquier otra región y se prevé que alcance tres veces su tamaño actual para 2050. Al mismo tiempo, el sector del transporte en ALC también es particularmente vulnerable a los impactos del cambio climático, y cuando un desastre golpea la región, el transporte suele ser el factor que más contribuye a las pérdidas comerciales: en promedio, el 56 % de las pérdidas sufridas por las empresas latinoamericanas después de un desastre se deben a interrupciones del transporte, la proporción más alta en cualquier región (el promedio mundial es estimado en el 40%).

Ecuador, que según datos del Banco Mundial, al año 2018, contribuye globalmente con apenas el 0,16% de los GEI, es altamente vulnerable a los impactos climáticos, y así, en caso de mantenerse la tendencia actual de la temperatura, el cambio que podría experimentarse en el país sería de aproximadamente un aumento de 2 °C hasta fin de siglo y en la región

¹⁹ (World Economic Forum; Harvard School of Public Health, 2011)

²⁰ (Escamilla-Cejudo, Sanhueza, & Legetic, 2017)

²¹ (Organización Meteorológica Mundial, 2021)

²² (Drees, Peltier, & Espinet, 2021)

amazónica podrían presentarse incrementos superiores²³. Algunas de las evidencias más importantes sobre los impactos del cambio climático en Ecuador están relacionadas con el cambio en los patrones de precipitación, aumento del nivel del mar, sequías prolongadas y retroceso de glaciares²⁴.

Asimismo, según la 4a Comunicación Nacional y 2o Informe Bienal de Actualización del Ecuador a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, al año 2018, el total nacional de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del Ecuador ascendió a 75.326,87 Gg CO₂-eq. El sector Energía es el que más aporta, con el 51% del total de las emisiones. Los principales aportes provienen de la categoría *transporte*, con el 52%, siendo el sector transporte, en consecuencia, responsable de 26,5% de emisiones nacionales²⁵.

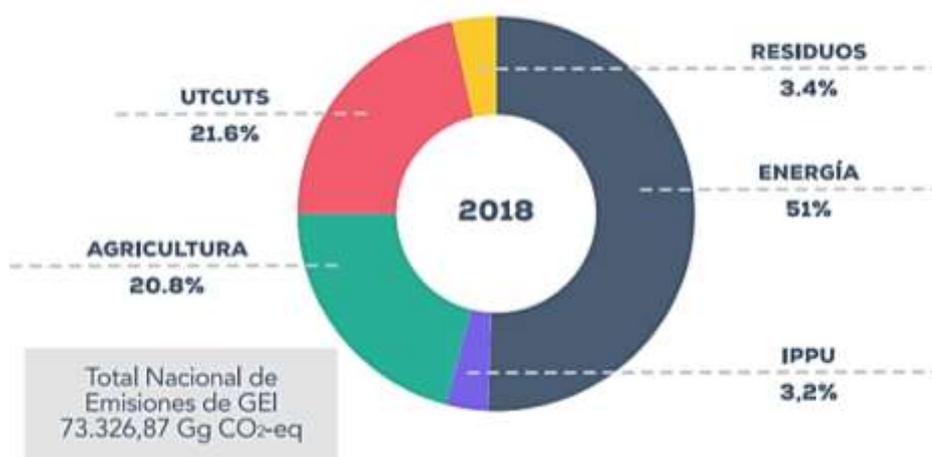


Ilustración 3. Contribución de emisiones de GEI por sectores al INGEI 2018 en %.
Fuente: Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica 2022

Desigualdades y brechas sociales

Se identifica que existen desigualdades sociales en la movilidad urbana, debido a que los grupos vulnerables no acceden a servicios de transporte sostenible en condiciones de igualdad. De hecho, las necesidades específicas de movilidad de grupos vulnerables no han sido consideradas en la planificación de las ciudades, perpetuando las desigualdades, la discriminación y la violencia. Por ejemplo, en las ciudades grandes, entre el 25 y 70% de las mujeres usuarias de transporte público sufren violencia sexual. Además, de acuerdo con estadísticas nacionales, el 32,8% de mujeres en el Ecuador ha sufrido a lo largo de su vida alguna forma de violencia en el ámbito social (espacios públicos) y 43 de cada 100 mujeres entre 18 y 29 años lo han experimentado²⁶. A pesar de que, en la mayoría de ciudades de Ecuador no se dispone de información pública y oficial sobre datos desagregados por género

²³ (Ministerio del Ambiente del Ecuador, 2017a)

²⁴ (Ministerio del Ambiente del Ecuador, 2017b)

²⁵ (Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica, 2022)

²⁶ (Secretaría de Derechos Humanos; INEC, 2019)

en el sector de movilidad, el Informe de Calidad de Vida en Quito refleja que el transporte público es el ámbito público donde las mujeres han experimentado más violencia sexual.²⁷

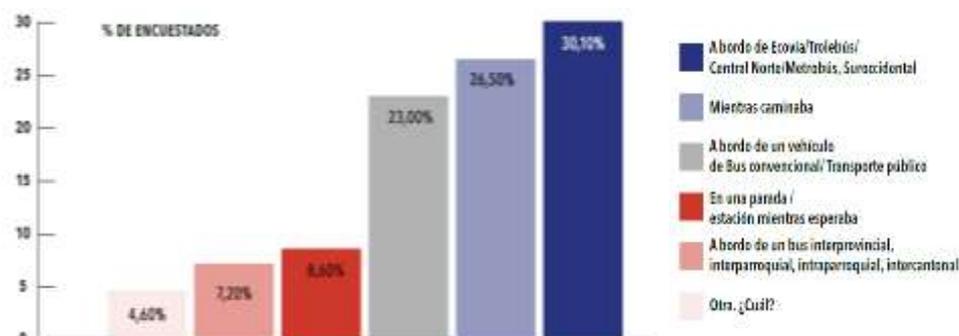


Ilustración 4. Violencia sexual en la movilidad de Quito. Fuente: Informe de calidad de vida 2022

Adicionalmente, el análisis de la accesibilidad física en el transporte terrestre de pasajeros para personas con discapacidad, realizado en 2019, reconoció que hay barreras de accesibilidad para todos los tipos de discapacidad en la infraestructura de acceso al transporte público (estaciones, paradas, áreas de ascenso y descenso, zonas de transferencia) y en los vehículos. El mayor problema de accesibilidad se encuentra en las zonas de transferencia en la cadena de viaje (puentes, plataformas o sistemas combinados para conectar el andén y el vehículo). Los problemas evidenciados son por inexistencia de elementos físicos, inadecuada implementación de obras y falta de mantenimiento²⁸.

Por lo tanto, se requiere una mejor aplicación de los parámetros de accesibilidad universal, una reconsideración de los sistemas de implementación y ejecución de obras para todos los entornos, se necesita legislación específica y un organismo técnico para verificar y sancionar las condiciones de accesibilidad.

Cabe mencionar que, la Agenda Nacional para la Igualdad Intergeneracional 2021-2025; cuyo objetivo es asegurar los derechos de los grupos generacionales de niñas y niños, adolescentes, jóvenes y personas adultas mayores; plantea como línea de acción de apoyo el garantizar que el transporte público sea inclusivo y brinde adecuadas condiciones de movilidad y seguridad²⁹. Sin embargo, no contempla al MTOP como entidad responsable de la implementación de dicha línea de acción.

Inequidad en el uso del espacio público vial

En la actualidad, el espacio público no es utilizado en condiciones de igualdad por todos los actores de la movilidad. Para empezar, en Ecuador existen 2,3 millones de vehículos, de los cuales el 91% son particulares. Además, al 2019 apenas 0,00018% de aquellos vehículos son eléctricos y 0,4% son híbridos. Alrededor del 30% del parque automotor corresponde a motocicletas. Por otro lado, al 2020 Quito contaba con 172,31 km de ciclovías, Guayaquil con 14 km, Cuenca con 50 km y Milagro con 3,5 km. En general, las ciudades cuentan con

²⁷ (Quito cómo vamos, 2022)

²⁸ (Chacón, 2019)

²⁹ (Consejo Nacional para la Igualdad Intergeneracional, 2021)

menos del 3% de su red vial destinada para la movilidad en bicicleta. Por ejemplo, según se observa en la Ilustración 5, la relación entre los pasajeros movilizados y el uso del espacio público vial no es equitativo y mucho menos eficiente, comparado con los km viales dedicados a cada modo.

Partición modal	Consumo de espacio público	Tipología	Ocupación (pax)	Emisiones por viaje de 25 km (kg/pax)	Infraestructura para circulación
51,40%	60 m ²	Biarticulado	250	2	BRT en carril exclusivo (67 km) BRT en carril mixto (28 km) Longitud de rutas convencionales en calzada mixta (3.596 km)
	50 m ²	Articulado	164	3	
	40 m ²	Dual	90	6	
	30 m ²	Bus	60	8	
6,30%	30 m ²	Bus	60	8	
	20 m ²	Minibuses	30	17	
	10 m ²	Furgoneta	15	33	
19,00%	9,8 m ²	Auto o camioneta	1,35	111	Vías principales (1.457 km) Vías locales (5.207 km)
0,60%	4,5 m ²	Bicicleta	1	0	Ciclovía segregada (50 km) Ciclovía compartida (20 km)
14,80%	1 m ²	Peatón	1	0	Aceras (6.000 km)

Ilustración 5. Comparativo relación distribución modal, espacio consumido y emisiones en el DMQ.
Fuente: Informe de calidad de vida 2022

En referencia a lo anterior, en la actualidad, únicamente Quito, Guayaquil y Cuenca cuentan con proyectos de transporte masivo. Quito cuenta con tres corredores BRT y recientemente inauguró su primera línea de Metro. Guayaquil cuenta con tres corredores BRT y seis corredores de transporte convencional, así como un transporte aerosuspendido para conectarse con la ciudad de Durán. Cuenca por su parte, inauguró en el 2020 la primera línea de tranvía que cruza el centro de la ciudad.

Cabe considerar además que el espacio designado en las ciudades para parqueadero es un espacio muerto por más del 95% del tiempo. En Ecuador prima la percepción de que el espacio público es de baja calidad y que no incentiva una movilidad peatonal segura e incluyente. Adicionalmente, la apropiación privada del espacio público limita el espacio de circulación de peatones y la movilidad urbana sostenible.

La movilidad urbana sostenible y la normativa nacional

En la actualidad, la normativa legal vigente habla de tránsito, transporte y seguridad vial de una manera separada del concepto de movilidad sostenible. Y estos a su vez están desarticulados de la normativa de planificación urbana. Cabe mencionar que, si bien es cierto existen normas en el Ecuador que mencionan la movilidad urbana sostenible, se necesita además entrelazar esta normativa con la planificación urbana y el uso de suelo para garantizar el derecho de las personas de disfrute de la ciudad y sus espacios públicos y habitar en territorios inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Adicionalmente, los municipios del país no cuentan con un etiquetado de proyectos que les permita utilizar herramientas de financiamiento exclusivas para la movilidad sostenible. En ese sentido, se identificó una alta dependencia de las transferencias del Gobierno Central a los GAD por motivo de recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y se identificó también la necesidad de que los GAD cuenten con una estrategia para conseguir financiamiento internacional, especialmente de *fondos verdes*. Así pues, la fórmula de asignación de recursos para ejercer la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial contempla parámetros no sostenibles, que incentivan únicamente la gestión de modos de transporte poco eficientes como el auto particular. Por estas consideraciones, se evidenció la necesidad de garantizar recursos que sean destinados exclusivamente a la movilidad sostenible.

Es necesario fortalecer del marco legal e institucional y financiero existentes que posibilite la promoción, regulación y práctica de la movilidad urbana sostenible en el territorio, como condiciones básicas necesarias e indispensables para lograr cambios en la gestión urbana y en la eficiencia energética de los sistemas de transporte público en el país.

Ineficiencia energética en el transporte

En el Ecuador el 80,1% del consumo final de energía proviene de fuentes fósiles, de las cuales el sector transporte consume el 48,99%³⁰, con lo cual es el sector responsable de la mayor proporción de emisiones de GEI. El Plan Nacional de Eficiencia Energética 2016-2035 incluye la incorporación de vehículos eléctricos como una medida clave para aumentar la eficiencia energética en Ecuador³¹. A su vez, la Ley Orgánica de Eficiencia Energética indica que a 2025, todos los vehículos que se incorporen al transporte público deberán ser vehículos eléctricos, y que los GAD deberán establecer incentivos que fomenten el uso de la movilidad eléctrica.

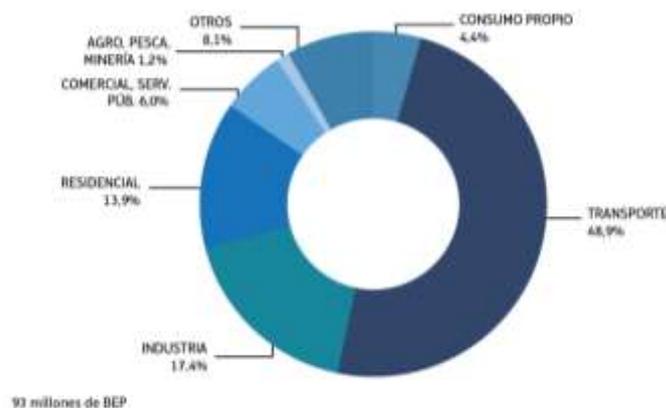


Ilustración 6. Demanda de energía por sector. Fuente: Balance de energético nacional

³⁰ (Ministerio de Energía y Minas, 2021)

³¹ (Ministerio de Electricidad y Energía Renovable, 2016)

A nivel local también se han implementado regulaciones en el marco de la electromovilidad. Por ejemplo, la ordenanza de estímulo a la transportación eléctrica de Guayaquil designa incentivos económicos para la adquisición de unidades eléctricas: 15.000 dólares para buses y 4.000 dólares para taxis eléctricos. Mientras que, en Loja, a través de la ordenanza 038-2016 de abril de 2016, se crea y regula el servicio de Taxi Ecológico – Eléctrico en el cantón Loja. A través de la ordenanza se puso a disposición de la ciudad 51 taxis eléctricos pero debido a la falta de electrolinerías públicas y el acceso a repuestos, la ordenanza se reformó en julio de 2022, dando la posibilidad del cambio de vehículos eléctricos a vehículos con motores a gasolina.

Adicionalmente, el Ecuador elaboró la Estrategia Nacional de Electromovilidad para Ecuador, la cual permitirá al gobierno nacional la coordinación e implementación de programas y acciones relacionadas con el transporte eléctrico, en concordancia con la Política Energética y los compromisos establecidos por el País en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP 21) de reducir el 9% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de energía a 2025.

En conclusión, el análisis realizado evidenció problemas en el modelo actual de movilidad. Se complementa el diagnóstico con una estimación del impacto de los problemas analizados, el plazo que tomaría solucionarlos y su abordaje en los instrumentos que conforman el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (SNDPP). Se presenta el análisis antes mencionado en la Tabla 5 .

Tabla 5. Análisis de los principales problemas de movilidad

Problemas	IMPACTO		TEMPORALIDAD (plazo)			ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DEL SNDPP	
	¿El problema vulnera los derechos de la constitución?		¿Cuánto tiempo tomará la solución de este problema?			¿La problemática se encuentra abordada en los instrumentos de planificación del SNDPP?	
Preguntas clave	SÍ, (se especifica el artículo y numeral de la CRE)	NO	CORTO (1-3 AÑOS)	MEDIANO (4-9 AÑOS)	LARGO (10 O MÁS)	SÍ, (se especifica el instrumento y el objetivo considerado)	NO
Salud pública y movilidad segura	<p>66.2. El derecho a una vida digna.</p> <p>66.3. El derecho a la integridad personal</p>				X	<p>PND: 9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.</p> <p>PST: Objetivo 4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.</p> <p>PEI: OEI 5. Incrementar la movilidad segura de las personas</p>	
Cambio climático	<p>14 y 27. Derecho a un ambiente sano</p> <p>30. Derecho a un hábitat seguro y saludable</p> <p>72. Derecho de la naturaleza a la restauración</p>			X		<p>PND: 12.1 Fortalecer las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.</p> <p>12.3 Implementar mejores prácticas ambientales con responsabilidad social y económica, que fomenten la concientización, producción y consumo sostenible, desde la investigación, innovación y transferencia de tecnología.</p> <p>PST: Objetivo 1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte</p> <p>PEI: OEI 2. Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte</p>	
Ineficiencia en el gasto público en movilidad		X		X		<p>PND: 2.2. Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.</p> <p>PEI: OEI 1. Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte</p>	
Falta de normatividad		X		X			X

Desigualdades sociales	<p>66.3. El derecho a la integridad personal</p> <p>66.4. Derecho a la igualdad y no discriminación</p> <p>35. Derechos de los grupos de atención prioritaria</p> <p>37.4. Derecho de las personas adultas mayores a rebajas en transporte</p> <p>47.3. Derecho de las personas con discapacidad a rebajas en transporte</p>			X		<p>PND: 5.1. Promover el ejercicio de derechos y la erradicación de la pobreza con énfasis en las personas y grupos de atención prioritaria.</p> <p>5.2. Combatir toda forma de discriminación y promover una vida libre de violencia, en especial la ejercida contra mujeres, niñez, adolescencia, adultos mayores, personas con discapacidad, personas LGBTI+ y todos aquellos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>PEI: OEI 4. Incrementar la calidad en los servicios de transporte</p>
Inequidad en el uso del espacio público	<p>31. Derecho a la ciudad: como el disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos</p> <p>47.10. Derecho de las personas con discapacidad al acceso a bienes y servicios</p>				X	<p>PND: 6.7. Fomentar el tiempo libre dedicado a actividades físicas que contribuyan a mejorar la salud de la población.</p> <p>PST: Objetivo 2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal..</p> <p>PEI: OEI 2. Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte</p>
Ineficiencia energética en el transporte	<p>14. Derecho a un ambiente sano.</p> <p>15. Promoción del uso de tecnologías limpias</p>		X			<p>PND: 12.3.3. Incrementar de 21.6 a 50.5 millones el ahorro de combustibles en Barriles Equivalentes de Petróleo, optimizando el proceso de generación eléctrica y la eficiencia energética en el sector de hidrocarburos. PST: Objetivo 1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</p> <p>PEI: OEI 4. Incrementar la calidad en los servicios de transporte</p>
Falta de información y acceso	<p>18. 12 Acceder libremente a información generada en entidades públicas</p>				X	<p>PND: 4.2. Potenciar las capacidades de los distintos niveles de gobierno para el cumplimiento de los objetivos nacionales y la prestación de servicios con calidad.</p> <p>PEI: OEI 4. Incrementar la calidad en los servicios de transporte</p>

Elaboración: Equipo técnico

El análisis presentado en la Tabla 5 evidencia que los problemas identificados en el diagnóstico de la movilidad urbana en Ecuador vulneran varios de los derechos constitucionales. Entre los derechos cuya vulneración se identificó están: el derecho a una vida digna, a la integridad personal, a un ambiente sano, a un hábitat seguro y saludable, a la igualdad y no discriminación, el derecho a la ciudad, entre otros. Además, una de las problemáticas identificadas, la falta de normativa en materia de movilidad urbana sostenible, no está contemplada en los instrumentos del SNDPP. Lo antes mencionado refleja la necesidad de generar política pública y justifica la formulación de la presente PNMUS.

4.2. Identificación de necesidad de política pública

La rápida urbanización y acelerado crecimiento de las grandes ciudades en países de bajo y medio ingreso van de la mano con un rápido incremento de comunidades urbanas altamente vulnerables, que viven en áreas con alto riesgo a eventos climáticos extremos. Las ciudades se encuentran expuestas a incrementos de precipitación extremos, inundaciones, deslizamientos, sequías, estrés hídrico, islas de calor, tormentas e incrementos del nivel mar. Sin embargo, las ciudades son un sistema óptimo donde se puede generar acciones transformativas para atender el cambio climático y aumentar la capacidad de adaptación de la población, ecosistemas, sistemas productivos e infraestructura. Las ciudades del continente americano concentran el poder económico, político y administrativo de los países y se estima que más del 80 % de la población de la región habita en ellas (CEPAL, 2017), generando de esta manera una relación inadecuada entre las personas y su entorno natural, por lo cual, el desafío para las generaciones presentes es planificar de manera adecuada un desarrollo urbano sostenible.

Ecuador ha sido uno de los países con mayor índice de crecimiento poblacional en los últimos 45 años. En 1970 la población del Ecuador era de 6.072 millones, mientras que el año 2015 Ecuador contaba con una población de 16,3 millones de habitantes de los cuales el 63,4% habitaba en ciudades (INEC, 2016), observando así una predominancia del área urbana. La acelerada transición rural-urbana del país en los últimos 30 años fue calificada como "explosión urbana" (ONU-HABITAT, 2012), misma que ha provocado dificultades a nivel ambiental, social y espacial en la población. Las ciudades más pobladas del país son Quito, Guayaquil y Cuenca

El Distrito Metropolitano de Quito es la ciudad más poblada del Ecuador con 2.735.987 habitantes (INEC, 2019) lo que representa el 15,5% de la población nacional, repartida en 32 parroquias urbanas (70% de la población) y 33 rurales (30% restante). Se ubica en el centro del Ecuador, ocupando una superficie territorial de 4 235,2 km. Su condición de capital política y administrativa convierte a Quito en un nodo de concentración de actividades, de articulación regional y de influencia y representación nacional.

La Ciudad de Guayaquil es la segunda ciudad más poblada de Ecuador con 2.671.801 habitantes (INEC, 2019), y un área metropolitana que se extiende por una superficie de 6.048 Km². La ciudad se encuentra rodeada por el Estero Salado, el inicio de la Cordillera Chongón el Golfo de Guayaquil, factores que han contribuido a la compactación de su trama urbana, dando como resultado la ciudad más densamente poblada de Ecuador.

El cantón de Cuenca se ubica en la región centro sur de la República de Ecuador y en la provincia del Azuay. Tiene una extensión total de 3102,6 Km. Su población al 2019 es de 625.775 habitantes, de los cuales el 65.6% residían en el área urbana. En la década de los 90 el crecimiento poblacional se incrementó un 167%, mientras que en las regiones rurales se produjo un decrecimiento del 64% (NAMA de Transporte de Pasajeros, 2017).

Las tres ciudades mencionadas son puntos a tractores de población rural por lo que crecen rápidamente. Según datos estadísticos del INEC, en un periodo de 10 años (2001-2010) su población ha crecido: Quito (22%), Guayaquil (16%) y Cuenca (22%). El crecimiento urbano de las ciudades en muchos casos se da sin planificación territorial, ni de movilidad urbana. Tanto en estas tres ciudades como en todas las aglomeraciones urbanas del Ecuador se requiere contar con estrategias nacionales de movilidad, que permitan una reorganización en las urbes consolidadas y una planificación a corto y largo plazo en ciudades intermedias y pequeñas.

En las tres principales ciudades del país: Quito, Guayaquil y Cuenca se han construido proyectos de movilidad sostenible. Quito inauguró la primera línea de Metro que conecta el Sur de la ciudad con el Norte de la misma. Guayaquil cuenta con un sistema de teleférico llamado Aerovía que conecta la zona de Durán con el Centro de la ciudad y Cuenca cuenta con la primera línea de tranvía cuyo recorrido empieza en el sur de la ciudad, cerca de la vía a Baños, sector Control Sur, y termina al norte, en el sector del Parque Industrial, atravesando el centro histórico.

Además, es importante mencionar que el GAD de Ambato también resultó beneficiario de recursos del componente de Movilidad Urbana de EUROCLIMA+ para el proyecto. - Actualización del Plan Urbano de Movilidad Sostenible (SUMP) por lo que la coexistencia de dos proyectos del mismo programa propiciará una oportunidad importante de trabajo coordinado con este Municipio. De igual forma, la Cooperación Técnica Alemana- GIZ que es la otra agencia implementadora de EUROCLIMA en el componente de movilidad urbana, trabaja a través de su programa Ciudades Intermedias Sostenibles (CIS) a nivel local con laboratorios urbanos temáticos en 6 ciudades (Ambato, Cuenca, Latacunga, Loja, Nueva Loja y Portoviejo) lo cual facilitará también la recopilación de insumos y aportes de estos Territorios.

El constante crecimiento poblacional, las necesidades de movilidad para cumplir las distintas actividades diarias hacen necesario la creación de una política de movilidad baja en carbono, que permitirá un desarrollo ordenado y acorde a las necesidades de la población para la implementación de tecnología para una movilización segura, confortable y baja en emisiones, al alcance de todos los ciudadanos.

4.3. Priorización de problemas

Para la priorización de problemas, se desarrollaron dos talleres de trabajo sobre el enfoque de las medidas que se proponen para la consecución de la PNMUS, la priorización de las temáticas sobre movilidad, temas de las guías, los mecanismos de fortalecimiento normativo y financiero para los GAD.

Estos talleres se realizaron en el mes de diciembre del 2021 y contaron con una participación superior a las 100 personas, entre las cuales se encontraban colectivos ciudadanos, técnicos de las municipalidades, delegados de multilaterales y funcionarios del Gobierno. Las problemáticas priorizadas fueron las siguientes:

A. Salud pública y movilidad segura

Debido a los altos índices de siniestros de tránsito en el país, con un promedio de 2,190 muertes al año y numerosos casos de discapacidad como consecuencia de los accidentes y el costo público que representan para el Estado. Además, los costos asociados a enfermedades no transmisibles también fueron considerados en la priorización de problemas, ya que representan una gran carga económica y de salud pública. Adicionalmente, esta problemática responde a la vulneración de un derecho fundamental, el derecho a una vida digna.

B. Cambio climático

La problemática del cambio climático se priorizó debido a que, la flota de vehículos privados en América Latina está creciendo más rápido que en cualquier otra región y se prevé que alcance tres veces su tamaño actual para 2050, lo que aumentaría aún más las emisiones del sector del transporte. Considerando, que el sector del transporte en la región es particularmente vulnerable a los impactos del cambio climático, y que cuando ocurre un desastre, el transporte suele ser el factor que más contribuye a las pérdidas comerciales. Además, en el caso de Ecuador, aunque solo contribuye globalmente con el 0,16% de los GEI, es altamente vulnerable a los impactos climáticos y experimentará un aumento de aproximadamente 2°C hasta fin de siglo si se mantiene la tendencia actual de la temperatura. El cambio climático también ha ocasionado la alteración de los patrones de precipitación, la elevación del nivel del mar ha provocado sequías prolongadas y el retroceso de los glaciares en Ecuador.

C. Inequidad en el uso del espacio público vial

En las ciudades grandes e intermedias del Ecuador, las principales externalidades negativas generadas por el sector transporte son la siniestralidad, la congestión vehicular y la contaminación ambiental. Por lo tanto, es necesario mejorar la forma en que se distribuye el espacio vial para asignárselo a la circulación de modos más sostenibles. Una manera de hacerlo es revisar el espacio destinado a la circulación y estacionamiento de automóviles privados. Además, la movilidad activa y la micromovilidad pueden fomentar la equidad social en las ciudades, ya que su incorporación en la planificación de la movilidad promueve que el diseño de la infraestructura vial sea inclusivo con personas de diferentes edades, condiciones físicas y socioeconómicas. En ese sentido, las ciudades con altos porcentajes de peatones y ciclistas son percibidas como más equitativas y con una calidad de vida más alta, ya que atienden las necesidades de la población en condiciones de vulnerabilidad o desventaja.

5. PROPUESTA

Los problemas priorizados previamente se consideran como ejes de acción de la propuesta. Se plantean objetivos generales para cada eje, y alternativas de acción para el cumplimiento de los objetivos. Posteriormente, se realiza la priorización de alternativas de acción considerando criterios sugeridos por la Guía Metodológica de la SNP. Adicionalmente, se establecen estrategias para llevar a cabo las alternativas de acción priorizadas; cada estrategia se acompaña de una meta y un indicador para su implementación y posterior seguimiento.

A continuación, se enlistan las alternativas de acción priorizadas, los objetivos junto a sus respectivas estrategias, indicadores, metas, actores responsables y presupuesto referencial.

5.1. Alternativas de acción

El principal criterio para evaluar una alternativa es su capacidad de ejecutar acciones que permitan alcanzar el desarrollo o dar respuesta a la problemática existente de manera eficiente³². Para el cumplimiento de los objetivos de la PNMUS se proponen los siguientes criterios, considerados pertinentes para la priorización de alternativas de acción en materia de movilidad urbana sostenible:

- Viabilidad: técnica, financiera y legal.
- Equidad: reducción de brechas, contribución a la garantía y protección de derechos.
- Sustentabilidad ambiental: menor efecto contaminante.
- Decisión política.

En consecuencia, la priorización de alternativas se realizó mediante un proceso participativo que se sistematiza en una matriz de ponderación que considera el cumplimiento de los criterios planteados en función de una escala numérica, según se evidencia en la Tabla 6 presentada a continuación.

³² (Secretaría Nacional de Planificación, 2022)

Tabla 6. Matriz de priorización de problemas

Problemas	Alternativas de acción	Viabilidad			Equidad	Sustentabilidad Ambiental	Decisión Política	Total
		técnica	financiera	legal				
Salud pública y Movilidad segura	Gestión y promoción de la movilidad sostenible y segura	3	3	5	3	2	5	3.55
	Educación para la movilidad segura	5	4	5	3	2	5	4.00
	Mejora de la asistencia a las víctimas	2	1	5	4	2	5	3.18
	Reglamentos de infraestructura para la movilidad segura e inclusiva	4	5	5	4	1	5	4.27
Cambio climático	Fomento del uso de modos de movilidad más eficientes y sostenibles	5	4	5	4	5	5	4.18
	Renovación del parque vehicular mediante el etiquetado de vehículos y la homologación de vehículos eléctricos	2	2	5	3	5	5	3.18
	Fomento del desarrollo de infraestructura resiliente frente al cambio climático	5	4	5	3	5	5	4.18
	Reducción del impacto de las olas de calor en la movilidad activa	4	3	5	4	5	5	4.00
Inequidad en el uso del espacio público vial	Optimización del uso del espacio público	4	3	5	5	4	5	4.09
	Garantizar la accesibilidad al medio físico	4	4	5	5	5	5	4.45
	Eradicación de las desigualdades en el espacio público vial y sistemas de movilidad	3	4	5	5	5	5	4.45
	Garantizar la movilidad intermodal	4	4	5	5	5	5	4.36
Transversal	Planificación e investigación de la MUS	4	3	5	4	5	5	3.91

Escala de ponderación

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Nada Muy poco Poco Suficiente Bastante

Elaboración: Equipo técnico

Como se puede observar, el eje de *salud pública y movilidad segura* recibió una ponderación mayor en sostenibilidad económica debido a que representaría una optimización del gasto público. En contraste, el eje de *cambio climático* es el que presenta menor viabilidad social y sostenibilidad económica, acorde a lo reportado en los talleres con los GAD acerca de la resistencia ante las estrategias implementadas. Adicionalmente, el eje de *inequidad en el uso del espacio público vial*, refleja una ponderación alta en viabilidad en comparación a los otros ejes.

Considerando lo anterior, y con base en la ponderación realizada de manera participativa, los ejes estratégicos priorizados por eje son los siguientes:

A. Salud pública y Movilidad segura

- A.1. Educación en movilidad segura y sostenible.
- A.2. Reglamentos de infraestructura para la movilidad segura y sostenible.

B. Cambio climático

- B.1. Fomento del uso de modos de transporte más eficientes y sostenibles: como el transporte público y la movilidad activa para minimizar el uso indiscriminado del vehículo privado.
- B.2. Fomento del desarrollo de infraestructura resiliente frente al cambio climático.
- B.3. Reducción del impacto de las olas de calor en zonas urbanas mediante soluciones basadas en la naturaleza.

C. Inequidad en el uso del espacio público vial.

- C.1. Mejorar el uso del espacio público vial para reducir costos de salud y consumo de energía; mejorar la calidad del aire y la productividad.
- C.2. Garantizar la accesibilidad al medio físico.
- C.3. Erradicación de las desigualdades en el espacio público y sistemas de movilidad.
- C.4. Intermodalidad en la movilidad urbana

T. Transversal

- T.1. Medición Reporte y Verificación de la MUS

5.2. Objetivos y estrategias

A partir de las alternativas de acción priorizadas se procede al planteamiento de un objetivo general de la política pública para cada eje de acción, que busca cambiar la situación de la problemática. Con base en dichos objetivos planteados se formulan estrategias de implementación necesarias para la aplicación efectiva de la política pública. El aspecto común es que deben ser específicos, alcanzables y relevantes. Los objetivos y estrategias planteadas a continuación toman en cuenta la contingencia de los efectos no deseados del sistema de movilidad actual y prevén medidas para evitarlos o para manejarlos adecuadamente.



A. Salud pública y movilidad segura

Objetivo A: Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros de tránsito en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.

A.1. Eje estratégico: educación para la movilidad segura y sostenible.

Las estrategias de este eje permitirán disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo por medio de la capacitación y educación a los diferentes actores de la movilidad.

- A.1.1. Incluir la enseñanza de movilidad segura como una asignatura obligatoria en la malla curricular de los diferentes niveles educativos y fomentar entre niños y jóvenes actitudes y comportamientos que incidan en la prevención de los siniestros de tránsito.
- A.1.2. Capacitar en materia de movilidad segura, de manera continua, a conductores profesionales, personal de entidades de control de tránsito y escuelas de conducción.
- A.1.3. Implementar campañas de difusión masiva y concientización para la promoción de la movilidad segura.

A.2. Eje estratégico: reglamentos de infraestructura para la movilidad segura y sostenible.

Las estrategias de este eje permitirán disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo por medio de la revisión de estándares y reformas a la normativa, relativos a la movilidad segura.

- A.2.1. Revisar los estándares de diseño y mantenimiento de vías; características de los vehículos, homologación; formación de conductores, inspecciones vehiculares, límites de velocidad establecidos en áreas urbanas y respuesta ante siniestros, relacionados con la mejora de la movilidad segura.
- A.2.2. Elaborar y publicar manuales y guías técnicas para el diseño y construcción de infraestructura para la movilidad segura y sostenible.



B. Cambio climático

Objetivo B: 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.

B.1. Eje estratégico: fomento del uso de modos de movilidad más eficientes y sostenibles.

Las estrategias de este eje permitirán priorizar el uso de los modos de movilidad más sostenibles como el transporte público y la movilidad activa para minimizar el uso indiscriminado del vehículo privado en las zonas urbanas a mediano plazo.

- B.1.1. Elaborar planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) alineados con los PUGS en todos los GAD.
- B.1.2. Implementar campañas de sensibilización, actividades, talleres y foros para la promoción de la movilidad urbana sostenible, el fomento de la movilidad activa y el uso racional del vehículo privado.
- B.1.3. Reestructurar y racionalizar de los sistemas de transporte público urbanos mediante la modificación de la operación y control de rutas.
- B.1.4. Crear servicios de transporte intermodales que atiendan a las necesidades de movilidad de los habitantes.
- B.1.5. Crear zonas de bajas emisiones, en las que se restrinja el acceso, circulación y estacionamiento a los vehículos más contaminantes.

B.2. Eje estratégico: fomento del desarrollo de infraestructura resiliente frente al cambio climático.

Las estrategias de este eje permitirán desarrollar infraestructura de movilidad con criterios de resiliencia y sostenibilidad en las zonas urbanas a mediano plazo.

- B.2.1. Incorporar obligatoriamente criterios de resiliencia frente al cambio climático en las infraestructuras que se implementen en el marco de la movilidad urbana sostenible (espacio público vial, aceras, infraestructura para bicicletas, vías, etc.)
- B.2.2. Capacitar a técnicos de los GAD para promover los criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en las actuaciones urbanísticas públicas o privadas.
- B.2.3. Divulgar y socializar buenas prácticas en la implementación de infraestructura resiliente llevadas a cabo en ciudades de Ecuador.

B.3. Eje estratégico: reducción del impacto de las olas de calor.

Las estrategias de este eje permitirán reducir del impacto de las olas de calor en la movilidad activa en zonas urbanas mediante soluciones basadas en la naturaleza.

- B.3.1. Diseñar e implementar calles con vegetación en las zonas urbanas.
- B.3.2. Incorporar jardines verticales y toldos vegetados en las zonas urbanas.
- B.3.3. Crear microclimas húmedos bajo una gestión eficiente del agua y la integración de estos microclimas a través de fuentes, nieblas de agua, arroyos y otros, en las zonas urbanas.
- B.3.4. Colocar elementos generadores de sombra en las proximidades de zonas de descanso (bancos, áreas recreativas) y en ciclovías y aceras. No solo la colocación de árboles, sino la instalación de sombreado estacional mediante lonas, en las zonas urbanas.



C. Inequidad en el uso del espacio público vial

Objetivo C: 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.

C.1. Eje estratégico: optimización del uso del espacio público vial

Las estrategias de este eje permitirán mejorar el uso del espacio público vial, reduciendo de esta forma los costos de salud y el consumo de energía y mejorando la calidad del aire y la productividad a largo plazo.

- C.1.1. Crear carriles exclusivos para el transporte público y Vehículos de Alta Ocupación (VAO) y cero emisiones, para aumentar la capacidad de la red vial, mejorar la velocidad y regularidad de los sistemas de transporte público en superficie, promover el uso de automóviles menos contaminantes y aumentar la ocupación de los vehículos privados.
- C.1.2. Organizar y regular el estacionamiento (dentro y fuera de la vía) en los centros urbanos (residentes y visitantes) y creación de estacionamientos disuasorios (park&ride) en estaciones de transporte público fuera de los centros urbanos.
- C.1.3. Garantizar la seguridad personal ante la violencia y discriminación, la accesibilidad universal en las calles y aceras, y la peatonalización de calles en las zonas de mayor afluencia de peatones.

C.2. Eje estratégico: garantizar la accesibilidad al medio físico

Las estrategias de este eje permitirán reducir las barreras de acceso al medio físico en las zonas urbanas, priorizando a los actores de la movilidad más vulnerables, a mediano plazo.

- C.2.1. Adecuar las paradas y estaciones de transporte público –tanto de nueva construcción como ya ejecutadas– para que cumplan los estándares mínimos en materia de accesibilidad y seguridad para todas las personas usuarias.
- C.2.2. Renovar las flotas de transporte público con vehículos que sean 100% accesibles para las personas con movilidad reducida.

C.3. Eje estratégico: erradicación de las desigualdades en el espacio público vial y sistemas de movilidad

Las estrategias de este eje posibilitarán contar con espacios públicos y sistemas de movilidad libres de discriminación, acoso y/o violencia en las zonas urbanas, especialmente hacia los grupos más vulnerables, a mediano plazo

- C.3.1. Concienciar, capacitar e incentivar a las empresas de transporte público para que profesionalicen su actividad y a sus empleados, e incorporen personal femenino en los diferentes espacios operativos, administrativos y directivos.
- C.3.2. Establecer pasajes de transporte bonificados para los colectivos sensibles (jóvenes, estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad, personas de menor nivel de renta, desempleados en formación, etc.), como medida para combatir la exclusión social, contribuir a eliminar las barreras de acceso al transporte público y asegurar a toda la ciudadanía el acceso a todas las oportunidades que ofrecen las ciudades en condiciones de igualdad.

- C.3.3. Colaborar en la erradicación de la violencia y la discriminación en los espacios públicos y en el transporte urbano, dando una respuesta integral y con enfoque de derechos a las víctimas de violencia sexual en los sistemas de transporte y espacios públicos del GAD.

C.4. Eje estratégico: intermodalidad en la movilidad urbana

Las estrategias de este eje posibilitarán contar con sistemas de movilidad intermodal en zonas urbanas a mediano plazo.

- C.4.1. Fomentar la intermodalidad mediante el apoyo normativo, técnico y económico hacia los modos no motorizados y su conexión con el transporte público
- C.4.2. Establecer mecanismos para potenciar en las ciudades nuevas formas de movilidad flexible basadas en sistemas de vehículos compartidos (coche, moto, bicicleta, etc.) Que sean respetuosos con el medioambiente y útiles para la ciudadanía.
- C.4.3. Fomentar la creación de itinerarios peatonales y ciclistas, mediante el desarrollo de infraestructuras de movilidad activa en las zonas urbanas que permitan atender las necesidades de movilidad de la ciudadanía de forma eficiente y segura, y buscando la conectividad entre puntos estratégicos.

T.1. Eje estratégico transversal: planificación e investigación de la MUS

Las estrategias de este eje transversal permitirán crear un sistema de gestión de información de la MUS para asegurar la consecución de los objetivos planteados en los instrumentos de planificación nacional y local.

- T.1.1. Construir la línea base nacional de la movilidad urbana sostenible con información verificable y técnica.
- T.1.2. Poner en marcha del sistema de seguimiento y evaluación de PNMUS para identificar el cumplimiento de las metas propuestas
- T.1.3. Instaurar el Sistema Nacional de Investigación de la MUS por medio de la creación de laboratorios de movilidad urbana sostenible y convenios de apoyo de la academia.

5.3. Metas e indicadores

Tabla 7. Metas e indicadores de la PNMUS

A. Salud pública y movilidad segura

Objetivo: Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros de tránsito en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.

	Meta	Indicador
A	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.

B. Cambio climático

Objetivo: 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.

	Meta	Indicador
B	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 CO2eq.	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)

C. Inequidad en el uso del espacio público vial

Objetivo: 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

	Meta	Indicador
C	C. Los GAD municipales incrementan su capacidad operativa de 18,03 a 25,00 puntos en promedio.	Índice de capacidad operativa promedio de los GAD municipales - ICO -

Elaboración propia

Las metas e indicadores antes expuestos se desarrollan a mayor detalle en el anexo [Fichas de indicadores y medidas de la PNMUS](#).

5.4. Presupuesto referencial

Tabla 8. Presupuesto referencial resumido

PRESUPUESTO REFERENCIAL POR EJE DE ACCIÓN Y ETAPA						
EJES DE ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ETAPA 1	ETAPA 2	GASTO PERMANENTE (PROPORCIONAL AL TIEMPO DE DURACIÓN)	GASTO DE INVERSIÓN	TOTAL
		2023-2025	2026-2030			
Salud pública y movilidad segura	MTOP - MINEDUC - ANT - AME	X	X	\$300.000,00	\$950.000,00	\$1.250.000,00
Cambio climático	MTOP - MAATE - GAD	X	X	\$300.000,00	\$350.000,00	\$650.000,00
Inequidad en el uso del espacio público vial	MTOP - CNC - GAD - ANT	X	X	\$150.000,00	\$1.200.000,00	\$1.350.000,00
Transversal	MTOP - CICC - INEC	X	X	\$1.509.150,00	\$3.779.300,00	\$5.288.450,00
					TOTAL	\$8.538.450,00

Elaboración propia

Cabe mencionar que los gastos estimados corresponden únicamente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los mismos que están sujetos a cambios significativos en su periodo de implementación. El alcance y la estimación presupuestaria por las diferentes estrategias propuestas se detallan en el Anexo 8.1. *Presupuesto referencial de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.*

5.5. Vinculación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible con el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa

Con el fin de implementar la política pública a través de la planificación, los objetivos y estrategias planteados se vinculan y alinean con los instrumentos del SNDPP, bajo los siguientes criterios:

Tabla 9. Instrumentos del SNDPP a los que se vincula la PNMUS

Nivel de planificación	Temporalidad	Instrumento del SNDPP con el cual se articula
Nacional	Mediano plazo (4 años)	Plan Nacional de Desarrollo
Sectorial	Mediano plazo (4 años)	Plan Sectorial del Sector Transporte
Institucional	Mediano plazo (4 años)	Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas
		Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda
		Plan Estratégico Institucional del Agencia Nacional de Tránsito
		Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Ambiente, Agua y Transición Ecológica

Elaboración propia

La vinculación de la PNMUS con los instrumentos del SNDPP es total, debido a que todas sus metas están alineadas a las metas del Plan Nacional de Desarrollo (PND). Además, la meta de reducción de siniestros viales está alineada con una de las metas del Plan Sectorial del Sector Transporte y una de las metas del Plan Institucional del MTOP. Adicionalmente, presenta una alineación parcial con los planes estratégicos institucionales de las instituciones previamente identificadas como actores clave con nivel de decisión.

A continuación, en el Anexo *Tabla de vinculación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible con los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.*, se muestra el detalle de los instrumentos de planificación en los cuales se buscará incorporar los objetivos, metas e indicadores de la PNMUS. Estos instrumentos servirán para las fases de coordinación, implementación, seguimiento y evaluación de la PNMUS, enmarcados en el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo.

6. PRÓXIMOS PASOS

Para el cumplimiento de los objetivos planteados, la presente política presenta metas a corto (2025), y mediano plazo (2030). En ese sentido, se propone una división por etapas en respuesta a las diferencias que existen entre ciudades grandes, intermedias y pequeñas.

Las etapas de formulación, coordinación, implementación, seguimiento y evaluación descritas a continuación, corresponden al ciclo de la política pública, en concordancia con lo estipulado en el art. 4 del Reglamento General del Código Orgánico de Planificación Y Finanzas Públicas³³:

1. **Formulación 2019 - 2023:** Consiste en la identificación participativa de las problemáticas priorizadas en materia de movilidad urbana sostenible, definidas a partir del diagnóstico de situación actual y consensos entre el Estado y la sociedad, sobre las cuales se plantean alternativas de solución viables, objetivos, metas e indicadores. Uno de los resultados de la etapa de formulación es el presente documento.
2. **Coordinación 2023 - 2025:** En esta etapa se establecen canales de diálogo entre los diferentes actores con el objetivo de propiciar la cooperación, articulación y definición de responsabilidades. Además, se plantea la incorporación de recursos institucionales, normativos, financieros y la creación de la línea base de la para la Movilidad Urbana Sostenible (MUS) en Ecuador.
3. **Implementación 2026 - 2030:** Una vez priorizados y definidos los objetivos se debe proceder e implementar las acciones de política pública, a través de los diferentes instrumentos de planificación del SNDPP vinculados con esta fase, tales como: Plan Nacional de Desarrollo, planes sectoriales y Planificación Institucional (estratégica y operativa).
4. **Seguimiento 2025 - 2030:** Esta fase permite conocer el grado de cumplimiento y avance en la implementación de la política pública, a través del monitoreo y aporte de los diferentes instrumentos del SNDPP. Adicionalmente, se propone el establecimiento del sistema de Medición, reporte y verificación de la PNMUS, la incorporación de Planes de Movilidad actualizados en todos los GAD y el fortalecimiento de capacidades técnicas, administrativas y financieras de los GAD de las ciudades grandes
5. **Evaluación 2025 - 2030:** Se refiere al proceso de valoración sistemática, integral y objetiva del diseño, ejecución, efectos o impactos de una intervención pública, basado en evidencia y destinado a contribuir en la mejora de las políticas públicas.

Así, para dar cumplimiento a las etapas descritas, y alcanzar las metas y objetivos planteados previamente se detalla a continuación ciertos pasos a cumplir. Estos próximos

³³ (Reglamento General del Código Orgánico de Planificación Y Finanzas Públicas, 2014, Registro Oficial Suplemento 383)

pasos se plantean en estrecha relación con las medidas y los ejes estratégicos, como se observa mediante el sistema de numeración.

A. Salud pública y movilidad segura

A.1.1 Alcanzar al 2030, que el 100% de las instituciones educativas hayan implementado la movilidad segura como asignatura obligatoria en la malla curricular.

A.1.2 Alcanzar que al 2030, el 100% de conductores profesionales, personal de entidades de control de tránsito y escuelas de conducción hayan sido capacitados en materia de movilidad segura.

A.1.3 Garantizar que al 2030 el 100% de GAD hayan implementado campañas de difusión masiva y concientización para la promoción de la movilidad segura.

A.2.1 Garantizar al 2030 el 100% de actualización de estándares pertinentes a la movilidad segura incorporados en la normativa nacional.

A.2.2 Garantizar que al 2030 se cuente con al menos un manual y una guía técnica para el diseño y construcción de infraestructura para la movilidad segura y sostenible, los mismos que serán actualizados cada cuatro años.

B. Cambio climático

B.1.1 Garantizar que al 2030 el 75% de GAD del país cuenten con un PMUS.

B.1.2 Garantizar que al 2030 el 100% de GAD hayan realizado una campaña o evento anual para la promoción de la MUS.

B.1.3 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD que cuenten con un sistema de transporte público urbano hayan implementado un plan de racionalización y optimización de su operación y control.

B.1.4 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con un sistema de transporte público urbano intermodal y hayan solventado las necesidades de transporte a la demanda.

B.1.5 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD que cuenten con una población superior a los 70 mil habitantes, hayan implementado al menos una zona de bajas emisiones.

B.2.1 Garantizar que al 2030 el 100% de la nueva infraestructura MUS implementada en zonas urbanas cuente con criterios de resiliencia frente al cambio climático.

B.2.2 Garantizar que al 2025 el 100% de GAD hayan realizado una campaña o evento anual de capacitación para promover los criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en las actuaciones urbanísticas.

B.2.3 Garantizar que al 2030 el 100% de GAD hayan realizado una campaña o evento anual de divulgación y socialización de buenas prácticas en la implementación de infraestructura resiliente.

B.3.1 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con al menos un proyecto que implemente vegetación en zonas urbanas.

B.3.2 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con al menos un proyecto que implemente jardines verticales o toldos vegetados en zonas urbanas.

B.3.3 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con al menos un proyecto que implemente microclimas húmedos bajo una gestión eficiente del agua y la integración de estos microclimas.

B.3.4 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuente con al menos un proyecto que implemente elementos generadores de sombra en las proximidades de descanso.

C. Inequidad en el uso del espacio público vial

C.1.1 Garantizar que al 2030 el 100% de los km de las vías de acceso a las grandes ciudades, vías arteriales y vías colectoras principales contarán con carriles VAO y carriles exclusivos de transporte público.

C.1.2 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con regulación del estacionamiento en los centros urbanos y el 100% de los GAD grandes cuenten con disponibilidad de estacionamiento de borde.

C.1.3 Garantizar que al 2030 el 75% de las calles de los GAD cuenten con aceras que cumplan los estándares mínimos conforme a la normativa técnica.

C.2.1 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD cuenten con al menos un proyecto ejecutado de adecuación de infraestructura y unidades de transporte público que cumplan con los estándares de accesibilidad y seguridad.

C.2.2 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD que cuenten con transporte público hayan implementado al menos una flota que sea completamente accesible para personas con movilidad reducida.

C.3.1 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD que cuenten con transporte público hayan implementado programas de profesionalización e incorporación de personal femenino.

C.3.2 Garantizar que al 2030 se cuenten con pasajes bonificados, de tal manera que el % de gasto total familiar en transporte público para cumplir actividades básicas no sea mayor al 10% del ingreso familiar total para el quintil más pobre de la población.

C.3.3 Garantizar que al 2030 el 100% de GAD cuenten con al menos un sistema de vigilancia y denuncia para prevenir y erradicar la violencia sexual en el espacio público y el transporte urbano.

C.4.1 Garantizar que al 2030 el 100% de GAD contarán con una ordenanza de movilidad sostenible que garantice la intermodalidad de su sistema de transporte.

C.4.2 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD con una población mayor a 250 mil habitantes hayan incorporado al PMUS cantonal un programa de movilidad flexible basado en sistemas de vehículos compartidos.

C.4.3 Garantizar que al 2030 el 100% de los GAD con una población mayor a 250 mil habitantes hayan incorporado al PMUS cantonal un programa de itinerarios peatonales y ciclistas.

T. Planificación e investigación de la MUS

T.1.1 Garantizar que al 2025 el MTOP cuente con una línea de base que contenga el 100% de la información correspondiente a las estrategias propuestas en la PNMUS que le permite actualizar sus metas y monitorear su cumplimiento en los 221 GAD.

T.1.2 Al 2030, el MTOP contará con al menos un informe de evaluación del cumplimiento del 100% de las metas propuestas en la PNMUS

T.1.3 Al 2030, el país tendrá al menos 5 laboratorios de MUS que cuenten con un diagnóstico general de la movilidad de acuerdo con su población.

6.1. Estrategias de financiamiento

La transición hacia un nuevo mecanismo de financiación de proyectos de inversión relacionados con la movilidad urbana sostenible exige adecuaciones técnicas, normativas e instrumentales a nivel nacional y local.

La etapa denominada de “Preparación” que se establece para el período 2023-2025, tiene absoluta trascendencia para la iniciación en el corto plazo y, sobre todo, para la sostenibilidad de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible en el mediano y largo plazo.

En esta etapa, deberá primar la decisión política del gobierno nacional y de los gobiernos autónomos descentralizados municipales. Las medidas para la financiación de la MUS se refieren a las condiciones que deben establecerse para el arranque de la implementación de la PNMUS, y como parte de ello, deberán establecerse acuerdos básicos interinstitucionales, definirse las condiciones y fuentes de financiamiento para la implementación de la política, así como elaborarse una línea base de la movilidad urbana sostenible, que al momento es inexistente en el país.

Adicionalmente, es importante mencionar que los GAD Municipales tendrán acceso a los fondos verdes y al mercado de valores, siempre y cuando demuestren que tienen capacidad de pago para el endeudamiento³⁴ en sus estructuras financieras, cuyo análisis debe realizarse en la etapa de **Coordinación (2023-2025)** planteada por el equipo técnico.

³⁴ Las entidades deberán observar los artículos 290 de la Constitución de la República y 126 del COPLAFIP, que se refieren a las regulaciones existentes para el endeudamiento público y al destino del endeudamiento; así como las reglas fiscales y límites / metas de endeudamiento.

En forma concreta, las **medidas** que deberán considerarse para el arranque exitoso de la implementación de la PNMUS son las siguientes:

1. Establecer las demandas nacionales y subnacionales mínimas relacionadas con la movilidad urbana sostenible y transparentar las condiciones financieras que caracterizan a la economía ecuatoriana.
2. Evitar esfuerzos aislados de proyectos de inversión (nacionales y locales), para fomentar su inserción sistémica en la PNMUS.
3. Elaborar un portafolio de proyectos etiquetados MUS a ser ejecutados en el corto, mediano y largo plazo, tanto a nivel nacional como subnacional.
4. Procurar un equilibrio estructural entre las diversas fuentes de financiamiento (recursos propios, transferencias gubernamentales, endeudamiento público, recursos provenientes de la cooperación internacional, alianzas público-privadas, aportes del sector privado y de otros sectores interesados en apoyar estas iniciativas).
5. Establecer en el Presupuesto General del Estado, en los presupuestos de los GAD y en los presupuestos de las entidades ejecutoras, las asignaciones presupuestarias progresivas, que permitan financiar y dar sostenibilidad a los proyectos MUS.
6. Financiar los grandes proyectos nacionales de MUS, preferentemente a través de endeudamiento soberano³⁵.
7. Crear en el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE), líneas de crédito etiquetadas MUS destinadas a financiar proyectos de inversión formulados por los municipios del Ecuador (especialmente intermedios y pequeños), con tasas de interés preferenciales y plazos adecuados a su capacidad de pago, debido a su menor capacidad financiera.
8. Establecer como política de Estado la movilidad urbana sostenible e incorporar en el Presupuesto General del Estado, asignaciones progresivas y permanentes, que provengan de fuentes nacionales e internacionales.
9. Facilitar el acceso de los GAD municipales y metropolitanos a los recursos que se asignen para el cambio climático, a través de asignaciones directas y/o fondos concursables, destinados a financiar proyectos municipales MUS, que demuestren su aporte a metas nacionales y al cumplimiento de los ODS.
10. Facilitar el acceso de los aportes del sector privado, bajo la figura de socios estratégicos o APP³⁶ para la ejecución de proyectos MUS, con beneficios tributarios para los aportes privados.
11. Alinear las políticas crediticias de los organismos financieros internacionales y de la banca multilateral, a los requerimientos de la PNMUS.
12. Incentivar a los GAD municipales – especialmente a los intermedios y pequeños – para que puedan acceder a créditos nacionales e internacionales, mediante su integración en Mancomunidades o iniciativas de Hermanamiento³⁷, que favorezcan

³⁵ Para el Gobierno Central se debe considerar la existencia de espacio presupuestario en el PAI (PGE) y todas las entidades deben cumplir los límites/metás de endeudamiento.

³⁶ Se recomienda que las APP se trabajen bajo enfoque de APP climáticamente inteligentes "Climate Smart".

³⁷ COOTAD: Art. 293.- Hermanamientos. - Los gobiernos autónomos descentralizados promoverán los estatus de hermanamiento con gobiernos descentralizados de otros países del mundo, en el marco de la cooperación internacional. Las parroquias rurales, los cantones, las provincias y las regiones fronterizas, de conformidad con su ubicación geográfica, condición de vecindad, necesidad estratégica de integración, afinidad, podrán celebrar convenios de hermanamiento a fin de viabilizar procesos de planificación, orientados al fomento del desarrollo integral, social, económico, cultural, ambiental y de seguridad de los territorios y pueblos.

el acceso a mayores recursos para la mejora de la movilidad urbana y la integración de los sistemas locales de transporte.

En definitiva, estas medidas pretenden orientar a los hacedores de política pública, para que desde el punto de vista del financiamiento puedan actuar en forma objetiva y sostenida en la etapa de Coordinación; que como se mencionó en líneas previas, es una etapa fundamental que debe crear condiciones favorables para el arranque exitoso de la implementación de la PNMUS.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Banco Mundial. (09 de enero de 2018). *Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito frenan el crecimiento económico de los países en desarrollo*. Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/01/09/road-deaths-and-injuries-hold-back-economic-growth-in-developing-countries>
- Banco Mundial. (2020). *Emisiones totales de gases de efecto invernadero (kt de CO2 equivalente)*. Obtenido de https://data.worldbank.org/indicador/EN.ATM.GHGT.KT.CE?most_recent_value_desc=true
- Chacón, K. (2019). *Hacia un Sistema de Transporte Inclusivo y Sostenible - Análisis y Recomendaciones de Acceso y Diseño Universal a la Política Nacional de Transporte Terrestre en la República del Ecuador*. Quito.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2014). La congestión de tránsito: sus consecuencias económicas y sociales. *Boletín FAL*, 170.
- Consejo Nacional para la Igualdad Intergeneracional. (2021). *Agenda Nacional para la Igualdad Intergeneracional 2021-2025*.
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). *Registro Oficial n° 449*. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Defensoría del Pueblo de Ecuador. (2015). *Soporte teórico para introducción a los derechos humanos*. Autoedición. Obtenido de <http://repositorio.dpe.gob.ec/handle/39000/2138>
- Defensoría del Pueblo de Ecuador. (2021). *Recurso teórico para orientar la incorporación del enfoque de derechos humanos en la gestión urbana*. Quito.
- Drees, F., Peltier, N., & Espinet, X. (27 de octubre de 2021). *Cuatro claves para abordar la crisis climática - Banco Mundial Blogs*. Obtenido de <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/cuatro-claves-para-abordar-la-crisis-climatica-desde-el-sector-de-transporte>
- Escamilla-Cejudo, J., Sanhueza, A., & Legetic, B. (2017). La carga de enfermedades no transmisibles en las Américas y los determinantes sociales de la salud. En O. P. Salud, *Las dimensiones económicas de las enfermedades no transmisibles en América Latina y el Caribe* (pág. 18). Washington.
- Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. (2023). *Principio uno: Enfoque basado en los Derechos Humanos*. Obtenido de Enfoque para la programación basado en los Derechos Humanos: <https://unsdg.un.org/es/2030->

agenda/universal-values/human-rights-based-approach#:~:text=El%20enfoque%20basado%20en%20los,y%20proteger%20los%20derechos%20humanos.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2022). *Estadísticas de Transporte - Siniestros de Tránsito 2021*.

Ministerio de Electricidad y Energía Renovable. (2016). *Plan Nacional de Eficiencia Energética 2016-2035*.

Ministerio de Energía y Minas. (2021). *Balance Energético Nacional*. Quito.

Ministerio del Ambiente del Ecuador. (2017a). *Norma ecuatoriana de calidad del aire del Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ministerio Medio Ambiente*.

Ministerio del Ambiente del Ecuador. (2017b). *Tercera Comunicación Nacional y Primer Informe Bienal de Actualización*.

Ministerio del Ambiente del Ecuador. (2018). *Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador*.

Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. (2022). *4ª Comunicación Nacional y 2º Informe Bienal de actualización del Ecuador a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático*. Quito.

Naciones Unidas. (1948). *La Declaración Universal de Derechos Humanos*. París. Obtenido de <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Naciones Unidas. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago: LC/G.2681-P/Rev.3 .

Naciones Unidas. (s.f.). *El Acuerdo de París*. Obtenido de <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement#:~:text=El%20Acuerdo%20proporciona%20a%20los,objetivos%20clim%C3%A1ticos%20de%20estos%20pa%C3%ADses>.

ONU-Habitat. (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas*. Oxon: Routledge.

Organización Meteorológica Mundial. (2021). *Estado del clima en América Latina y el Caribe*.

Quito cómo vamos. (2022). *Informe de calidad de vida*. Quito.

Secretaría de Derechos Humanos; INEC. (2019). *II Encuesta de Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las mujeres*.

Secretaría Nacional de Planificación. (2022). *Guía Metodológica para la Formulación de Política Pública*. Quito.

World Economic Forum; Harvard School of Public Health. (2011). *La carga económica mundial de enfermedades no transmisibles*. Génova.

8. ANEXOS

8.1. Presupuesto referencial de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible

PRESUPUESTO REFERENCIAL POR ACCIÓN, INTERVENCIÓN Y AÑO						
ESTRATEGIAS	ENTIDAD/ UNIDAD RESPONSABLE	ETAPA 1	ETAPA 2	GASTO PERMANENTE (PROPORCIONAL AL TIEMPO DE DURACIÓN)	GASTO DE INVERSIÓN	TOTAL
		2023- 2025	2026- 2030			
A.1.1. Incluir la enseñanza de movilidad segura como una asignatura obligatoria en la malla curricular de los diferentes niveles educativos y fomentar entre niños y jóvenes actitudes y comportamientos que incidan en la prevención de los siniestros de tránsito.	MTOP y MinEduc	X	X	\$100.000,00	\$300.000,00	\$400.000,00
A.1.2. Capacitar en materia de movilidad segura, de manera continua, a conductores profesionales, personal de entidades de control de tránsito y escuelas de conducción.	MTOP	X	X	\$100.000,00	\$0,00	\$100.000,00
A.1.3. Implementar campañas de difusión masiva y concientización para la promoción de la movilidad segura.	MTOP - AME	X	X	\$100.000,00	\$0,00	\$100.000,00
A.2.1. Revisión de los estándares de diseño y mantenimiento de vías; características de los vehículos, homologación; formación de conductores, inspecciones vehiculares, límites de velocidad establecidos en áreas urbanas y respuesta ante siniestros, relacionados con la mejora de la movilidad segura.	MTOP - ANT	X	X	\$0,00	\$500.000,00	\$500.000,00
A.2.2. Elaboración y publicación de manuales y guías técnicas para el diseño y construcción de infraestructura para la movilidad segura y sostenible.	MTOP	X	X	\$0,00	\$150.000,00	\$150.000,00
B.1.1. Elaboración de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) alineados con los PUGS en todos los GAD.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00

B.1.2. Campañas de sensibilización, actividades, talleres y foros para la promoción de la movilidad urbana sostenible, el fomento de la movilidad activa y el uso racional del vehículo privado.	MTOP	X	X	\$100.000,00	\$0,00	\$100.000,00
B.1.3. Reestructuración y racionalización de los sistemas de transporte público urbanos mediante la modificación de la operación y control de rutas.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.1.4. Creación de servicios de transporte intermodales que atiendan a las necesidades de movilidad de los habitantes.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.1.5. Creación de zonas de bajas emisiones, en las que se restrinja el acceso, circulación y estacionamiento a los vehículos más contaminantes.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.2.1. Incorporación obligatoria de criterios de resiliencia frente al cambio climático en las infraestructuras que se implementen en el marco de la movilidad urbana sostenible (espacio público vial, aceras, infraestructura para bicicletas, vías, etc.).	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.2.2. Capacitación a técnicos de los GAD para promover los criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en las actuaciones urbanísticas -públicas o privadas.	MTOP - GAD	X		\$100.000,00	\$200.000,00	\$300.000,00
B.2.3. Divulgación y socialización de buenas prácticas en la implementación de infraestructura resiliente llevadas a cabo en ciudades de Ecuador.	MTOP - GAD	X	X	\$100.000,00	\$150.000,00	\$250.000,00
B.3.1. Diseño e implementación de calles con vegetación en las zonas urbanas.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.3.2. Incorporación de jardines verticales y toldos vegetados en las zonas urbanas.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.3.3. Creación de microclimas húmedos bajo una gestión eficiente del agua y la integración de estos microclimas a través de fuentes, nieblas de agua, arroyos y otros, en las zonas urbanas.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
B.3.4. Colocación de elementos generadores de sombra en las proximidades de zonas de descanso (bancos, áreas recreativas) y en ciclovías y aceras. No solo la colocación de árboles, sino la instalación de sombreado estacional mediante lonas, en las zonas urbanas.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00

C.1.1. Creación de carriles exclusivos para el transporte público y Vehículos de Alta Ocupación (VAO) y cero emisiones, para aumentar la capacidad de la red vial, mejorar la velocidad y regularidad de los sistemas de transporte público en superficie, promover el uso de automóviles menos contaminantes y aumentar la ocupación de los vehículos privados.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
C.1.2. Organización y regulación del estacionamiento (dentro y fuera de la vía) en los centros urbanos (residentes y visitantes) y creación de estacionamientos disuasorios (park&ride) en estaciones de transporte público fuera de los centros urbanos.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
C.1.3. Garantizar la seguridad personal ante la violencia y discriminación, la accesibilidad universal en las calles y aceras, y la peatonalización de calles en las zonas de mayor afluencia de peatones.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
C.2.1. Adecuación de las paradas y estaciones de transporte público -tanto de nueva construcción como ya ejecutadas- para que cumplan los estándares mínimos en materia de accesibilidad y seguridad para todas las personas usuarias.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
C.2.2. Renovación de las flotas de transporte público con vehículos que sean 100% accesibles para las personas con movilidad reducida.	GAD	X	X	\$0,00	\$0,00	\$0,00
C.3.1. Concienciación, formación e incentivos a las empresas de transporte público para que profesionalicen su actividad y a sus empleados, e incorporen personal femenino en los diferentes espacios operativos, administrativos y directivos.	MTOP - ANT	X	X	\$50.000,00	\$100.000,00	\$150.000,00
C.3.2. Establecer pasajes de transporte bonificados para los colectivos sensibles (jóvenes, estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad, personas de menor nivel de renta, desempleados en formación, etc.), como medida para combatir la exclusión social, contribuir a eliminar las barreras de acceso al transporte público y asegurar a toda la ciudadanía el acceso a todas las oportunidades que ofrecen las ciudades en condiciones de igualdad.	MTOP - ANT - GAD	X	X	\$100.000,00	\$0,00	\$100.000,00

C.3.3. Colaborar en la erradicación de la violencia y la discriminación en los espacios públicos y en el transporte urbano, dando una respuesta integral y con enfoque de derechos a las víctimas de violencia sexual en los sistemas de transporte y espacios públicos del GAD.	MTOP - AME	X	X	\$0,00	\$200.000,00	\$200.000,00
C.4.1. Fomento de la intermodalidad mediante el apoyo normativo, técnico y económico hacia los modos no motorizados y su conexión con el transporte público	MTOP - ANT	X	X	\$0,00	\$200.000,00	\$200.000,00
C.4.2. Establecer mecanismos para potenciar en las ciudades nuevas formas de movilidad flexible basadas en sistemas de vehículos compartidos (coche, moto, bicicleta, etc.) Que sean respetuosos con el medioambiente y útiles para la ciudadanía.	MTOP - ANT	X	X	\$0,00	\$200.000,00	\$200.000,00
C.4.3. Fomento de la creación de itinerarios peatonales y ciclistas, mediante el desarrollo de infraestructuras de movilidad activa en las zonas urbanas que permitan atender las necesidades de movilidad de la ciudadanía de forma eficiente y segura, y buscando la conectividad entre puntos estratégicos.	MTOP - GAD	X	X	\$0,00	\$500.000,00	\$500.000,00
T.1.1. Construcción de la línea base nacional de la movilidad urbana sostenible con información verificable y técnica.	MTOP a través del CICC	X	X	\$1.467.750,00	\$526.800,00	\$1.994.550,00
T.1.2. Puesta en marcha del sistema de seguimiento y evaluación de PNMUS para identificar el cumplimiento de las metas propuestas	MTOP - INEC	X	X	\$0,00	\$200.000,00	\$200.000,00
T.1.3. Instauración del Sistema Nacional de Investigación de la MUS por medio de la creación de laboratorios de movilidad urbana sostenible y convenios de apoyo de la academia	MTOP a través del CICC	X	X	\$41.400,00	\$3.052.500,00	\$3.093.900,00
					TOTAL	\$8.538.450,00

8.2. Tabla de vinculación de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible con los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

Plan Nacional de Desarrollo

Eje	Objetivo PND	Política PND	Meta PND	Indicadores PND	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
3. Seguridad Integral	9, Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	9.2. Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ	A. Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.
4. Transición Ecológica	11 Conservar, restaurar, proteger y hacer un uso sostenible de los recursos naturales	11.3 Impulsar la reducción de la deforestación y degradación de los ecosistemas a partir del uso y aprovechamiento sostenible del patrimonio natural.	11.3.1. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero por deforestación en el sector de Uso del Suelo, Cambio de Uso del Suelo y Silvicultura (USCUSS) de 53.782,59 a 52.706,94 Gg CO2eq	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Uso del Suelo, Cambio de Uso del Suelo (USCUSS) por deforestación (Gg CO2eq)	B. 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.	B. 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 CO2eq.	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)

	<p>12 Fomentar modelos de desarrollo sostenibles aplicando medidas de adaptación y mitigación al Cambio Climático</p>	<p>12.1 Fortalecer las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.</p>	<p>12.1 Fortalecer las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.</p>	<p>Instrumentos de políticas, estrategias, planes, proyectos y documentos integrados que ha puesto en marcha el Ecuador para aumentar su capacidad de adaptación al cambio climático, promover la resiliencia al clima y mitigar el cambio climático sin comprometer la producción de alimentos.</p>	<p>B. 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.</p>	<p>B. 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 CO2eq.</p>	<p>Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)</p>
<p>5. Institucional</p>	<p>14 Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía.</p>	<p>14.2 Potenciar las capacidades de los distintos niveles de gobierno para el cumplimiento de los objetivos nacionales y la prestación de servicios con calidad.</p>	<p>14.2.1. Los GAD municipales incrementan su capacidad operativa de 18,03 a 22,03 puntos en promedio.</p>	<p>Índice de Capacidad Operativa – ICO</p>	<p>C. 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.</p>	<p>C. Los GAD municipales incrementan su capacidad operativa de 18,03 a 25,00 puntos en promedio.</p>	<p>Índice de capacidad operativa promedio de los GAD municipales – ICO –</p>

Objetivos de Desarrollo Sostenible

Eje	Meta ODS	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
3 Salud y bienestar	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	A. Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.
13 Acción por el clima	13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales	B. 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.	B. 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 CO2eq.	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)

Plan Sectorial de Transporte

Objetivo Sectorial	Meta Sectorial	Indicador Sectorial	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	4.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes	4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ	A. Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.

Plan Institucional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Objetivo Institucional	Meta Institucional	Indicador Institucional	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
OEI 5: Incrementar la movilidad segura de las personas	Incrementar el 100% de campañas de concientización de seguridad vial.	Porcentaje de campañas de concientización de seguridad vial.	A. Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.

Plan Institucional del Agencia Nacional de Tránsito

Objetivo Institucional	Meta Institucional	Indicador Institucional	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
Reducir la siniestralidad y mortalidad en la infraestructura vial nacional.	A, 2025 reducir el 0,11 (respecto al 2024) la siniestralidad y mortalidad en la infraestructura vial nacional.	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ	A. Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros viales en las zonas urbanas a corto y mediano plazo.	A. 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	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.
Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de TTTSV a nivel nacional	Al 2025, 100% de avance en la implementación en el modelo de gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	Porcentaje de avance en la implementación en el modelo de gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	B. 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.	B. 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 CO2eq.	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)

Plan Institucional del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda

Objetivo Institucional	Indicador Institucional	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
OEI 1: Incrementar los mecanismos que promuevan el desarrollo territorial policéntrico incluyente, bajo criterios de sostenibilidad, coherentes con el buen vivir y acordes a la Estrategia Territorial Nacional (ETN) y al modelo de Desarrollo	Número de informes de regulaciones, normativas técnicas y herramientas complementarias implementadas para el desarrollo urbano y el hábitat.	C. 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.	C. Los GAD municipales incrementan su capacidad operativa de 18,03 a 25,00 puntos en promedio.	Índice de capacidad operativa promedio de los GAD municipales – ICO –

Plan Institucional del Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica

Objetivo Institucional	Meta Institucional	Indicador Institucional	Objetivo PNMUS	Metas de la PNMUS	Indicadores PNMUS
OEI 4: Incrementar las buenas prácticas de adaptación y mitigación al cambio climático	Al 2025, 76 Gobiernos Autónomos Descentralizados provinciales, cantonales o parroquiales implementan acciones de cambio climático en coordinación con el Ministerio del Ambiente y Agua.	Número de Gobiernos Autónomos Descentralizados provinciales, cantonales o parroquiales que implementan acciones de cambio climático en coordinación con el Ministerio del Ambiente y Agua.	B. 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.	B. 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 CO2eq.	Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Sector Energía por la categoría transporte (Gg CO2eq)