GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

AMBATO · LA GRAN CIUDAD ·

(SUMP) DE AMBATO, ECUADOR

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Resumen Ejecutivo

Euroclima+

Financiado por la Unión Europea

Mobilise Your City

cooperación alemana
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implementada por
giz

Financiado por

cooperación alemana
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implementada por
giz

Michael Engelskirchen
Maria Victoria Chiriboga Nielsen
Mario Piñeiros Vallejo
Coordinador del proyecto SUMP en Ambato

GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO

Dr. Javier Altamirano
Alcalde de Ambato

Cnel. Carlos Guerrero Villacís
Director de Tránsito, Transporte y Movilidad del GADMA

Neida Vásconez
Directora de Participación ciudadana

Mauricio Vargas
Director de Gestión Ambiental

Verónica Vivanco
Secretaría de Gestión Estratégica

Elaborado por

FUNDACIÓN
Ciudad Humana

Ricardo Montezuma
Director Fundación Ciudad Humana

Maria Fernanda Santacruz
Coordinadora de proyectos

Veronica Moreno
Coordinadora de trabajo de campo

Hidalgo Nuñez
Especialista de movilidad

Josue Vega
Especialista de planificación urbana

Ricardo Escobedo
Especialista ambiental

Julio Arteaga
Especialista de transporte

Jaime Vásconez
Especialista en cambio climático

Jorge Cote
Especialista financiero

Participación ciudadana a cargo de :
Fabian Maisanche
Consultor GIZ

Marzo, 2022

Contenido

Introducción: hacia las ciudades sostenibles

Principales hallazgos de la encuesta a hogares 2021

Principales hallazgos del diagnóstico

Principales desafíos generales de la Movilidad Urbana Sostenible

Retos y oportunidades para el SUMP

Construcción de escenarios alternativos

Plan de acción

Fichas de paquetes integrados de medidas

Análisis financiero

Introducción:
hacia las ciudades sostenibles

Dos procesos, relativamente recientes y relacionados entre sí, son en la actualidad factores determinantes del desarrollo de las colectividades en Ecuador, América Latina y el mundo: El primero es el de la urbanización acelerada de la sociedad humana y el segundo es el creciente cambio climático global.

Los dos tienen una profunda incidencia en términos globales, pero deben enfrentarse en los espacios locales. Las grandes resoluciones que se adoptan en las Conferencias Internacionales deben trasladarse a los ámbitos de cada país, transformarse en políticas nacionales y luego concretarse en políticas y acciones en cada contexto local.

Les corresponde entonces a los gobiernos locales asumir un papel de liderazgo para introducir, en sus territorios y en sus comunidades, los cambios e innovaciones necesarios para que los resultados e impactos de los dos procesos no afecten de modo sustantivo a sus jurisdicciones.

El proceso de urbanización es paralelo al del crecimiento demográfico, pero también incide en él la migración de la población rural hacia los centros urbanos, en tanto que los mismos son los grandes mercados laborales, que sirven como plataforma de la mayoría de las actividades productivas globales.

Ambato, núcleo de la actividad productiva y comercial de la subregión central del país, forma parte de las cinco ciudades ecuatorianas que han tenido las tasas más altas de crecimiento demográfico en el transcurso de la última década. Esas tasas, que se aproximan al 3% anual, hacen prever que la ciudad duplicará su población en el transcurso de los próximos 20 o 25 años.

Aunque existe un paralelismo entre el proceso global de urbanización e industrialización y el cambio del comportamiento climático en el mundo, las evidencias de ese cambio apenas se han hecho visibles en el período más reciente, de modo que la incorporación de este tema como materia de preocupación no tiene mayores antecedentes.

Sin embargo, esas evidencias del cambio climático son cada día más contundentes y en la actualidad existe un reconocimiento global de que se trata de uno de los mayores desafíos que enfrenta la humanidad. Tales evidencias plantean la necesidad de encarar este reto de manera urgente, inmediata, integral y global.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, SUMP por su sigla en inglés, surge como resultado del convenio Marco de Cooperación entre el GADMA y el Programa EUROCLIMA+/GIZ, donde Ambato fue seleccionada entre quince urbes globales y es la única ciudad en el Ecuador que está siendo beneficiada por esta iniciativa que tiene por objeto recibir asistencia técnica para la "Actualización del Plan Maestro de Transporte y Movilidad del Cantón".

El proyecto ha sido diseñado con base en la metodología de MobiliseYourCity, una acción de múltiples donantes que apoya e involucra a los gobiernos asociados en la mejora de la planificación y la financiación de la movilidad urbana, proporcionando un marco metodológico y asistencia técnica a través del desarrollo de capacidades, y permitiendo el acceso a financiamiento tanto a nivel local como nacional.

¿Cuáles son los objetivos del SUMP?

Propiciar cambios estructurales en la movilidad en pos de lograr que Ambato pueda ser más inclusiva, habitable y eficiente en el conjunto de sus territorios urbanos y rurales.

Impulsar una planeación de la movilidad más amplia, integrada y participativa, involucrando diversas poblaciones y necesidades relacionadas con la reducción de brechas sociales, económicas y ambientales.

Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero -GEI- relacionadas con los desplazamientos y movilización de las personas y mercancías.

Promover el uso de las nuevas fuentes energéticas y tecnologías (ITS) en pos de una movilidad limpia, segura, con bajas emisiones y sobre todo, incluyente, con equidad social, de género y ambiental.

Fortalecer las capacidades técnicas, institucionales, legales y financieras de la municipalidad, especialmente, del departamento de tránsito y transporte.

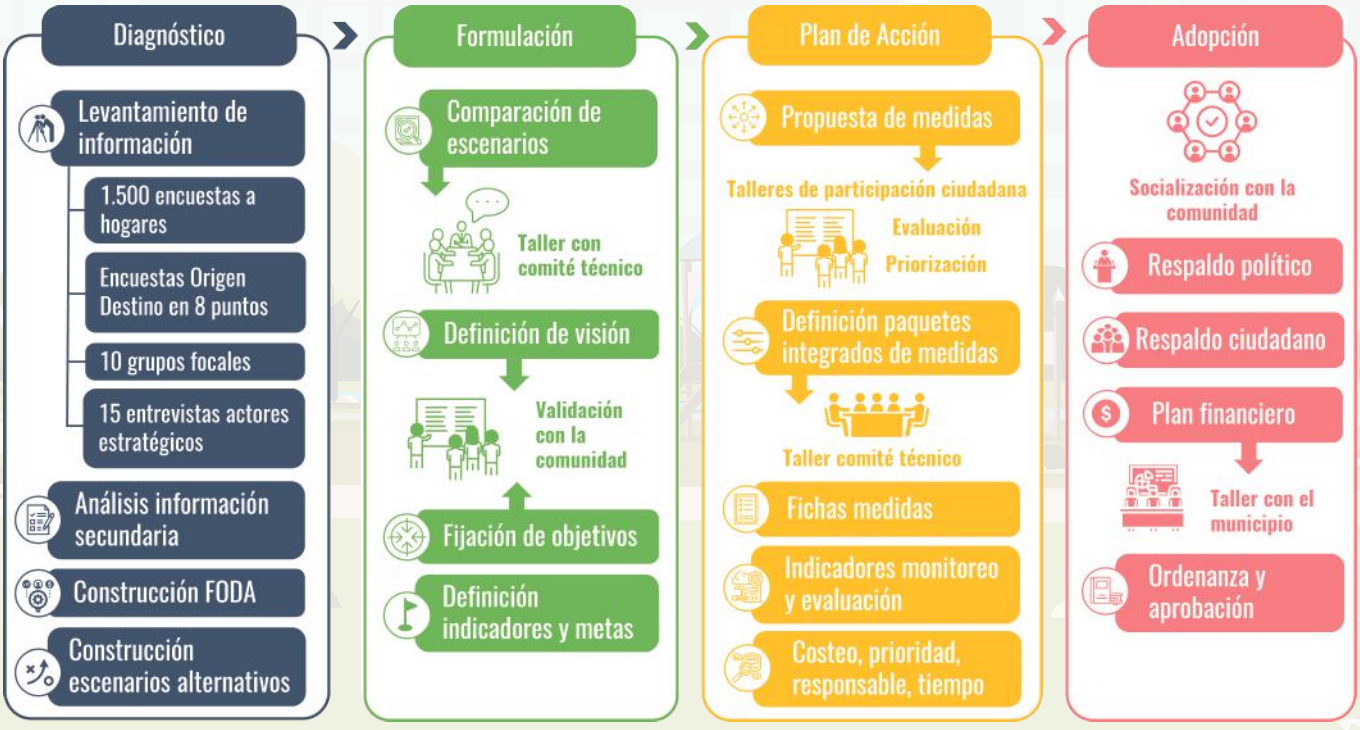
Vincular nuevas fuentes de financiamiento de la movilidad para que esta sea sostenible, incrementando su inversión y haciendo uso de diversas fuentes de recursos locales, nacionales e internacionales.

¿Cuál es la visión del SUMP?

La incorporación del concepto de Sostenibilidad al Plan de Movilidad Urbana del cantón Ambato, implica que el sistema de transporte contenido ha de propender a consolidar un nuevo modelo de desarrollo urbano igualitario (accesible para todos y con énfasis de género); saludable (reducción de la siniestralidad y la contaminación); y amigable (integración social del encuentro y la convivencia segura).

Así las cosas, la movilidad en Ambato ha emprendido un cambio en su modelo, con una visión hacia la sostenibilidad basada en la introducción de nuevos factores técnicos, institucionales, legales, sociales y financieros. Este cambio de orientación busca equilibrar la movilidad y gradualmente remplazar el tradicional modelo que favorece los desplazamientos en vehículos motorizados, como diversos tipos de autos particulares y más recientemente en motocicletas. El nuevo modelo de movilidad sostenible propenderá por disminuir las grandes inequidades espaciales, sociales y ambientales que se generaron debido a la concentración de acciones centradas en la vialidad de la plataforma principal y en algunos accesos y corredores principales del casco urbano. Además, buscará dar prioridad a zonas rurales del cantón, a otros modos colectivos y activos como la caminata y la bicicleta, pero, sobre todo, a una nueva configuración urbana y de protección al medio ambiente, que contribuya a la reducción de la pobreza y las brechas de género en la ciudad.

Estructura para el desarrollo del SUMP de Ambato



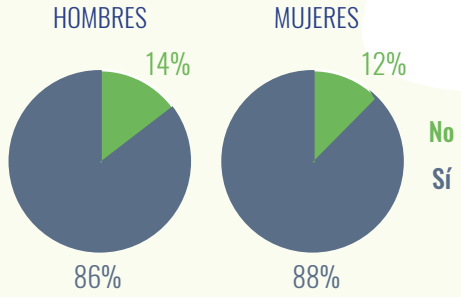
Principales hallazgos de la encuesta a hogares 2021

Aspectos socioeconómicos y territoriales de la movilidad

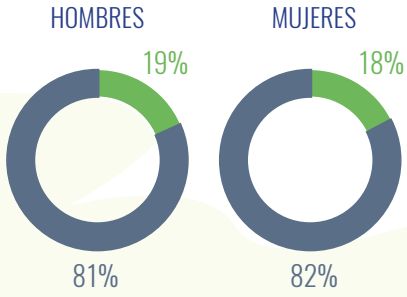
En el caso de Ambato un 87% de los ciudadanos afirman haber cambiado sus hábitos a raíz del COVID, lo que nos enfrenta a una nueva realidad en temas de movilidad.

Los cambios en los hábitos de movilidad se visualizan en muchos aspectos, sobre todo en la disminución del 81% de los viajes diarios y el evitar movilizarse a lugares transitados que representa al 72% de los encuestados. En menor medida se menciona el cambio de lugares a donde la gente se moviliza, el cambio en el medio de transporte utilizado y el trabajar y estudiar virtualmente.

Cambio en los hábitos de movilidad



Disminución de viajes diarios



Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

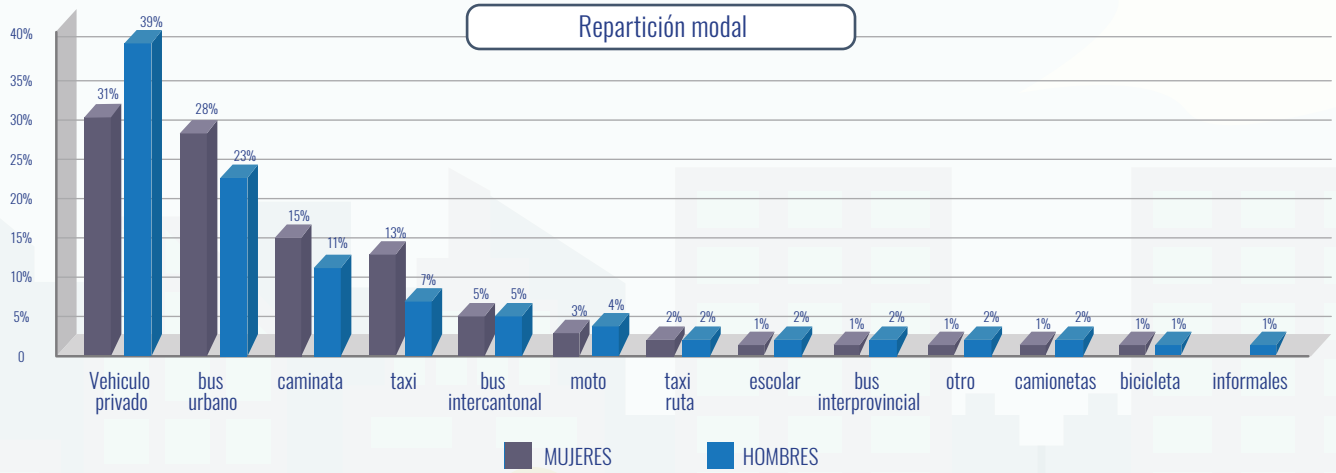
Ambato presenta al vehículo particular como la principal modalidad de viaje con un 34% de participación en los viajes realizados en 2021, seguido por el bus urbano con el 26%, la caminata con el 12%, el uso del taxi con un 9% y bus intercantonal con un 6%.

Existen diversos medios con participaciones bajas (2% o menor) como el transporte escolar e institucional, las camionetas, el taxi ruta, la bicicleta y los vehículos informales.

Es decir que un 48% de los viajes de Ambato se concentran en transporte público (buses, taxis, transporte escolar, taxi ruta y vehículos informales), mientras que el 52% corresponde al transporte privado (auto, moto, bicicleta, caminata y otros).

Adicionalmente, los viajes no motorizados o sostenibles abarcan únicamente el 13% de participación (caminata y bicicleta), mientras que los motorizados o no sostenibles representan el 87% del total.

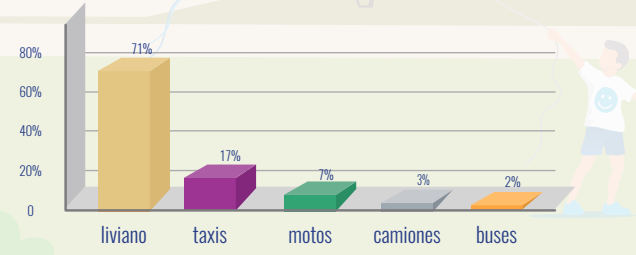
Repartición modal



Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

Dentro de los conteos realizados, se encuentra que un gran porcentaje de los vehículos que circulan por las vías de Ambato corresponden a vehículos livianos con un 71%, seguido de taxis con un 17%, y motos con un 7%, mientras que los camiones y buses tienen una participación reducida del 3% y 2% respectivamente.

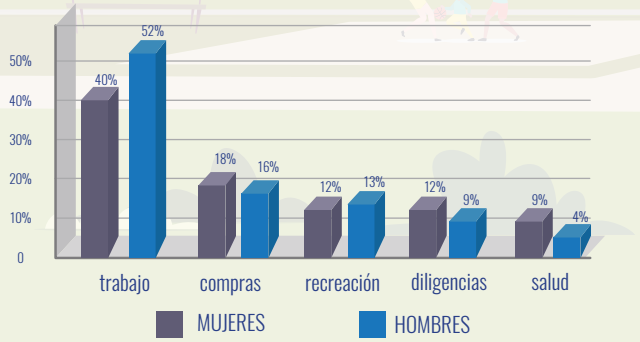
Tipo de vehículo



Fuente: SUMP 2021, conteos en intersecciones

El principal motivo por el cual los ciudadanos de Ambato de desplazan de sus hogares, es la actividad laboral con un 48%, seguido de realizar compras con un 17% y recreación con un 12%.

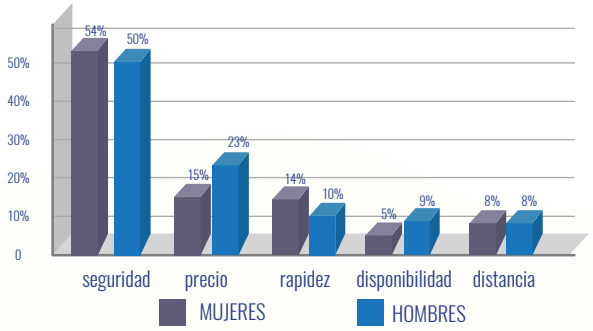
Motivos de viaje



Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

Respecto a los motivos que llevan a los ciudadanos a elegir el modo en que se movilizan, se encuentra que la seguridad es el aspecto más importante, alcanzando un 53% de relevancia.

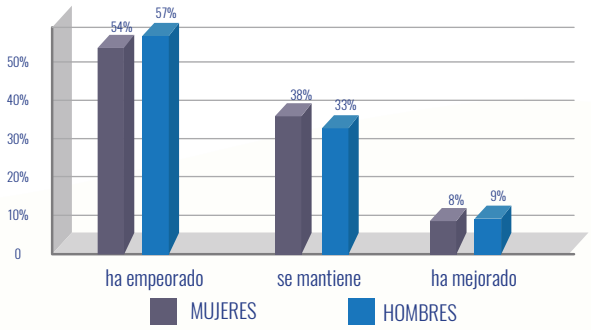
Factores importantes al seleccionar modo de transporte



Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

A pesar de que los viajes han disminuido debido al COVID, el 57% de los ciudadanos encuestados tiene la percepción de que el tráfico en Ambato ha empeorado si se lo compara con 5 años atrás.

Percepción del tráfico en Ambato

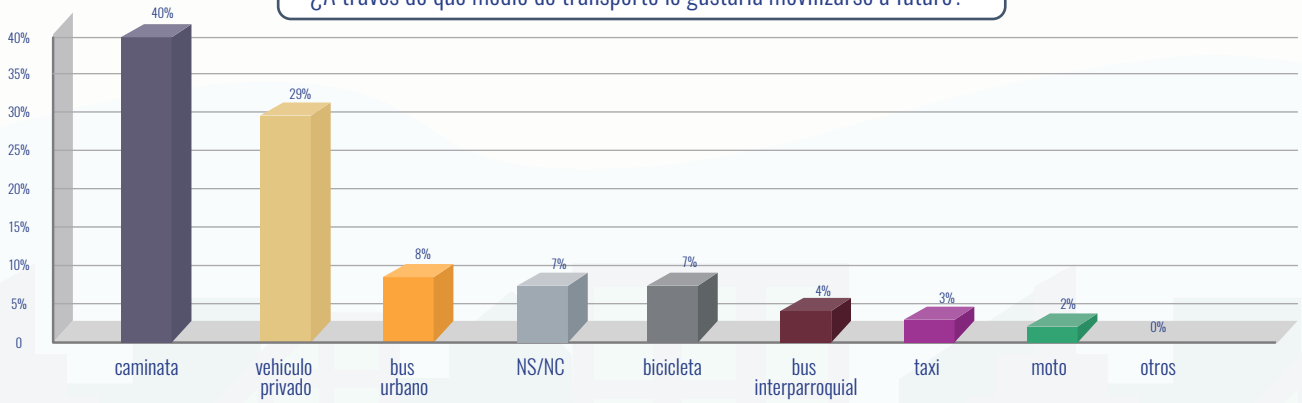


Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

Un hallazgo relevante fue entender las percepciones que existen dentro de los hogares hacia diferentes aspectos relacionados con el tránsito y movilidad, al igual que el ideal que tienen sobre su forma de moverse en un futuro y su disposición hacia el cambio modal.

Al respecto, existe una aspiración de la gente a caminar más (40%), en segundo lugar, aparece el vehículo privado (20%) y en menor grado otros medios como el bus urbano. La bicicleta se muestra como una opción para el 7% de los hogares.

¿A través de qué medio de transporte le gustaría movilizarse a futuro?



Fuente: Encuesta de hogares 2021 realizada por Propraxis para FCH SUMP

Principales hallazgos del diagnóstico

Sociales, Ambientales, Urbanos y de Transporte

Componente social

Una de las principales problemáticas desde el punto de vista social, es la persistencia de brechas sociales y la desigualdad entre el sector urbano y rural, algo que se refleja, entre otras cosas, en las grandes diferencias de la calidad del servicio del transporte público y privado, ya que no existe una cantidad de líneas y frecuencias de autobuses que abastezca las necesidades de los habitantes rurales, quienes demandan recorridos desde las 5:00 am, hora en que necesitan transportarse a la ciudad para vender sus productos.

Del mismo modo, se perciben brechas que giran en torno a los grupos más vulnerables de la movilidad en el ejercicio de la misma. Lo anterior, debido a la falta de accesibilidad para ancianos, niños y personas en condición de discapacidad; y las desigualdades en cuanto a la realidad de mujeres, campesinos e indígenas, quienes no solo se movilizan menos, si no que tienden a realizar más etapas en un mismo viaje, complejizando sus dinámicas.

La presencia de violencia de género en la movilidad, es una realidad histórica y vigente que atenta contra la dignidad e integridad física y mental de las mujeres, quienes han referido haber sido víctimas de violencia en el espacio público y en los diferentes medios de transporte de la ciudad de Ambato.

En el sector rural se observa un mayor uso de los medios de transporte público como buses, camionetas y taxi rutas. Las grandes distancias, la carga que tienen que llevar, la poca frecuencia de rutas y la incomodidad del transporte, generan que la movilidad de las personas del área rural sea más compleja que la de los habitantes del área urbana quienes tiene mayor acceso al uso de vehículos propio.

Las personas con movilidad reducida, perciben a Ambato como una ciudad diseñada para personas que no tienen dificultad de movilización, los adultos mayores y personas de la tercera edad, consideran difícil moverse en la ciudad debido a la falta de rampas, a los arreglos de las vías, la dificultad de acceso al espacio público y a la agresividad de otros actores de la movilidad

La política pública cantonal relacionada con la movilidad tiene una orientación a privilegiar acciones en favor del área urbana central, en desmedro del tratamiento en las zonas periféricas y rurales. A este respecto, es de suma importancia mejorar las condiciones de movilidad del sector rural: infraestructura, señalización y frecuencia del transporte público. Además, es indispensable replantear la pirámide de movilidad, dando prioridad a los modos de transporte no motorizados y al transporte público.

Pirámide de Movilidad

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador

Como consecuencia directa de la menor ocupación del servicio de transporte público, la utilización del vehículo particular va en constante incremento, causando mayor congestión en las vías y mayores emisiones contaminantes, es decir desmejorando las condiciones de vida de los habitantes del cantón. A esto se suma que los vehiculos particulares estan siendo subutilizados, ya que el 40% de los automoviles viajan con un solo pasajero.

La movilidad de Ambato presenta una característica propia, que es el elevado número de viajes los días lunes, por la presencia de las ferias, por esta razón, se debe definir medidas especiales para facilitar la circulación vehicular y peatonal en este día, en el cual se efectúan el 32 % del total de viajes de la semana.

Las asignaciones presupuestarias del GAD para la movilidad, tienen una tendencia anual a reducirse o mantenerse y esa situación afecta a la disponibilidad de recursos para el fomento de su desarrollo con enfoque sostenible. La Municipalidad debería continuar con su gestión de mejorar cada vez más los diversos componentes de los Sistemas Inteligentes de Transporte, a través del existente Centro Integrado de Gestión de Movilidad, mismo que puede ser fortalecido permanentemente a través de la implementación de nuevas tecnologías que permitan un continuo mejoramiento de las condiciones y características de la movilidad de la ciudad y de la calidad de vida de sus habitantes.

Conclusiones preliminares

Coyunturales por COVID

El **87%** de las personas, **modificó sus hábitos**

El **44%** de las personas **realiza viajes**

El **56%** de las personas se queda en **casa**

El **46%** de los viajes es realizado por **mujeres**

El **26%** de los que **no viajan** son **estudiantes**

Estructurales

48% viaja en vehículo **público**

52% viaja en vehículo **privado**

En el tráfico, el **6%** son **motos**

El **40%** de vehículos viaja con **1 solo pasajero**

El día **lunes** concentra la **mayor cantidad de viajes** a la semana

Implementar TICs y **energías verdes**

Disminuir brechas sociales de género, rural, movilidad reducida

Nueva aproximación desde lo socioambiental

El **63%** de las **mujeres no viaja**

El **25%** de la población rural **no tiene internet**

El **57%** de la población rural **no viaja**

El **48%** de los viajes tiene como origen o destino el sector **rural**

El **57%** piensa que el **tráfico ha empeorado** en los últimos años

Positiva disposición al cambio modal

40% hacia **caminar**

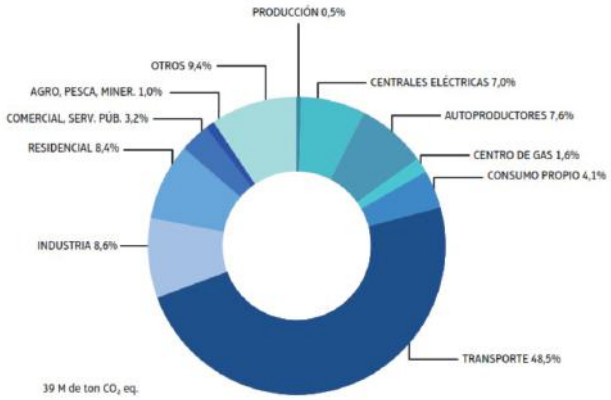
7% hacia la **bicicleta**

Componente ambiental

La dependencia del uso del automóvil ha generado efectos en la relación ciudad- ambiente, entre ellos el alto número de accidentes viales, ruido, el tiempo invertido en el congestionamiento vehicular y el costo económico de su uso. Sin embargo, la consecuencia más significativa ha sido la contaminación del aire por la emisión de gases de efecto invernadero producidos por el sector transporte, que en Ecuador representa el 48.5% del total de emisiones de GEI (MERNNR, 2018). Aunado a ello, resaltan los altos niveles de ruido generados en los ambientes urbanos.

La implementación de nuevas estrategias de movilidad para lograr la disminución de gases efecto invernadero a través de la incorporación y fomento de vehículos eléctricos, es fundamental. Las acciones para dar respuesta a este reto están en la reducción del parque automotor que circula en Ambato, con la mejora del transporte público y compartido, y el cambio hacia automóviles más respetuosos con el entorno. A pesar de las mejoras en los motores de combustión, que permiten un 25% menos de emisiones de CO2, el vehículo eléctrico es la alternativa más eficiente para conseguir ambos objetivos. Además, es indispensable promover el monitoreo de calidad del aire e incentivar la implementación de nuevas estaciones automáticas de toma de datos.

Emisiones de GEI por fuente en Ecuador



Fuente: (MERNNR, 2018)

Por este motivo, los gobiernos deben implementar estrategias para disminuir el consumo de combustibles fósiles y reducir así las emisiones de gases de efecto invernadero; construcción de carriles exclusivos para buses y tranvías urbanos; fomento del uso de la bicicleta (sistemas públicos, construcción de carriles exclusivos, estacionamiento); facilidades para la adquisición y uso de vehículos eléctricos (motocicletas, coches, autobuses), entre otras.

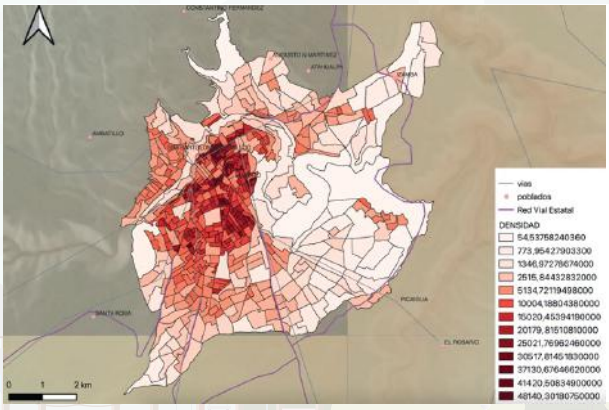
Componente urbano

Como es común en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, en Ambato el espacio público y las vías han sido diseñadas y estructuradas pensando más en los vehículos particulares, dejando a un lado una visión sostenible concebida desde lo ambiental y las necesidades de los ciudadanos que se movilizan caminando, en bicicleta, e incluso en transporte público. Esta falta de infraestructura sostenible, ha ocasionado que los ciudadanos poco frecuenten estos medios y sea escazo el fomenta de la cultura de la bicicleta o el peatón. Sin embargo, la nueva Ley de Tránsito obliga a los GAD a tomar acción en favor de la movilidad sostenible, siendo esto una gran oportunidad para repensar las prioridades de la movilidad de Ambato.

En este sentido, el estudio realizado por Grupo Faro en 2020 sobre caminabilidad en el centro de Ambato con enfoque de accesibilidad universal, evidenció algunas problemáticas que deben ser priorizadas en pro de mejorar la movilidad sostenible. Por una parte, solo el 47% de las aceras tienen una buena continuidad, mientras que el 72% de las rampas existentes no cumplen con la pendiente adecuada, además, el 90% de las veredas no tienen una buena accesibilidad universal, y el 66% de los tramos no tienen iluminación para los peatones.

Adicionalmente, desde el punto de vista de la planificación, las plataformas uno y dos de la zona urbana tienen una densidad alta y aquello permite alta dinámica, viajes cortos, coberturas de servicios y alta diversidad de usos y servicios para la población. Además, estas plataformas cuentan con niveles de cobertura de servicios y equipamientos de las plataformas uno y dos son satisfactorias.

Mapa de densidad por sectores censales de la zona urbana

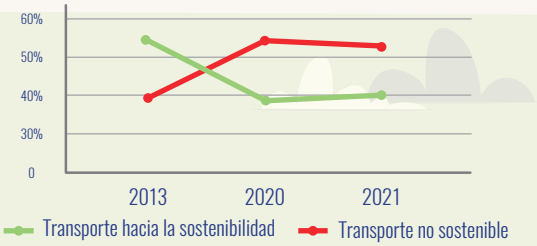


Fuente: Elaboración propia, SUMP 2021

Componente de transporte

Una de las principales problemáticas desde este punto de vista, es la tendencia a la baja en el uso de transporte público por parte de la ciudadanía (de un 43% del total de los viajes en 2013, en el 2020 se tiene un 38% de los viajes, y en el 2021 baja a un 34%), lo cual podría estar relacionado en primer lugar a las restricciones de circulación por la pandemia, a la percepción de la calidad del servicio y finalmente a una superposición de recorridos entre las diferentes rutas de buses, lo cual genera entre otras cosas, problemas de congestión e insatisfacción con el sistema.

Evolución de la distribución modal en Ambato



Fuente: PLANMA 2013, DATATÖN 2020, Encuesta de hogares 2021

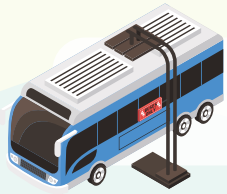
Principales desafíos generales de la Movilidad Urbana Sostenible

Definir una **política** de desarrollo de la movilidad urbana para el cantón Ambato con enfoque sostenible

Definir de forma consensuada el **Plan de Acciones estratégicas** y el Cronograma de implementación del conjunto de programas y proyectos del SUMP-A.

Garantizar que la ciudadanía disponga de condiciones de **accesibilidad equitativa y universal**, con opciones de transporte que permiten el acceso funcional para los habitantes a todos los destinos y servicios que requieran.

Contribuir a la **igualdad de género** en todos los componentes de la movilidad, para modificar la actual situación inequitativa, discriminatoria y de violencia hacia las mujeres sin distinción de grupos sociales y de edad.



Diversificar y ampliar la oferta de tipologías de transporte, como los sistemas no motorizados y servicios de buses eléctricos compatibles con los principios de reducción de emisiones y el ahorro energético derivado del petróleo.

Fortalecer las **capacidades institucionales, técnicas y financieras** para la movilidad sostenible, y la adaptación y mitigación del cambio climático.

Mejorar la **protección y seguridad vial** en todo el sistema de movilidad urbana

Mejorar la **eficiencia y la rentabilidad** de los sistemas de transporte de personas y mercancías

Retos y oportunidades para el SUMP

Retos específicos

- Recobrar confianza en el Transporte Público
- Optimizar uso del automóvil
- Responder a demanda de lunes
- Garantizar seguridad en la movilidad
- Mejorar calidad de movilidad rural, mujeres y discapacitados
- Fortalecer la capacidad institucional, financiera y técnica para la movilidad sustentable

SUMP

Oportunidades

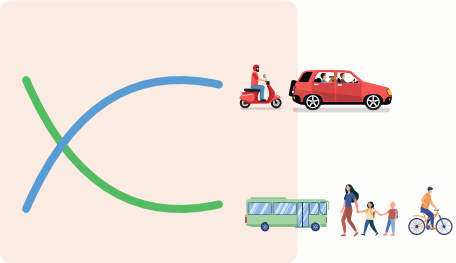
- Actitud positiva a la caminata y la bicicleta
- Uso de TIC'S en estacionamiento
- Compromiso y voluntad política
- Dinamismo económico y social en la ciudad
- Confianza y apoyo de la Cooperación internacional
- Construir un consenso colectivo para la movilidad sustentable

Construcción de escenarios alternativos

La evolución de la movilidad no motorizada depende del crecimiento del parque automotor, el uso de los modos de transporte motorizado como autos y motos, y sobre todo, de la implementación de políticas públicas que impacten la movilidad.

Escenario tendencial

Crece parque automotor. Incrementa uso de autos y motos. Usuarios de transporte público migran hacia transporte privado motorizado

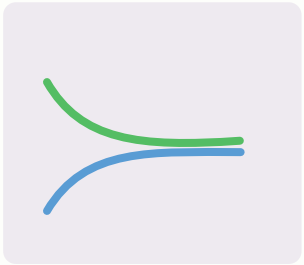


No se incorporan cambios en la política pública sobre el desarrollo de la movilidad y no se implementan planes para promover los modos de transporte sostenibles, por lo que se mantiene la tendencia actual de crecimiento y uso del parque automotor,por lo tanto, la distribución modal seguirá con primacía del vehículo particular, ubicando al transporte público en segundo lugar, y con una reducida participación de los modos de transporte sostenibles como la bicicleta y la caminata. Las unicas medidas que se implementan en este escenario, son las contempladas antes del SUMP.

En este sentido, los efectos serían el crecimiento exponencial del parque automotor, deterioro del nivel de servicio de todo el sistema de transporte público, una disminución de la velocidad promedio de los recorridos, el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero y una movilidad no inclusiva e insegura.

Alternativo de nueva normalidad

Se controla el crecimiento del uso del parque automotor de autos y motos. El transporte público logra recuperarse y mantenerse por encima del transporte privado



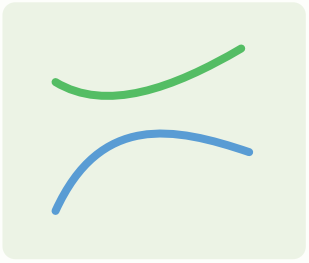
La orientación de este escenario se caracterizaría por la disposición política de iniciar un cambio del modelo actual de oferta y demanda, para priorizar el desarrollo de un mejor sistema de transporte público e impulsar la movilidad activa, así como los demás aspectos sociales, ambientales y energéticos para reducir los GEI y a la vez reducir las grandes iniquidades en movilidad.

Las acciones iniciarían con el fortalecimiento de capacidades, articulación de instituciones y sobre todo, la gestión de recursos locales, nacionales e internacionales, incluyendo planes, programas y proyectos basados en la movilidad limpia, la transición energética y el fomento de la equidad social y ambiental en la movilidad.

A mediano y largo plaza lo que cambiaría esencialmente sería la magnitud de los fondos invertidos, y sobre todo, el grado de desarrollo de los proyectos, hacia nuevos servicios públicos de transportes eléctricos como buses, taxis e incluso de infraestructuras como cables.

Alternativo de mayor sostenibilidad

Se logra disminuir el uso del parque automotor de autos y motos. El transporte público y sostenible se logra incrementar considerablemente



Además de voluntad política, se cuenta con fuentes de financiamiento sólidas y perdurables para la gestión de la movilidad activa y sostenible. Se amplían los alcances de los planes de movilidad y se implementan programas eficientes para la reducción de GEI y la inclusión de poblaciones vulnerables a la movilidad, asegurando el acceso de mujeres, niños, campesinos, indígenas, personas de la tercera edad y en condición de discapacidad.

Las acciones se enfocarían en implementar nueva infraestructura y servicios para la movilidad activa; implementar nuevas tecnologías para el transporte; mejorar la seguridad vial y personal, reducir las desigualdades de la movilidad urbana y rural; implementar un sistema de monitoreo y gestión de datos; y mejorar las capacidades institucionales y técnicas.

Como resultado, se obtiene una notoria reducción del uso del parque automotor y una fuerte recuperación del transporte público incorporando en su flota vehículos eléctricos, con un aumento en los modos sostenibles.

Transporte motorizado individual

Transporte sostenible

Plan de acción

Ejes estructutales	Paquetes integrados de medidas
Movilidad limpia	Plan de intervenciones urbanas para la movilidad sostenible
	Plan de valoración del espacio público y paisajista
	Plan de gestión de la demanda
	Programa de transporte público limpio y bajo en carbono
Transición energética	Plan de infraestructura para la movilidad sostenible
	Programa de reducción de GEI provenientes del transporte
Equidad social y ambiental	Programa de reducción de la inequidad, la pobreza y las brechas de género en el transporte
	Programa de mejoramiento de la accesibilidad rural y de poblaciones específicas
	Plan de Seguridad vial/personal, percepción y cultura ciudadana
	Fortalecimiento institucional, técnico, financiero y jurídico

Contenido de las fichas de medidas

- Tipo de medida
- Lugar de implementación
- Objetivos
- Descripción
- Entidad responsable
- Público y usuarios objetivos
- Tiempo de implementación
- Acciones de implementación
- Intensidad de uso esperado
- Indicadores de medición
- Contribución a los objetivos del SUMP
- Presupuesto
- Tipo de inversión
- Medidas complementarias para mejorar efectividad

Ficha No. 1 Plan de intervenciones urbanas para la movilidad sostenible

Tipo de medida

Intervenciones urbanas para consolidación, desarrollo, mejoramiento integral y renovación

Lugar de implementación

Objetivos

Transformar ejes de movilidad, transporte y tránsito actuales, en ejes importantes de bajas emisiones y movilidad sustentable.

Propiciar un desarrollo urbano sustentable en diferentes centralidades de la ciudad, compatible con las dinámicas comerciales, culturales y sociales.

Mejorar las condiciones de habitabilidad de la zona y mitigar procesos de abandono del uso residencial del sector, condición clave para preservar la dinámica y tejido social existente.

Incentivar los viajes cortos y sostenibles que puedan generar emisiones de gases efecto invernadero

Acciones de implementación

(a) Plan urbano de intervención en tres corredores principales urbanos de la ciudad de Ambato

(b) Plan especial urbano antiguo Terminal Terrestre (centro de la ciudad)

(c) Plan especial urbano de la zona de los mercados del centro de la ciudad

Presupuesto

Entre 7.770.000 y 9.000.000

Tiempo de implementación

De 4 a 6 años

Ficha No. 2 Plan de espacio público y paisajista

Tipo de medida

Intervenciones sobre equipamientos y espacios públicos del cantón.

Lugar de implementación

Objetivos

Realizar intervenciones en el espacio público, incidiendo positivamente en las dinámicas de movilidad cotidiana de la ciudad, con enfoque de inclusión y universalidad de acceso.

Renovar, desarrollar y propiciar un desarrollo urbano sustentable en diferentes centralidades de la ciudad, compatible con las dinámicas comerciales, culturales y sociales de Ambato.

Poner en valor el entorno natural y construido de Ambato, su calidad escénica en relación con el disfrute pasivo y activo de las riberas del río Ambato.

Acciones de implementación

(a) Renovación del Parque Cevallos y su zona de influencia. (b) Planificación espacio público - centralidad de influencia periurbana, Mercado Mayorista. (c) Plan especial urbano Terminal Terrestre Sur. (d) Planificación paisajística urbana y de movilidad en el río Ambato. (e) Programa de Implementación y mejoramiento de las capacidades de control y monitoreo de calidad del aire y ruido en el Cantón Ambato. (f) Programa de generación y restauración de áreas verdes mediante la arborización, rescate de áreas verdes y rondas. (g) Plan de mejoramiento de monitoreo ambiental y paisajístico por medio del rescate y protección del paisaje de las laderas y la ronda del río

Presupuesto

Entre 12.950.000 y 15.000.000

Tiempo de implementación

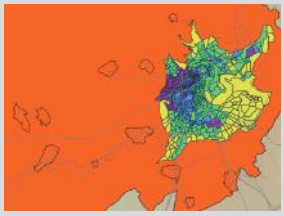
De 3 a 5 años

Ficha No. 3 Plan de gestión de la demanda

Tipo de medida

Acciones administrativas: definición de proyecto y emisión de ordenanzas

Lugar de implementación



Área urbana y parroquias rurales

Zonas de logística

Objetivos

Proveer alternativas a las necesidades de movilidad para la mayoría de la población de manera eficiente, inteligente y sostenible, por medio de diversas opciones que buscan reducir los desplazamientos en vehículos privados convencionales, con énfasis en mejorar la ocupación, y redistribuir a lugares y tiempos con menores externalidades negativas, tales como la congestión o la contaminación y otras en salud pública.

Acciones de implementación

a) Plan legal, tecnológico, administrativo, económico para la reducción de la congestión y la optimización del uso de autos y motos:

- Medidas tecnológicas: movilidad inteligente
- Medidas administrativas: gerenciar la oferta y la demanda
- Medidas económicas en la circulación o el estacionamiento: el que congestiona paga, oportunidad para una redistribución

(b) Estudios de factibilidad para la implementación de una zona de actividad logística ZAL, en Ambato

Presupuesto

Entre 3.885.000 y 4.500.000

Tiempo de implementación

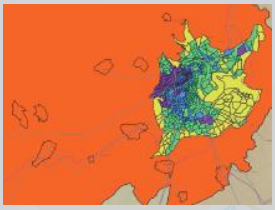
Entre 8 y 10 años

Ficha No. 4 Programa de transporte público accesible, limpio y bajo en carbono

Tipo de medida

Acciones administrativas: definición de proyectos, emisión de ordenanzas o reglamentos, y acciones de ejecución de obras.

Lugar de implementación



Área urbana y parroquias rurales

Objetivos

Mejorar las actuales condiciones de prestación del servicio de Transporte Público de pasajeros del cantón Ambato, con una visión de intermodalidad, equidad de género, fácil accesibilidad para grupos prioritarios; desincentivando la utilización del transporte privado.

Implementar un sistema de transporte para personas con condiciones de movilidad limitada o reducida.

Acciones de implementación

a) Proyecto servicio de transporte público línea 1 teleférico en el centro histórico

b) Reorganización de líneas de transporte público urbanas y rurales

d) Accesibilidad universal al transporte público para personas en situación de discapacidad y grupos vulnerables de transporte

e) Implementación de un Sistema Integrado de Transporte:

- Prioridad de circulación para el transporte público
- Sistema Masivo de Transporte en la ciudad

Presupuesto

Entre 25.900.000 y 30.000.000

Tiempo de implementación

De 14 a 16 años

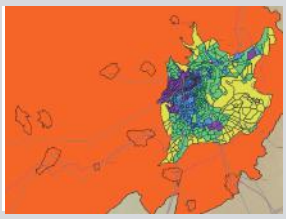
Ficha No. 5 Plan de infraestructura para la movilidad sostenible

Tipo de medida

Planeación, construcción, operación y mantenimiento sobre equipamientos y espacios públicos del Cantón.

Lugar de implementación

Sectores del área urbana y parroquias rurales



Objetivos

Mejorar la planeación, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura, servicios y facilidades para la movilidad activa

Facilitar la utilización de los espacios públicos para la movilidad activa, segura, incluyente y con enfoque de género, incrementando el número de desplazamientos en bicicleta y a pie.

Propender por las condiciones físicas, funcionales, de percepción ciudadana, de comodidad, seguridad vial y personal, para que muy diversos tipos de personas puedan utilizar los espacios públicos, caminando, en bicicleta, patinetas, en sillas de ruedas, caminadores, con carritos de mercancías, maletas o mercancías.

Acciones de implementación

a) Red de ciclovías
b) Red de caminería peatonal
c) Intersecciones: Intervenir el sub-sistema motorizado pacificación del tránsito en las esquinas.

Presupuesto

Entre 28.490.000 y 33.000.000

Tiempo de implementación

De 4 a 8 años

Ficha No. 6 Programa de reducción de GEI provenientes del transporte

Tipo de medida

Plan de inversión – gasto administrativo

Lugar de implementación

Unidad de Gestión ambiental y unidad de movilidad del GAD de AMBATO, implementación provincial.

Objetivos

Monitorear y evaluar la concentración de gases efecto invernadero de manera provincial mediante la implementación de capacidades técnicas, metodológicas, de seguimiento y evaluación de los GEI mediante participación administrativa técnica, coparticipación internacional y capacidades locales y académicas.

Reducir la concentración de gases efecto invernadero de manera provincial mediante la implementación de tecnologías más limpias con participación ciudadana y medidas de control y vigilancia verde.

Acciones de implementación

(a) Plan de monitoreo de GEI
(b) Plan de fomento de vehículos eléctricos individuales (autos – motos)
(c) Plan de fomento de vehículos eléctricos para logística

Presupuesto

Entre 6.475.000 y 7.500.000

Tiempo de implementación

De 4 a 6 años

Ficha No. 7 Programa de reducción de la inequidad, la pobreza y las brechas de género en la movilidad

Tipo de medida

Acciones administrativas: definición de proyectos, emisión de ordenanzas o reglamentos, y acciones de ejecución de obras.

Lugar de implementación

- Zona o plataforma Central, en temas de accesibilidad universal y de espacios inclusivos para poblaciones con necesidades específicas por género o su condición de pobreza.
- Parroquias o sectores rurales prioritarios
- Servicios específicos en el transporte público, los mercados o zonas de alto uso por población de escasos recursos o por mujeres

Objetivos

Determinar y visualizar lugares o poblaciones específicas urbanas y rurales dónde las brechas de pobreza o género son las más críticas.

Introducir en la administración local la transversalización de temas de pobreza en la movilidad, con fines de reducir las grandes diferencias según los ingresos, la localización o el género entre los habitantes.

Realizar mediciones, campañas, proyectos y acciones en territorios específicos con mayores necesidades, con la dotación de equipamientos, servicios, espacios, y obras complementarias para reducir las brechas por pobreza o género de la población en general y sobre todo con énfasis en los territorios rurales.

Acciones de implementación

(a) Caracterización cualitativa y cuantitativa con enfoque de género. (b) Incorporación transversal del enfoque de género a los proyectos de Movilidad. (c) Gestión de riesgos con enfoque de género. (d) Promoción de la seguridad y la protección de las mujeres en el espacio público. (e) Participación ciudadana orientada a la vinculación efectiva de las organizaciones de mujeres

Presupuesto

Entre 7.770.000 y 9.000.000

Tiempo de implementación

De 3 a 4 años

Ficha No. 8 Programa de mejoramiento de la accesibilidad rural y de poblaciones específicas

Tipo de medida

Estudios técnicos y articulación de la política pública de movilidad sostenible

Lugar de implementación

Objetivos

Mejorar las condiciones de movilidad de áreas urbanas que presentan problemas de conectividad.

Evaluar la factibilidad técnica, económica y social de la implementación de modalidades de transporte aero suspendido que conecte el centro de la ciudad con las parroquias conurbados en el noreste, Atahulapa e Izamba.

Fortalecer la integralidad de la política pública de movilidad sostenible en el marco de los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial de los cuales dispone Ambato.

Acciones de implementación

a) Estudio de factibilidad técnica y económica para un sistema de transporte público aero suspendido sustentable

b) Articulación intersectorial entre la normativa e instrumentos de planificación urbana, movilidad. transporte y tránsito

c) Plan de mejora de la accesibilidad al sector rural

Presupuesto

Entre 12.950.000 y 15.000.000

Tiempo de implementación

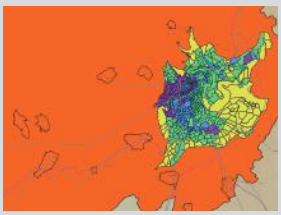
De 2 a 3 años

Ficha No. 9 Plan de Seguridad vial/personal, percepción y cultura ciudadana

Tipo de medida

Campañas de comunicación, acciones administrativas y de equipamiento para el cantón

Lugar de implementación



Área urbana y parroquias rurales

Zonas de logística

Objetivos

Promover medidas de seguridad vial, personal y la cultura ciudadana desde un enfoque sistémico, con el fin de aportar en la disminución de los ataques, agresiones y siniestros viales de niños, niñas, adolescentes, mujeres y personas mayores en la movilidad cotidiana.

Incorporar una serie de medidas que conduzcan a la reducción del número e incidencia de la tasa de muertes y lesionados, así como del mejoramiento de comportamientos riesgosos o indeseables en la movilidad.

Acciones de implementación

(a) Actualización del plan estratégico de seguridad vial existente
(b) Atención especial al incremento de la siniestralidad por uso de motocicletas.
(c) Campañas de seguridad vial

Presupuesto

Entre 12.950.000 y 15.000.000

Tiempo de implementación

De 2 a 4 años

Ficha No. 10 Fortalecimiento institucional, técnico, financiero y jurídico

Tipo de medida

Acciones administrativas

Lugar de implementación

Instituciones del GAD de Ambato

Objetivos

Generar y fortalecer los recursos económicos y humanos para enfrentar la ejecución del Plan de Movilidad Urbana Sostenible desde 2022 a 2043.

Establecer un sistema de gestión financiera que asegure la consecución de un estable y confiable flujo de recursos (locales, nacionales e internacionales)

Generar un sistema de articulación de entidades del GAD para la gestión transversal o coordinada de la movilidad y su respectivo monitoreo y seguimiento.

Crear las capacidades técnicas, humanas y tecnológicas para realizar el monitoreo, verificación y reporte de los avances de implementación del SUMP.

Acciones de implementación

(a) Observatorio para generación y procesamiento de datos sobre movilidad urbana y emisiones de GEI
(b) Estudio de optimización de la estructura orgánica funcional
(c) Poner en marcha el Plan de fortalecimiento de capacidades financiado por GIZ en 2022
(d) Plan de financiamiento del SUMP

Presupuesto

Entre 10.360.000 y 12.000.000

Tiempo de implementación

De 4 a 6 años

Análisis financiero

- **Valor del Plan** → USD 130.000.000 - 150.000.000
- **Plazo de ejecución** → 20 años (5 periodos administrativos)

Consideraciones

- Por su magnitud, el SUMP sobrepasa la capacidad del Municipio. Se deben asignar recursos propios más crédito
- Necesidad de gestoniar fuentes de financiación alternativas
- Propuesta de financiación: Municipio 30%, Otras fuentes 70%

Municipales

- Creación de un Ente Gestor responsable del Plan
- Recursos propios municipio + crédito de largo plazo
- Fuentes alternativas locales: Cobro estacionamiento en vía, % multas de tránsito, entre otros

Otras fuentes

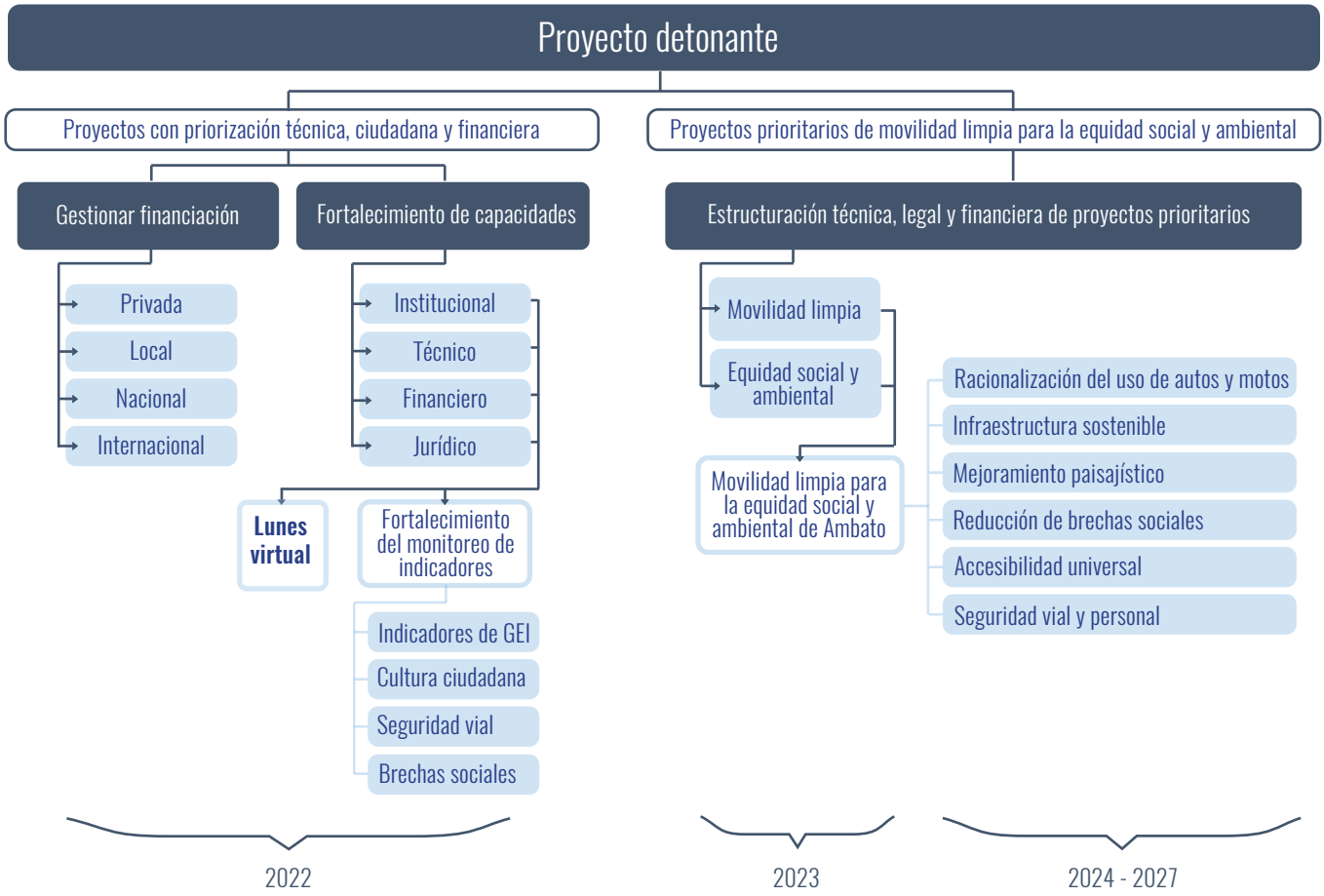
- Recurso de la Nación: Programas y proyectos financiables
- Cooperación internacional: Proyectos GEI, género, movilidad sostenible

Escenarios financieros

- La propuesta se plantea de acuerdo a ciclos administrativos municipales
- Los ingresos correspondientes a Tránsito superan USD12,8 millones, promedio entre 2013 y 2021
- El municipio tiene experiencia en gestión de créditos para estructurar otros Ciclos
- En el ciclo 1 el municipio hace un esfuerzo mientras gestiona recursos de otras fuentes

Etapa	Escenario I			Escenario II		
	Inversión por ciclo	Inversión municipio	Inversión otras fuentes	Inversión por ciclo	Inversión municipio	Inversión otras fuentes
Ciclo 1 (Años 1 a 4)	4.500.000 + 500.000 PD*	5.000.000	0	15.000.000	4.500.000	10.500.000
Ciclo 2 (Años 5 a 8)	30.000.000	9.000.000	21.000.000	30.000.000	9.000.000	21.000.000
Ciclo 3 (Años 9 a 12)	50.000.000	15.000.000	35.000.000	50.000.000	15.000.000	35.000.000
Ciclo 4 (Años 13 a 16)	30.000.000	9.000.000	21.000.000	30.000.000	9.000.000	21.000.000
Ciclo 5 (Años 16 a 20)	25.00.000	7.000.000	18.000.000	25.000.000	7.500.000	17.500.000

*Proyecto Detonante



Presupuesto	Paquetes integrados de medidas	%
Proyecto detonante (de 5M a 11M)	Plan de Intervenciones urbanas para la movilidad sostenible	6%
	Plan de valoración del espacio público y paisajista	10%
	Plan de gestión de la demanda	3%
Escenario financiero I 130M	Programa de transporte público limpio y bajo en carbono	20%
	Plan de infraestructura para la movilidad sostenible	22%
	Programa de reducción de GEI provenientes del transporte	5%
Escenario financiero II 150M	Programa de reducción de la inequidad, la pobreza y las brechas de género en el transporte	6%
	Programa de mejoramiento de la accesibilidad rural y de poblaciones específicas	10%
	Plan de Seguridad vial/personal, percepción y cultura ciudadana	10%
	Fortalecimiento institucional, técnico, financiero y jurídico	8%

Financiado por la Unión Europea

Implementada por

SUMP DE AMBATO, ECUADOR

Preparado por

FUNDACIÓN
Ciudad Humana
www.ciudadhumana.org
Calle 71 10 - 47 int 3. Bogotá, Colombia