



Informe Técnico N° EPM-USVRS-2024-011-M
Fecha: San Miguel de Ibarra, 22 de Mayo de 2024

TEMA:
"Aplicación e inmediata gestión".

ARGUMENTO:
LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN RELACIONADO A LOS APORTES CIUDADANOS REALIZADOS DURANTE EL EVENTO DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2023 - 2024 DE LA EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD MOVIDELNOR EP.

ASUNTO:
Solicitud textual: ... "Plan de acción y gestión de los procesos de capacitación por grupos etarios, concientización, formación, prevención, propuestas y sensibilización en los temas que aportan a la convivencia vial ciudadana".

Empresa Pública de Movilidad
Movidelnor EP.

Mayo, 2024

| | | | |
|---|---|--|-------------------------------------|
|  | <p>MANCOMUNIDAD DE TRÁNSITO DE LA REGIÓN NORTE</p> |  | <p>EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD</p> |
| <p>CODIGO: EPM-USVRS-2024-11</p> | <p>UNIDAD DE SEGURIDAD VIAL y RESPONSABILIDAD SOCIAL</p> | | |
| <p>Edición: 01</p> | | <p>Folio No. 01 de 11</p> | |

I. ANTECEDENTES

- ✓ Memorándum Nro. EPM-UCST-2024-0149-M, de fecha Ibarra, 21 de Mayo de 2024; suscrito por RELACIONADOR PÚBLICO.

Diagnóstico.-

Entre el periodo 2016 al 2024, se ha capacitado en contenidos de seguridad vial y temas relacionados a **336.473** personas, considerando importante continuar con la difusión de educación vial, a fin de disminuir las víctimas mortales y las consecuencias de las mismas.

La Unidad de Seguridad Vial y Responsabilidad Social realiza intervenciones y actividades a diferentes grupos de interés con el fin de reducir sistemáticamente los siniestros de tránsito, confiriendo seguridad en el tránsito peatonal y vehicular, mediante temáticas relacionadas a educación, precaución, prevención y prudencia al momento de movilizarse en las vías públicas, para lograr ciudades con una movilidad más ordenada y segura, a fin de contribuir al mejoramiento de la cultura en el tránsito mediante la participación ciudadana de todos los actores viales, procurando la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito y la sensibilización a los usuarios viales en el territorio de la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte del País.

Las actividades implementadas en la Mancomunidad están dirigidas a las unidades educativas, instituciones públicas y privadas, operadoras de transporte, grupos de atención prioritaria, pueblos y nacionalidades, personas privadas de la libertad PPL por causas de contravenciones graves y accidentes de tránsito con sentencia de autoridad competente; y demás usuarios que comparten las vías públicas.

Mgtr. Vladimir Chanalata Valle, JEFE DE SEGURIDAD VIAL y RESPONSABILIDAD SOCIAL.

II. FUNDAMENTACIÓN

BASE LEGAL

REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Título XXIV

DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACIÓN

Art. 252.- El cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre será responsabilidad de las Comisiones Provinciales, conjuntamente con las Jefaturas Provinciales y Sub-Jefaturas de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas y ejecutadas a través de los Departamentos de Educación Vial de los organismos de control.

Capítulo I

DE LA EDUCACIÓN VIAL

Art. 253.- La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

Art. 254.- En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia.

De la misma forma y expresa el glosario expide que:

EDUCACIÓN VIAL: Es el “Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores”.

Mgr. Vladimir Chanalata Valle, JEFE DE SEGURIDAD VIAL y RESPONSABILIDAD SOCIAL.

SEGURIDAD VIAL: Es la “Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente.”

ACUERDO MINISTERIAL No. 0444-12

El Art. 3 Opciones de participación estudiantil “Los estudiantes en el Programa de Participación Estudiantil PPE, deben realizar actividades que permitan alcanzar logros significativos de aprendizaje en el marco del Buen Vivir y en relación directa con las necesidades y requerimientos de la comunidad; estas acciones, según la opción pueden ser:

12. Educación para la seguridad vial y tránsito: Actividades a fortalecer la práctica individual y colectiva de las personas que transitan en la vía y espacio público, por medio de la observación y cumplimiento de las normativas de seguridad vial y tránsito vigente.

III. PROBLEMA

La cultura vial es un tema clave para la vida en sociedad y es también un signo que puede decir mucho acerca del desarrollo de cada país. El porcentaje mundial de accidentes de tránsito representa una preocupación que ha merecido campañas y esfuerzos de todo tipo.

Solo en 28 países tienen las leyes correctas para el cumplimiento de los cinco factores de riesgos más comunes como son: el exceso de velocidad, conducir bajo efectos del alcohol, el uso de casco por motociclistas, utilizar el cinturón de seguridad y el empleo de asientos de carro para niños.

Ecuador es en la actualidad el segundo país en Sudamérica que contiene el mayor índice de muertes debido a los accidentes de tránsito. Las estadísticas que se obtienen del INEC, indican que es una de las principales causas de muertes en hombres y la quinta a nivel general.

Indicador de Resultados: Actividades de Educación en Seguridad Vial y temas afines de normativa legal en Tránsito – LOR LTTTSV; su Reglamento e inclusión (Grupos Vulnerables) y otros.

| Indicadores Difusión por años en la Mancomunidad | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Actividades de Educación en Seguridad Vial y temas afines de Tránsito y concientización vial. | 21291 | 31998 | 26178 | 65039 | 31817 | 23137 | 46468 | 68358 | 22187 |
| | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. | personas a quienes se llegó en la difusión de Educación Vial. |

Tabla 1. Punto Visual para los cantones que forman parte de la MTRN.
Elaborado por: Unidad de Seguridad Vial y Responsabilidad Social MOVIDELNOR EP.
Fuente: Archivo USVRS.

La inseguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece y realmente es una gran oportunidad a través de la Educación y Seguridad Vial para salvar vidas en la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte del país.

IV. JUSTIFICACIÓN

Hablar de cultura vial es referirnos a la manera en la que las personas se relacionan en las vías, es decir, la interacción de sus pensamientos, sentimientos y acciones cuando transitan en calles o aceras, como conductores, biciusuarios y/o peatones.

Cada sociedad tiene una cultura vial particular, la diferencia de cómo se transita en cada país depende principalmente del desarrollo de la cultura de sus ciudadanos, donde lo básico es que exista cierta estabilidad y control al momento de desplazarse por los espacios de movilización.

Un factor determinante en la cultura vial de cada comunidad es que existan leyes y normas que la ciudadanía conozca, comprenda y sobretodo respete. Una vía para la ejecución de este factor determinante es la educación vial, la cual refiere la adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública.

La educación vial debe impartirse a conductores de vehículos y motocicletas, pasajeros, biciusuarios y peatones, pues todos interactúan en las vías para dar cumplimiento de las

normas de seguridad vial frente a distintas situaciones.

Toda ciudad necesita la educación vial suficiente para mantener estabilidad y seguridad para los ciudadanos en la vía pública.

Cada persona tiene la responsabilidad de tener el completo conocimiento del reglamento y las normas viales, de esta manera se puede fomentar la convivencia, la tolerancia, el respeto y, a la vez, reducir la falta de control en las vías y el gran porcentaje de accidentes que ocurren día a día.

Alrededor del mundo constantemente se desarrollan estrategias de sensibilización y educación, en la búsqueda de lograr que las personas reconozcan la importancia del tema y el compromiso que deben tener con este problema social, donde por situaciones al parecer sencillas o pequeñas, pueden producirse consecuencias graves y permanentes.

Para poder cumplir con este propósito, es de vital importancia despertar el interés ciudadano, pues como actores principales y usuarios del sistema vial, somos los llamados a acatar las normas y revisar actitudes frente al problema.

El comportamiento de peatones, biciusuarios y conductores en las vías públicas, es la principal causa de accidentes en nuestro país.

En los cantones pertenecientes a la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte se han registrado tantos siniestros de tránsito en los últimos años que pudieron preverse, esto se debe principalmente a la dificultad que tenemos como conductores y peatones de medir nuestras acciones y a una errónea espontaneidad o imprudencia con la que arriesgamos nuestra vida y la de los demás. Tenemos que aprender a vivir en comunidad, en armonía; respetando las normas establecidas y la vida de las personas, tal como queremos ser respetados.

Es el momento de aceptar las fallas que cometemos, los conocimientos que nos faltan, incluso los abusos en los que podemos caer por “beneficiarnos” a nosotros mismos. Es hora de cambiar aquellas “imprudencias e impericias” en nuestro comportamiento vial.

V. DESARROLLO

Objetivo General

Sensibilizar a la ciudadanía sobre las consecuencias que tienen las infracciones y las distracciones al volante, poniendo sobre la mesa esas actitudes y malos hábitos que llevan a poner en peligro nuestra vida y la del resto de usuarios de la vía; sobre todo un llamado a la responsabilidad individual a la hora de evitar siniestros, dirigiéndose tanto a conductores, biciusuarios como a peatones para el uso adecuado de compartir las vías.

Objetivos específicos

- Elaborar un plan de acción permanente de capacitaciones en temas de educación y seguridad vial, sensibilizando a conductores profesionales y no profesionales, peatones y biciusuarios.
- Evaluar los planes, proyectos y/o propuestas de educación vial en lo referente a la prevención de los accidentes de tránsito con el objeto de educar, capacitar, y persuadir a la ciudadanía a mejorar los hábitos en materia de seguridad vial.
- Fomentar e incentivar la práctica de valores éticos y morales en el desarrollo de las actividades de Participación Estudiantil de Educación en Seguridad Vial, Tránsito y Movilidad.
- Generar buenas prácticas que contribuyan a la reducción de los índices de siniestralidad y accidentalidad vial mediante la participación permanente de todos los actores viales, creando conciencia y cambios de actitud frente a los diferentes riesgos viales.
- Generar un conjunto de mensajes publicitarios para campañas de seguridad vial, dirigidos a mejorar el comportamiento de los usuarios en las vías.
- Promover una mejora continua en el comportamiento de los usuarios de las vías, a través de programas integrales educativos y de sensibilización, y la vigilancia del cumplimiento de las leyes existentes.
- Realizar campañas que permitan concientizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo, contextualizadas a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales.

Cobertura: Cantones pertenecientes a la Mancomunidad de la Región Norte: Montufar, Bolívar, Huaca, Espejo, Mira, Pimampiro, Urcuqui, Ibarra, Antonio Ante, Cotacachi, Otavalo, Pedro Moncayo, Eloy Alfaro, Río Verde y San Lorenzo.

METODOLOGÍAS.

Lúdica. - Prácticas participativas utilizando el **parque vial** para llegar a la difusión de normas de Educación Vial en el territorio, partiendo de esta experiencia ir corrigiendo errores e impartir conocimientos para trasladarse y conducirse de manera ordenada en las vías públicas.

Trabajo individual y grupal. - Promover el aprendizaje individual y grupal para la construcción de señalética entre otras arquitecturas.

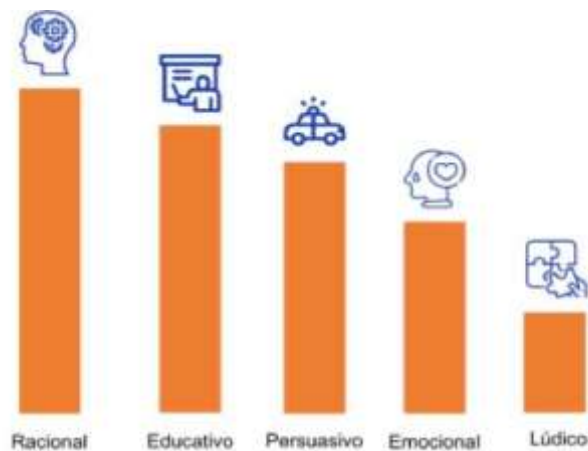
Enseñanza – Aprendizaje. - Charlas participativas y demostrativas para incentivar a la práctica de conocimientos en Educación Vial.

Enseñanza - Interactiva. - Mejorar la motricidad fina y gruesa (recortar, pegar, colorear diferenciar colores y su respectivo significado), de la mano con la aplicabilidad de la tecnología.

Sincrónica y Asincrónica.- Modo en que los estudiantes y docentes participan entre sí en la **enseñanza virtual o e-Learning**, que cada vez es más sofisticada y completa, donde ayuda a reducir tiempo y ampliar la productividad, proporcionando flexibilidad al proceso de enseñanza – aprendizaje.

DESARROLLO DE ESTRATEGIAS

Para llegar a concientizar a la comunidad en los diferentes temas de seguridad vial, se propone capacitar bajo cinco estrategias, a fin de que se tome en cuenta las diferentes formas de aprendizaje de la sociedad:



El formato de concientización a la ciudadanía sobre una cultura vial responsable y segura que se plantea en este plan tiene como objetivo influir en la percepción actual de su seguridad y hacer que recapaciten en su comportamiento.

Mgr. Vladimir Chanalata Valle, JEFE DE SEGURIDAD VIAL y RESPONSABILIDAD SOCIAL.

El objetivo del Modelo es la formación y concientización de la población en materia de seguridad vial; para poder llevar a cabo lo propuesto es necesario utilizar herramientas efectivas que logren cumplir el objetivo de manera satisfactoria.

DIFUSIÓN Y CAPACITACIONES DETALLADAS POR GRUPOS ETARIOS

- **PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN ESTUDIANTIL, PPE** (Adolescentes 15-18 Años): Integración en la personalidad de los estudiantes con valores humanos, éticos, morales, sociales y las normas de comportamiento propios del grupo social o comunidad a la que pertenecen, con el fin de posibilitar su adaptación al contexto social, fortalecer la participación activa en proyectos de educación vial que generen conocimientos nuevos y el desarrollo de habilidades para la vida diaria.
- **BICI ESCUELITA** (niños de 3 a 8 años): Enseñanza de conducción de bicicleta y normas básicas de seguridad a través de Walker Bikes, para promover el manejo, uso adecuado y eficiente de la bicicleta como un modo de transporte alternativo, de recreación o deporte en la comunidad infantil, para sembrar en ellos un cambio de actitud y pensamiento en cuanto a la movilidad sostenible y segura.
- **PARQUE LÚDICO VIAL** (niños de 5 a 12 años): Espacio donde los más pequeños aprenden de forma lúdica en una ciudad simulada, sobre el respeto a las normas de tránsito a través del intercambio de roles.
- **MOVILIDAD SOSTENIBLE (Básica, Superior y Bachillerato)**: Capacitación a niños, niñas y adolescentes de 5 a 18 años, en la temática de movilidad urbana sostenible, tránsito y seguridad vial, promoviendo el uso del transporte público, la disminución de movilización en vehículos, el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte y caminatas urbanas.
- **ALTERNATIVAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO EDUCATIVO (Bachillerato, docentes y padres de familia)** 18 a 64 años: Colaboramos en la conformación de Comités de Seguridad Vial Estudiantil, a través de la corresponsabilidad de las comisiones internas de cada unidad educativa para prevenir siniestros de tránsito en entornos educativos y mejorar la movilidad peatonal, a fin de que haya una mejor organización y desplazamiento ordenado en el uso adecuado de las vías, especialmente al ingreso y salida de los estudiantes en los establecimientos educativos.
- **ACTIVIDADES GENERALES:** (Todos los años de educación básica, superior y bachillerato) Campañas de socialización y concientización para la prevención de siniestros viales.

- **CONCIENTIZACIÓN VIAL** (5 a 65 años): Campañas que se realizan juntamente con los Agentes de Tránsito, que tienen por objetivo primordial el educar y concientizar a los usuarios conductores en territorio, mediante citaciones cívicas o llamados de atención de manera verbal; complementado además de la publicidad en medios de difusión y redes sociales a través de la Unidad de Comunicación Estratégica. (Agente Buena Gente y Doble Fila – Doble Problema).
- **FERIAS DE SEGURIDAD VIAL** (5 a 65 años): La participación en las mismas fortalecen conocimientos en la ciudadanía para la prevención de siniestros de tránsito, generan además mayor sensibilidad en los usuarios conductores con los grupos vulnerables, adoptando medidas de seguridad vial por parte de los conductores, de sus vehículos y el entorno habitual donde circulan para mejorar la cultura de educación vial.
- **Vinculación con los grupos vulnerables** (Adultos Mayores – Mujeres embarazadas – Personas con Discapacidad – PPL entre otros): El grupo de agentes colaboradores de educación vial fomentan la inclusión de manera permanente en el territorio y en cada uno de los sectores asignados, para que la inclusión sea parte de la situación diaria con los actores viales con discapacidad en las vías públicas, en la prestación del servicio por parte de los usuarios conductores del servicio público en las diferentes modalidades.
- **Ley Orgánica Reformativa de la LOTTTSV** (18 a 85 años): Dirigida a usuarios conductores de las diferentes operadoras de transporte en cada una de las modalidades, con el principal objetivo de socializar los beneficios y reformas en vigencia desde el 10 de Agosto de 2021; agregado de las *normas de urbanismo*, valores éticos y humanos, *atención al cliente*, *relaciones humanas*, movilidad activa y sostenible, pirámide invertida de movilidad entre otras temáticas relacionadas.
- **Concientización del espacio público**: Socialización de la temática relacionada al urbanismo táctico como parte del proceso colaborativo para la recuperación del espacio público y maximizar el valor compartido del uso adecuado de las vías.

VI. DISCUSIONES

La infraestructura vial es de vital importancia para el progreso socio-económico, en los ámbitos local, regional, nacional e internacional; el flujo de talento humano y recursos financieros están fuertemente vinculados a su funcionalidad y trabajo.

El factor humano es el responsable del 90% de los accidentes de tráfico.

Realizar las gestiones necesarias ante entidades gubernamentales, privadas e internacionales entre ellas el Banco Mundial y ONG's para solicitar el apoyo y contribución en proyectos, planes y programas de Educación en seguridad Vial.

Establecer la importancia de la educación en seguridad vial, como mecanismo preventivo para la reducción de la accidentalidad vial del país.

Control de la señalización horizontal y vertical que se encuentre en buen estado y colocado de acuerdo a las normas INEN establecidas.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El comportamiento de los usuarios del sistema vial es primordial en la situación actual de la accidentalidad experimentada en la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte.

Para lograr la sensibilización de los individuos, la realización de campañas sociales es una herramienta recomendable para la adquisición de conciencia.

Las propuestas de las campañas tienen que enfocarse al cambio del comportamiento de los usuarios del sistema vial, de sus actitudes y valores. Las actividades propuestas pueden lograr:

- a) Incrementar el nivel de preocupación sobre un problema o un comportamiento;
- b) Aumentar el nivel de información sobre un tópico específico;
- c) Ayudar a formar y reforzar valores; y
- d) Crear en la ciudadanía la necesidad de actuar así como sensibilizarlos sobre la necesidad de que participen en la solución del problema.

En general, los tipos de campañas que mayor impacto han tenido en los países más exitosos han sido las de marca emocional y las de contenido educativo - formativo. Esto se debe en buena medida a que son los tipos que más eficacia tienen en persuadir a los usuarios de que cambien su actitud y hábitos, sobre todo cuando no se siente la necesidad real de hacerlo.

El uso de campañas de seguridad vial como medida de sensibilización y cambio de comportamiento en la población debe considerarse como una inversión con un muy alto

rendimiento en cuanto al mejoramiento de la seguridad vial.

RECOMENDACIONES

Realizar una adecuada planificación del programa de capacitaciones en los diferentes territorios de los cantones que forman parte de la Mancomunidad.

Ejecutar las capacitaciones en temas de seguridad vial de manera constante, con respaldo de reportes, informes, listas de asistencia, fotografías e informes.

Factibilidad de que las capacitaciones tengan el apoyo de los técnicos y coordinadores de las diferentes agencias y de igual manera la posibilidad de que sean replicadas por los funcionarios en determinadas temáticas que se les facilitaría, previo una inducción a los nombrados servidores públicos.

SUGERENCIAS

Creación de una página amigable en redes sociales de Educación y Seguridad Vial, manejada desde nuestra USVRS.

El presente Plan, consta de (...once...) folios, de redacción de texto, tabla explicativa, y gráfico de detalle informativo.

Es todo cuanto puedo manifestar en honor a mi leal saber y entender.

Elaborado por:



Firmado electrónicamente por:
VLADIMIR LAUTARO
CHANALATA VALLE

Mgtr. Vladimir Lautaro Chanalata Valle.
Jefe de Seguridad Vial y Responsabilidad Social
MOVIDELNOR EP.

DISTRIBUCION:

Original 1. : Destino GOT
Copia : Archivo USVRS.
Adjunto lo indicado.

Mgtr. Vladimir Chanalata Valle, JEFE DE SEGURIDAD VIAL y RESPONSABILIDAD SOCIAL.



PLAN DE TRABAJO GERENCIA DE TRANSPORTE

2024

1. ANTECEDENTES

De acuerdo con el Capítulo II, de sus fines y objetivos del **ESTATUTO DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA Y DESCONCENTRADA DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA MANCOMUNIDAD DE LA REGIÓN DEL NORTE MOVILIDAD DEL NORTE, MOVIDELNOR EP:**

La movilidad dentro de los territorios es trascendente y de vital importancia para la accesibilidad de los pueblos y de la ciudadanía en general, en el que, dentro de sus actividades, integra parte importante para la reactivación socioeconómica de las localidades del país.

Basados en las atribuciones y responsabilidades que tiene los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro del país, MOVIDELNOR EP, ha efectuado dentro de sus competencias de planificar, controlar y regular el tránsito transporte terrestre y seguridad vial, en la circunscripción de la territorialidad de sus cantones mancomunados, disgregando de manera técnica, las problemáticas que tiene cada localidad, y con ello, basados en las directrices y los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de cada GAD, establecer estrategias e implementaciones para que la movilidad sea armónica, conviviendo de manera honesta y regulada todos los actores viales (usuario, vehículo y vía), que permitan movilizarse de una manera ordenada y en convivencia, respetando las normas, leyes y reglamentos nacionales y locales.

La gestión se encuentra basada en las funciones de MOVIDELNOR EP: *- Crear y mantener adecuadas y permanentes formas de comunicación entre los GADS municipales integrantes de la Mancomunidad a todo nivel, con la propia Mancomunidad y sus órganos, así como con otras entidades municipales y la comunidad, a fin de conocer sus necesidades y atenderlas en base de las directivas institucionales:*

1. Dotar de servicios suficientes para mejorar la movilidad en el área urbana, en las conexiones con los sectores rurales y en las redes viales existentes dentro de su demarcación jurisdiccional;
2. Atender las necesidades de movilidad de peatones y usuarios que se desplacen en medios de transporte, con la construcción y dotación de la infraestructura pertinente de acuerdo con los cronogramas de atención y priorización;

3. Programar, implementar y evaluar los Planes, Programas, Proyectos y las acciones a generarse en beneficio de la comunidad en la materia de movilidad;
4. Planificar, organizar, ejecutar, dirigir y controlar la ejecución del servicio de transporte para el mejoramiento de la movilidad en el marco del Sistema Integral de Movilidad.

Art. 5.- Fines y Objetivos. - La finalidad de la Empresa Pública de Movilidad de la región del Norte, es: Realizar la gestión de manera eficiente de la competencia de tránsito, transporte Terrestre y Seguridad Vial. Sus objetivos son:

1. Planificar, organizar, dirigir y controlar todo lo relacionado con el sistema de movilidad de la Mancomunidad de la Región del Norte;
2. Expedir normas reglamentarias y resoluciones relativas al Sistema Integral de Movilidad;
3. Racionalizar, perfeccionar y mejorar la atención de los usuarios de la Mancomunidad en materia vial y de movilidad, para alcanzar las metas del “Buen vivir”.
4. Reducir la siniestralidad vial y mejorar los sistemas y mecanismos a su alcance en procura de este fin;
5. Comercializar productos y servicios relacionados con la materia de Tránsito, Transporte Terrestre, Revisión Técnica Vehicular, Seguridad Vial y Logística, así como poder fabricar, *distribuir, representar firmas, importar o exportar bienes y/o servicios relacionados con esta materia.*

1.2.- MARCO LEGAL

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Art. 226.- “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley (...).”

Art. 227.- “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LOTTTSV

Art. 3.- “El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”.

Art. 30.4.- “Los GAD’s Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”.

CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS – CNC - Resolución Nro. 006-CNC 2012

Art. 1. Transferencia. - “Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales del país progresivamente”.

Resolución Nro. 001-2015-MAN - Estatuto de Creación de la Empresa Pública para la Gestión Descentralizada y Desconcentrada de la Competencia de Planificar, Regular y Controlar el Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Mancomunidad de la Región del Norte “MOVILIDAD DEL NORTE, MOVIDELNOR EP”

Art. 1. “La Empresa Pública de Movilidad del Norte es una persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión y con jurisdicción coactiva”.

Art. 5. “La finalidad de la Empresa Pública de Movilidad de la región del Norte, es: Realizar la gestión de manera eficiente de la competencia de tránsito, transporte Terrestre y Seguridad Vial”.

2.- UNIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS PROCESOS AGREGADOS DE VALOR

2.1.- GERENCIA DE TRANSPORTE

En atención al Memorando Nro. EPM-UCST-2024-0142-M sobre la SOLICITUD DE PLAN DE TRABAJO RC 2023, en razón al proceso establecido por el CPCCS (Consejo de

Participación Ciudadana y Control Social), es responsabilidad institucional revisar estos aportes y elaborar un plan de trabajo puntual para abordarlos; para lo cual expongo lo siguiente en relación a las preguntas de competencia por la Gerencia de Transporte:

| ID | DPONENTE | PREGUNTA/SUGERENCIA | PLAN DE ACCIÓN |
|----|---|---|---|
| 1 | Sherman Revelo | Agilidad en los trámites títulos habilitantes | Se realizarán las capacitaciones y seguimiento de los procesos al área técnica y jurídica. |
| 2 | Jaime Cabascango | Agilidad en los trámites títulos habilitantes | Se realizarán las capacitaciones y seguimiento de los procesos al área técnica y jurídica. |
| 3 | Chontahuasi Compa | Semaforización 3 CTCH/OF.024/2023/MOV Semaforización 360 cantón Mira Disco Pare | Como parte del proyecto de señalización Plan 360, se ha complementado mediante INFORME N° MEP-UPRO-2024-0087-I (TABLA 1), sobre conteos peatonales donde se verifica técnicamente la factibilidad para la ubicación de resaltos de velocidad y señales verticales PARE para brindas seguridad vial a los moradores del sector |
| 4 | Jaime Cabascango | Aumento de Señalización horizontal vertical | Se realizó la verificación de factibilidad técnica para la implementación de señalización vertical y horizontal en el cantón de Pedro Moncayo, conforme al (Anexo 2). Así la Agencia Cantonal levantara la información en necesidad para nuevos estudios de factibilidad de señalización vertical y horizontal en el cantón de Pedro Moncayo. |
| 5 | José Luis Ibujes Compañía Taxi Bocarchi Bolívar | Buses Colon/permiso de operación, intromisión en las diferentes comunidades / Respeto de las paradas / reubicación de paradas Usos de Selo | Se realiza mesas técnicas conjuntas con la ANT, respecto a la modalidad Intraprovincial de Buses Colon. Se realizara fiscalización para la verificación de los permisos de operación y paradas asignadas por el municipio cantonal en competencia de uso de suelo. |
| 6 | Patricio Villarreal Unión Operadoras Carchi | Respetar autonomías entre MOVIDELNOR Y ANT, modalidad a adendas en el territorio urbano de la provincia del carchi | Se pone en conocimiento mediante diferentes Oficio a las Autoridades de la ANT, y se realizara el seguimiento de la documentación enviada para el respecto de las Rutas establecidas por operadoras. |

| Intervención en Pedro Moncayo | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|--|
| Informe | Sector | Tipo de Intervención | Nivel de Intervención | Canecas Para Intervención | Señales Para Intervención | Reductores de velocidad | Area de Intervención | Fecha tentativa para intervención |
| Nº MEP-DPP-2023-0081-I | Loma Gorda | Horizontal | Ejecutado | 38 | | | 1718,48 | |
| Nº EPM-DPP-2023-0031-I | Unidad del Milenio Malchingui | Horizontal | Ejecutado | 5 | | | 166,56 | |
| Nº EPM-DPP-2023-0009-I | Calle Quito | Horizontal | Ejecutado | 13 | | | 567,89 | |
| Nº MEP-DPP-2023-0095-I | Loma Gorda | Vertical | Ejecutado | | 25 | | | |
| Nº EPM-DPP-2023-0113-I | Barrio El Calvario | Vertical | Ejecutado | | 11 | | | |
| Nº EPM-UPRO-2023-0116-I | Parque Central de Tabacundo | Horizontal/Vertical | Ejecutado | 10 | | | 433,62 | |
| Nro. EPM-GTRA-2023-1484-M | Barrio Maria Dolores | Bolardos | Ejecutado | | | | | |
| Nº MEP-UPRO-2023-0207-I | Parque Central de Tabacundo, Escuela Carlos Boada, Parque San Blass | Horizontal | Ejecutado | 12 | | | 501,13 | |
| Nº EPM-UPRO-2024-0036-I | Calle Vicente Estrella | Vertical | Ejecutado | | 3 | | | |
| Nº EPM-UPRO-2024-0027-I | Calle Sucre y Luis Freile | Horizontal/Vertical | Pendiente Horizontal | 3 | 2 | | 90,86 | Junio |
| No. 08-GT-AGPM-2024-EP-I | CALLE VELASCO IBARRA Y LA CALLE MARCO REINOSO | Vertical | Ejecutado | | 1 | | | |
| Nº EPM-UPRO-2024-0022-I | CALLE FRANCISCO CACHIPUENDO | Horizontal | Pendiente | 2 | | | 87,6 | Junio |
| Nº EPM-UPRO-2024-0040-I | Calle Isidro Ayora | Horizontal | Pendiente | 10 | 6 | | 255,37 | Junio |
| Nº EPM-AGPMO-2023-0059-M/Nº EPM-DPP-2023-0113-I | Barrio El Calvario | Reductores | Ejecutado | 3 | | 4 | | |
| Nº EPM-UPRO-2024-0045-I | Barrio 6 de enero | Vertical | Pendiente | | 1 | | | Junio |
| Nº EPM-DPP-2020-266-I | Barrio la cruz | Reductores | Pendiente | | | 4 | | La vía no es competencia de movideInor |
| Nº EPM-UPRO-2024-0063-I | Barrio Santa Marianita | Reductores | Ejecutado 70% | 8 | 10 | 5 | | Junio |
| Nº EPM-UPRO-2024-0079-I | Calle Tomalon Bajo | Reductores | Pendiente | 4 | 8 | 4 | 181,02 | Junio |

Tabla 1. Cronograma de Intervención cantón Pedro Moncayo.

Informe de señalización Plan 360 (cambio de direccionamiento vial, pacificación de vías, resaltos de velocidad) - Cantón Mira, se presenta con Numero INFORME Nº MEP-UPRO-2024-0087-I, como se detalla a continuación:



INFORME Nº MEP-UPRO-2024-0087-I

TEMA DEL INFORME

Informe de señalización Plan 360 (cambio de direccionamiento vial, pacificación de vías, resaltos de velocidad) - Cantón Mira

Empresa Pública de Movilidad del Norte
Enero 2024



1. ANTECEDENTES

En relación al Memorando Nro. EPM-GTRA-2023-1658-M emitido por el Ing. Mauricio Larrea Gerente de Transporte en el cual indica

“(...) En Memorando EPM-AGMIR-2023-0084-, Tecnólogo Telmo Camilo Castillo Rúales Coordinador Cantonal de Mira solicita :“(...) REINGENIERIA VIAL DE LA CIUDAD DE MIRA (...)”

Con sumilla inserta en el Memorando Nro. EPM-UEGE-2023-0217-M, en el marco del PROYECTO DE MOVILIDAD 360 : “(...)Por medio del presente y por disposición del gerente de Transporte, se realizó la reunión en las oficinas de la Dirección de Obras Públicas del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Mira, con el fin de tratar la hoja de ruta para la reestructuración de movilidad, solicitada por la autoridad del cantón, en el que se detallaron los siguientes compromisos, partiendo de la prioridad territorial en materia de planificación de gestión pública, a la cual la Empresa Pública de Movilidad efectuará actividades en conjunto con las áreas de territorio (...)”.

El levantamiento de información, se llevo a cabo de 20 días laborables en los que se determinaron temarios enfocados en materia de movilidad y seguridad vial en coordinación con el GADM., dentro del territorio del cantón Mira, por lo que se remite el Informe Nro. EPM-UEGE-2023-055-I en el que se detalla la data recabada, a fin de que se continúe con el proceso correspondiente.

SOLICITUD:

Por lo expuesto y en la necesidad de atender el requerimiento de la primera autoridad del cantón, solicito proceder con el diseño de seguridad vial (señalización horizontal y vertical) y demás insumos técnicos para implementar la mejora, de la movilidad urbana (...)”

Ante lo requerido me permito indicar lo siguiente:

2. NORMATIVA LEGAL

2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA

Art 226. Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.

2.2. Basados en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, del **CAPITULO IV DE LAS COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS REGIONALES, MUNICIPALES Y METROPOLITANOS**

Art 30.4. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

2.5. REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RTE INEN 004

Señalización Horizontal

Señalización Vertical

3. UBICACIÓN

Con base a la información receptada por parte de la Agencia Cantonal en relación a levantamiento de información correspondiente a condiciones geométricas de 8 ejes viales.

En el estudio de redireccionamiento vial en el cantón Mira se toma 8 ejes viales para el análisis correspondiente, con base a fichas e informes levantados por la Agencia Cantonal y la Unidad de Estudios Georreferenciación y Estadísticas mediante la colocación de contadores de tráfico vehicular, en los tramos de vía detallados a continuación:

- (A1) Calle S/N
- (B1) Antonio José de Sucre
- (C1) Gabriel García Moreno
- (D1) 13 de abril
- (E1) Simón Bolívar
- (F1) Jaime Roldós
- (G1) León Ruales
- (H1) Eugenio Espejo



DENOMINACIÓN: Ubicación sector a intervenir
FUENTE: INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I

4. DESARROLLO

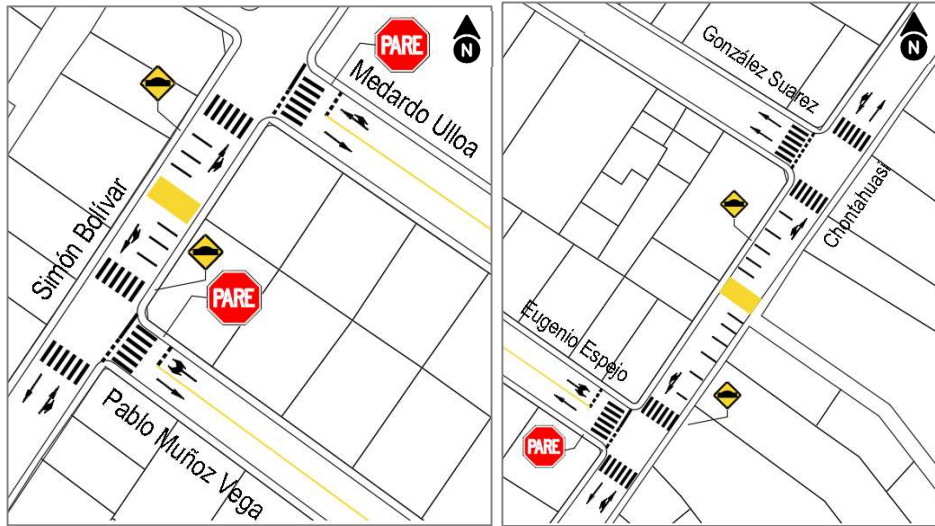
Mediante INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I emitido por la Agencia Cantonal Mira se establece varias propuestas de direccionamiento vial para el área urbana del Cantón Mira a fin de ser evaluadas por la máxima autoridad del Cantón. En este sentido, mediante INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I la Agencia Cantonal emite la propuesta definitiva a fin de continuar con el proceso de señalización y cálculo de materiales a utilizar. Así mismo la factibilidad de ubicación de resaltos de velocidad.

“(...) La implementación de zonas de pacificación con la construcción de resaltos de velocidad una vez realizado el levantamiento mediante fichas para factibilidad de reductor de velocidad en la calle Chontahuasi, entre Gonzales Suarez y Eugenio Espejo ya que por esta vía circulan vehículos pesados hacia la panamericana E187, mientras que la calle Bolívar entre Medardo Ulloa y Pablo Muñoz Vega permitirá reducir considerablemente el exceso de velocidad identificado en las cercanías del parque central e iglesia incrementando la seguridad y reduciendo los impactos por accidentes de tránsito en estos ejes viales.. (...)”

4.1. LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO RESALTOS DE VELOCIDAD

De acuerdo al levantamiento emitido por la agencia cantonal Mira se establecen dos resaltos de velocidad a fin de reducir la velocidad en zonas conflictivas.

- Resalto 1. Calle Simón Bolívar entre Medardo Ulloa y Pablo Muñoz Vega (0.547656, -78.041992)
- Resalto 2. Calle Chontahuasi entre Gonzáles Suarez y Eugenio Espejo (0.547753, -78.039875)



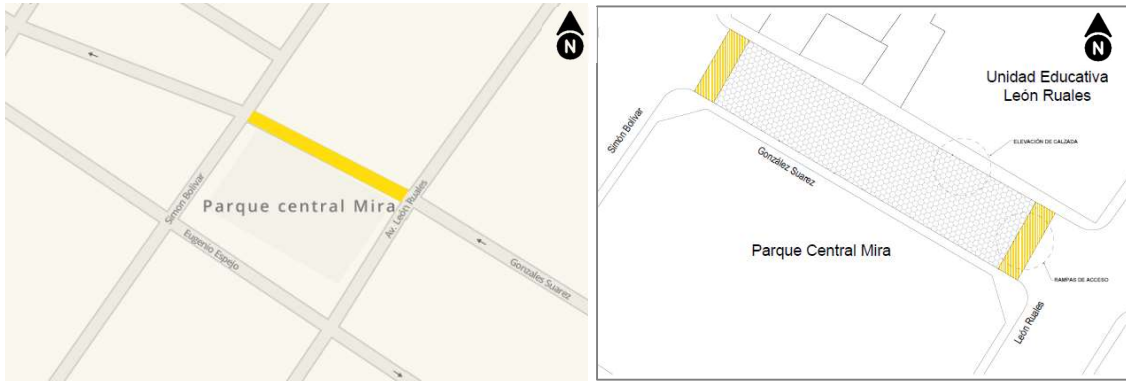
DENOMINACIÓN: Ubicación de resaltos a construir
FUENTE: INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I
Elaboración: UPRO 2024

4.2. LEVANTAMIENTO ESQUEMÁTICO PROPUESTA DE PACIFICACIÓN Y PEATONIZACIÓN

La pacificación vial es una medidas utilizada para amenorar los efectos adversos del tránsito motorizado que tienen como finalidad reducir las velocidades y así proteger a los usuarios de las vías, en especial a los mas vulnerables.

En relación a la propuesta realizada por la Agencia Cantonal Mira de realizar una plataforma única en el tramo de la calle Gonzales Suárez entre León Ruales y Simón Bolívar. Esta plataforma es un área plana y elevada (a nivel de acera o calzada) que cubre todo el tramo de la vía con rampas de acceso. El objetivo principal de una plataforma única es reducir la velocidad del tráfico de vehículos a través de la intersección y mejorar la seguridad de los peatones (considerando que el vehiculo sienta invidir un espacio que le pertenece al peatón) ya que en el tramo propuesto se tiene un equipamiento urbano educativo y el recreativo-integración (parque central) lo que se considera como atractores de peatones principalmente.

ESQUEMA DE PACIFICACIÓN.



DENOMINACIÓN: Ubicación plataforma
FUENTE: INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I

Recomendaciones técnicas:

- Es recomendable que la plataforma y las rampas esten resaltadas con un fimre o capada de rodamiento que se diferencia del resto de la calzada por su color y/o material.
- El diseño de la plataforma se debe coordinar con el GAD ya que se debe prestar mucha atención a los sistemas de drenaje existentes, ya que se elevará la pendiente de toda la intersección. Es probable que se necesiten entradas de drenaje adicionales (o reubicarlas en altura). Recalcando que la intervección al ser infraestructura vial deberá ser ejecutado por el GAD Municipal.
- Para que un peatón con discapacidad visual pueda diferenciar entre la calzada y la acera, deben incluirse medidas como franjas táctiles de polietileno o cualquier material que garantice que la movlidad sea accesible y con seguridad vial.

Observación: En relación al análisis del conteo realizado se evidencia gran afluencia de peatones, por lo que se considera que en este tramo vial se centran varios equipamiento urbanos de servicio público (GAD, Emelnorte), Educativo (UE León Ruales) y recreativo (parque), comercial (tiendas de abastos); además de puntos de venta de comida.

Conteo Peatonal Calle Gonzales Suarez

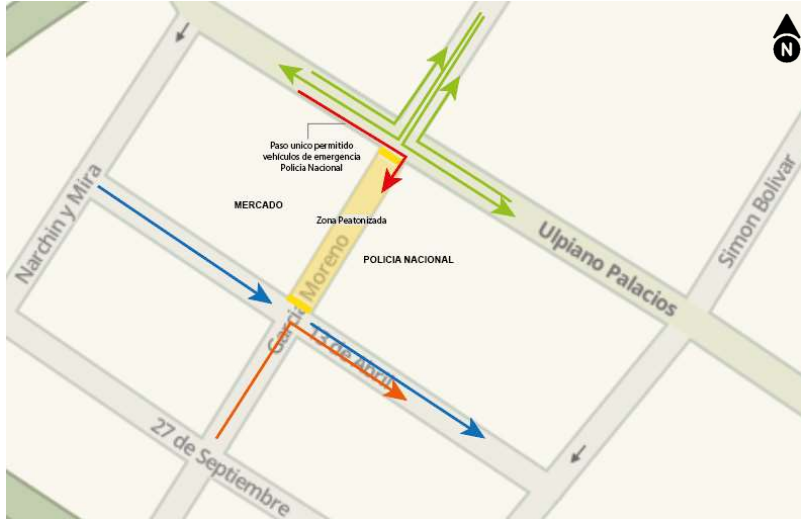
| RANGO HORA | PEATONES POR RANGO | PROM. PEATONES POR HORA |
|---------------|--------------------|-------------------------|
| 10h00 a 11h59 | 40 | 20 |
| 12h00 a 14h00 | 136 | 68 |
| 17h00 a 20h00 | 250 | 83 |

Fuente: Unidad de estadística y Georreferenciación 2024

Con estos antecedentes la referencia de que este espacio se considere peatonal tiene mayor justificación, esto a fin de dar una mejor utilización al espacio público, en los que dentro de los objetivos del Decenio por la Seguridad Vial, se deben incluir espacios destinados para el peatón con las seguridades necesarias, impulsando a la movilidad activa y sostenible. Teniendo un 70% de ocupación de espacio público para el peatón en horas de desplazamiento con hora punta, aproximadamente.

ESQUEMA DE PEATONIZACIÓN

De acuerdo a lo indicado en el informe emitido por la Agencia Cantonal se indica: “(...) La calle García Moreno, entre calle 13 de abril y Avenida Ulpiano Palacios al ser utilizada para el funcionamiento del mercado todos los días, se recomienda la peatonización de la vía para brindar mayor seguridad a peatones y comerciantes que acuden a este sector de la ciudad, tomando en consideración que en la intersección de la calle García Moreno y Ulpiano Palacios se dejara un ingreso de 2.5 metros destinado al paso de vehículos de carga y descarga de alimentos y de la Policía Nacional que mantiene sus instalaciones en la zona de intervención (...)” **Fuente:** INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I



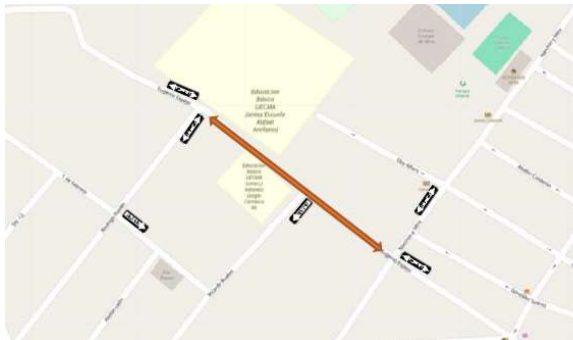
DENOMINACIÓN: Ubicación de tramo a peatonizar
FUENTE: INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I
Elaboración: UPRO 2024

Recomendación: Se recomienda la coordinación con el GAD para la colocación de mobiliario urbano apto para impedir el paso de vehículos, a su vez se recomienda únicamente el paso de vehículos de emergencia (Policia Nacional).

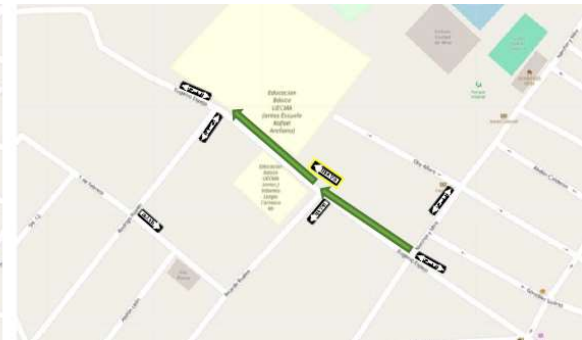
4.3. PROPUESTA CAMBIO DE DIRECCIONAMIENTO VIAL

4.3.1. ANÁLISIS CAMBIO DIRECCIONAMIENTO VIAL CALLE EUGENIO ESPEJO (Desde Calle Narchín y Mira hasta Calle Rodrigo Ruales)

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DIRECCIONAMIENTO



Denominación: Situación actual y propuesta Calle Eugenio Espejo

Fuente: Agencia Mira 2024

| INTERVALO | FLUJO VEHICULAR - EJE VIAL (F1+F2) | | | | | | NOR OESTE (F1) | | | | | | SUR ESTE (F2) | | | | | |
|-------------|------------------------------------|------|-----------|-----|--------|-------|----------------|------|-----------|-----|--------|-------|---------------|------|-----------|-----|--------|-------|
| | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL |
| 07H00-08H00 | 13 | 29 | 0 | 0 | 0 | 42 | 3 | 14 | 0 | 0 | 0 | 17 | 10 | 15 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| 08H00-09H00 | 12 | 27 | 0 | 0 | 0 | 39 | 6 | 8 | 0 | 0 | 0 | 14 | 6 | 19 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| 09H00-10H00 | 11 | 25 | 2 | 0 | 0 | 38 | 4 | 10 | 1 | 0 | 0 | 15 | 7 | 15 | 1 | 0 | 0 | 23 |
| 10H00-11H00 | 7 | 23 | 1 | 0 | 0 | 31 | 5 | 11 | 0 | 0 | 0 | 16 | 2 | 12 | 1 | 0 | 0 | 15 |
| 11H00-12H00 | 10 | 24 | 0 | 0 | 0 | 34 | 4 | 12 | 0 | 0 | 0 | 16 | 6 | 12 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| 12H00-13H00 | 9 | 25 | 1 | 0 | 0 | 35 | 4 | 12 | 1 | 0 | 0 | 17 | 5 | 13 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| 13H00-14H00 | 18 | 32 | 2 | 0 | 0 | 52 | 12 | 12 | 0 | 0 | 0 | 24 | 6 | 20 | 2 | 0 | 0 | 28 |
| 14H00-15H00 | 23 | 27 | 0 | 0 | 0 | 50 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 14 | 16 | 20 | 0 | 0 | 0 | 36 |
| 15H00-16H00 | 10 | 32 | 1 | 0 | 0 | 43 | 5 | 14 | 0 | 0 | 0 | 19 | 5 | 18 | 1 | 0 | 0 | 24 |
| 16H00-17H00 | 25 | 36 | 0 | 0 | 0 | 61 | 11 | 14 | 0 | 0 | 0 | 25 | 14 | 22 | 0 | 0 | 0 | 36 |
| 17H00-18H00 | 13 | 36 | 0 | 0 | 0 | 49 | 7 | 17 | 0 | 0 | 0 | 24 | 6 | 19 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| 18H00-19H00 | 21 | 37 | 2 | 0 | 0 | 60 | 9 | 17 | 0 | 0 | 0 | 26 | 12 | 20 | 2 | 0 | 0 | 34 |
| 19H00-20H00 | 21 | 30 | 0 | 0 | 0 | 51 | 8 | 16 | 0 | 0 | 0 | 24 | 13 | 14 | 0 | 0 | 0 | 27 |
| 20H00-21H00 | 11 | 25 | 0 | 0 | 0 | 36 | 6 | 11 | 0 | 0 | 0 | 17 | 5 | 14 | 0 | 0 | 0 | 19 |
| TOTAL | 204 | 408 | 9 | 0 | 0 | 621 | 94 | 175 | 2 | 0 | 0 | 268 | 113 | 233 | 7 | 0 | 0 | 353 |
| | 33% | 66% | 1% | 0% | 0% | 100% | 34% | 65% | 1% | 0% | 0% | 100% | 32% | 68% | 2% | 0% | 0% | 100% |
| | 621 | | | | | | 268 | | | | | | 353 | | | | | |

Elaboración: Unidad de Estadística y Georeferenciación
Fuente: Levantamiento en Territorio, Sistema Vedayas EPM
Fecha: 2023,12,11

Con respecto al flujo en Calle Eugenio Espejo entre Ricardo Rúaes y Rodrigo Rúaes los vehículos que circulan desde la ciudad de Mira **hacia la zona nor oeste (F1), se registran 268 vh.**, determinándose un promedio de 20,62 vehículos por hora y desde la ciudad de Mira **hacia la zona sur este (F2); se registran 353 vh**, determinándose un promedio de 27,2 vehículos por hora; un total de 621 vehículos, determinándose un promedio de 47,8 vehículos por hora, el rango con mayor incidencia de tráfico es de **16:00 a 16:59**. El tipo de vehículo con mayor registro en el eje vial es el automóvil **(66%)**.

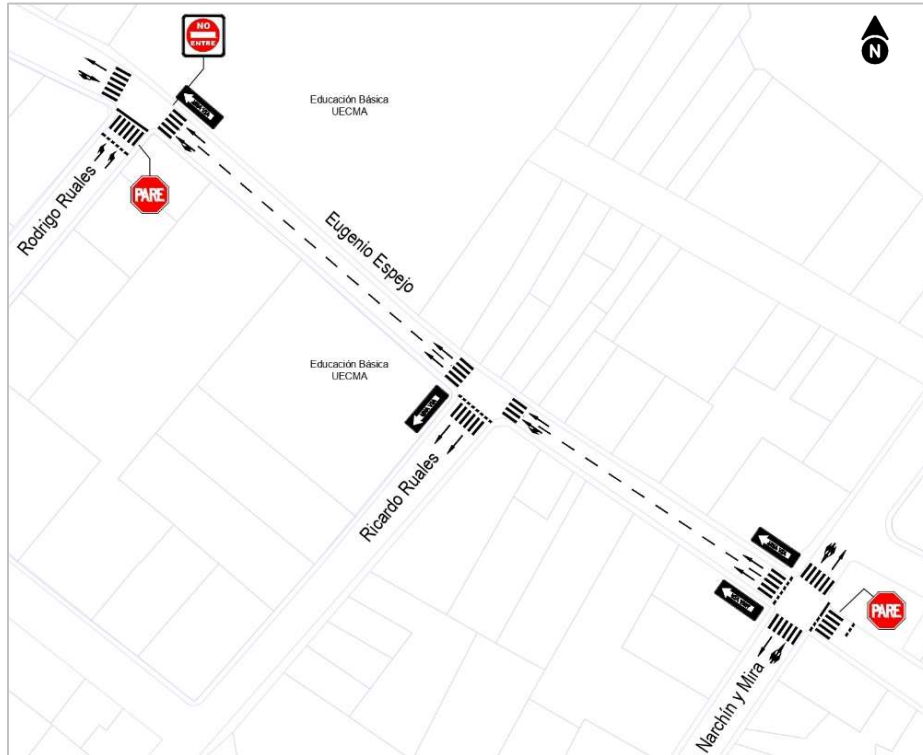
En este sentido de acuerdo a lo indicado en el Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 004:

“(...) Dada la importancia de esta línea en la seguridad del tránsito, ella debe señalizarse siempre y cuando se cumpla los siguientes requisitos:

a) en vías rurales con ancho de calzada mínima de 5,60 m y con un TPDA de 300 vehículos o más.

b) en vías urbanas con un ancho de calzada mínima de 6,80 m, siempre que exista prohibiciones de estacionamiento laterales y con un TPDA de 1500 vehículos o más. (...)”

LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO DE SEÑALIZACIÓN CALLE EUGENIO ESPEJO



Denominación: Levantamiento planimétrico de señalización propuesta Calle Eugenio Espejo

Fuente: Agencia Mira 2024

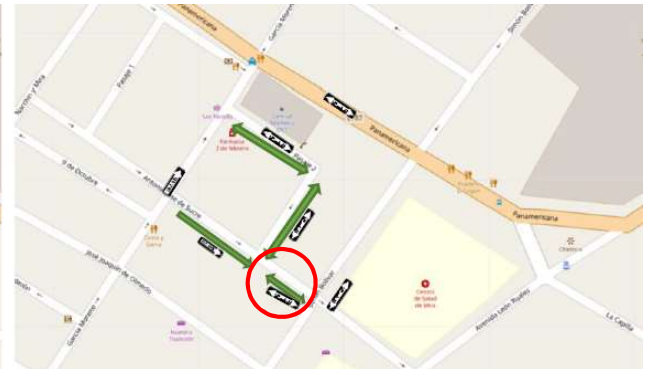
Elaboración: UPRO 2024

4.3.2. ANÁLISIS CAMBIO DIRECCIONAMIENTO VIAL CALLE SUCRE
(entre Bolívar y Policarpa Salavarrieta)

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DIRECCIONAMIENTO

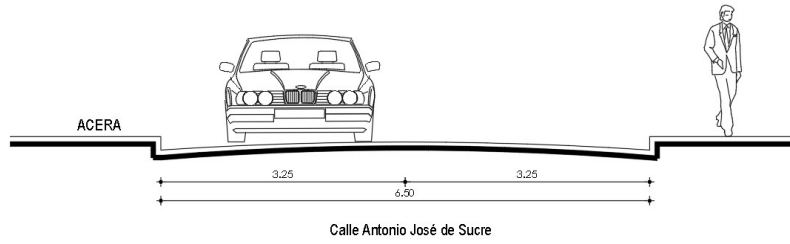


Denominación: Situación actual y propuesta Calle Sucre

Fuente: Agencia Mira 2024

PROBLEMÁTICA

"(...) De acuerdo al levantamiento geo referencial y de campo se puede evidenciar que el tramo de la calle sucre es utilizado de manera indebida por los conductores, tomando la calle Policarpa Salabarrieta como desfogue hacia la García Moreno. El ancho de vía es de 6.50 m considerando que es una vía secundaria. (...)”



Denominación: Condiciones geométricas Calle Sucre

De acuerdo a lo indicado en el Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 004 numeral **5.4.3 Ancho de carril**. “(...) La experiencia internacional demuestra que mayores anchos de los carriles de circulación estimulan velocidades más altas, por ello el ancho del carril, medido entre centros de líneas, debe establecerse según lo señalado en la tabla 5.6 (...)”

TABLA 5.6. Anchos de carriles.

| Velocidad máxima de la vía (km/h) | Ancho del carril (m) |
|-----------------------------------|----------------------|
| Menor a 50 (urbana) | Mínimo 3,00 |
| De 50 a 90 (rural) | Entre 3,00 y 3,50 |
| Mayor a 90 (rural) | Entre 3,50 y 3,80 |

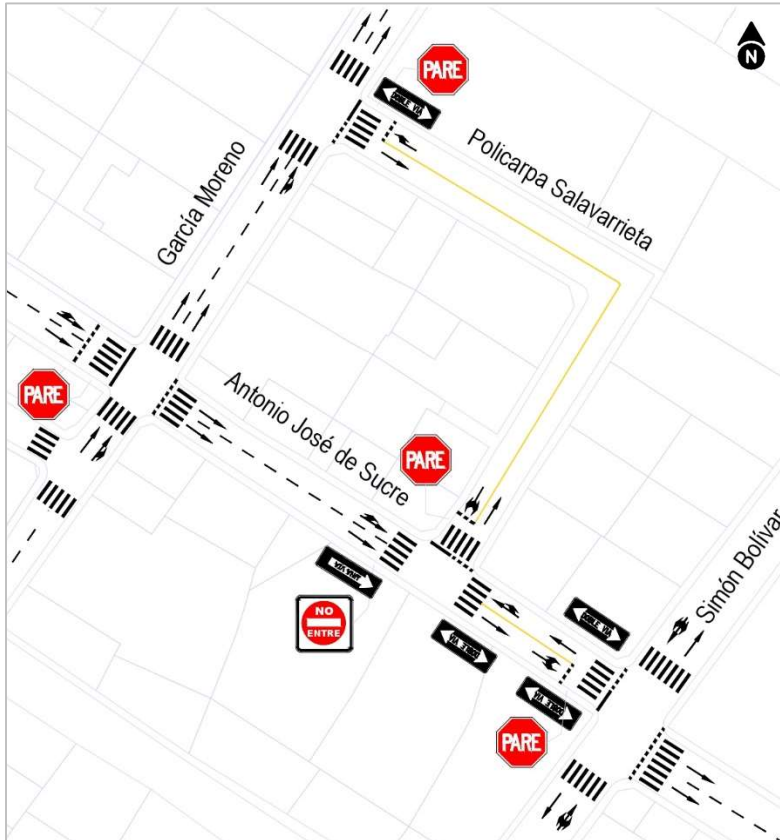
Fuente: RTE INEN 004

| FLUJO VEHICULAR - Calle Sucre, entre Bolívar y García Moreno (UN SOLO SENTIDO SENTIDO) (C) | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|---------------|----------|-----------|----------|----------|-----------|
| INTERVALO | FLUJO VEHICULAR - EJE VIAL (C1) | | | | | | SUR ESTE (C1) | | | | | |
| | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL |
| 07h00-08h00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 08h00-09h00 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 09h00-10h00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 10h00-11h00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 11h00-12h00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12h00-13h00 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 13h00-14h00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 14h00-15h00 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| 15h00-16h00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 16h00-17h00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 17h00-18h00 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 18h00-19h00 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 19h00-20h00 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 20h00-21h00 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| TOTAL | 37 | 4 | 0 | 0 | 0 | 41 | 37 | 4 | 0 | 0 | 0 | 41 |
| | 90% | 10% | 0% | 0% | 0% | 100% | 90% | 10% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| | 41 | | | | | | 41 | | | | | |

Elaboración: Unidad de Estadística y Georeferenciación
Fuente: Levantamiento en Territorio, Sistema Vedasy EPM
Fecha: 2023,12,08

Con respecto al flujo en la **Calle Sucre, entre Bolívar y García Moreno** los vehículos que circulan hacia la ciudad de Mira **zona sur este (C1)**, se registran **41 vh.**, determinándose un promedio de 3,15 vehículos por hora; los rangos con mayor incidencia de tráfico son de **11:00 a 11:59**, El tipo de vehículo con mayor registro en el eje vial es la motocicleta (**90%**).

LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO DE SEÑALIZACIÓN CALLE SUCRE



Denominación: Levantamiento planimétrico de señalización propuesta Calle Sucre

Fuente: Agencia Mira 2024

Elaboración: UPRO 2024

4.3.3. ANÁLISIS CAMBIO DIRECCIONAMIENTO VIAL CALLE LEÓN RUALES
(Entre calle Eugenio Espejo y Av. Enrique Arboleda.)

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA DIRECCIONAMIENTO



Denominación: Situación actual y propuesta Calle León Ruales

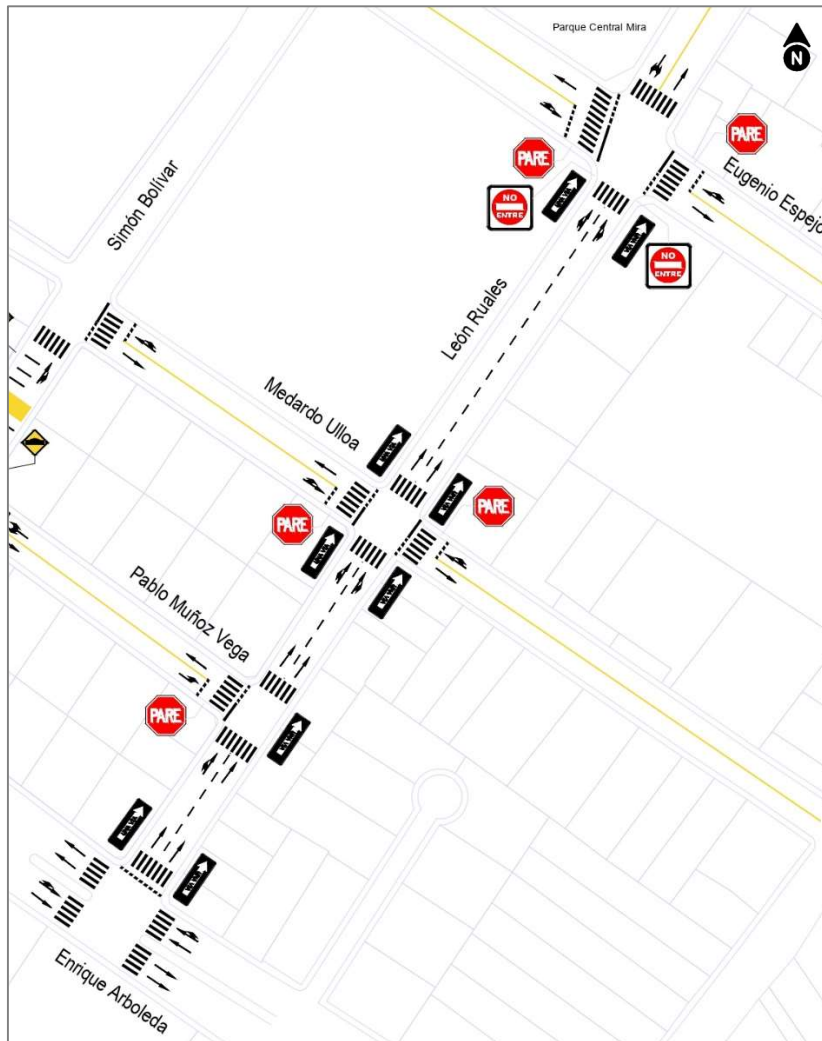
Fuente: Agencia Mira 2024

| INTERVALO | FLUJO VEHICULAR - EJE VIAL (E1+E2) | | | | | | NOR ESTE (E1) | | | | | | SUR OESTE (E2) | | | | | | |
|--------------|------------------------------------|-----------|-----------|----------|----------|------------|---------------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------|----------|------------|---|
| | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | MOTO | AUTO | CAMIONETA | BUS | CAMION | TOTAL | |
| 07:00-08:00 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 08:00-09:00 | 6 | 15 | 0 | 0 | 0 | 21 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | 4 | 10 | 0 | 0 | 0 | 14 | |
| 09:00-10:00 | 17 | 8 | 0 | 0 | 0 | 25 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 11 | 7 | 0 | 0 | 0 | 18 | |
| 10:00-11:00 | 18 | 12 | 0 | 0 | 0 | 30 | 10 | 6 | 0 | 0 | 0 | 16 | 8 | 6 | 0 | 0 | 0 | 24 | |
| 11:00-12:00 | 14 | 9 | 0 | 0 | 0 | 23 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 | 6 | 7 | 0 | 0 | 0 | 13 | |
| 12:00-13:00 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 28 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | 10 | 9 | 0 | 0 | 0 | 19 | |
| 13:00-14:00 | 7 | 6 | 0 | 0 | 0 | 13 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| 14:00-15:00 | 12 | 7 | 0 | 0 | 0 | 19 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 7 | 0 | 0 | 0 | 11 | |
| 15:00-16:00 | 11 | 6 | 0 | 0 | 0 | 17 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 8 | |
| 16:00-17:00 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 12 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| 17:00-18:00 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 15 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | |
| 18:00-19:00 | 14 | 6 | 0 | 0 | 0 | 20 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 9 | 6 | 0 | 0 | 0 | 15 | |
| 19:00-20:00 | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 7 | |
| 20:00-21:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| TOTAL | 140 | 96 | 0 | 0 | 0 | 236 | 68 | 24 | 0 | 0 | 0 | 92 | 72 | 72 | 0 | 0 | 0 | 144 | |
| | 59% | 41% | 0% | 0% | 0% | 100% | 74% | 26% | 0% | 0% | 0% | 100% | 50% | 50% | 0% | 0% | 0% | 100% | |
| | 236 | | | | | | 92 | | | | | | 144 | | | | | | |

Elaboración: Unidad de Estadística y Georeferenciación
Fuente: Levantamiento en Territorio, Sistema Vedasy EPM
Fecha: 2023,12,10

Con respecto al flujo en Calle León Rúales, entre Eugenio Espejo y Medardo Ulloa los vehículos que circulan desde la ciudad de Mira hacia la zona nor este (E1), se registran 92 vh., determinándose un promedio de 7,1 vehículos por hora y desde la ciudad de Mira hacia la zona sur oeste (E2); se registran 144 vh, determinándose un promedio de 11,1 vehículos por hora; un total de 236 vehículos, determinándose un promedio de 18,2 vehículos por hora, el rango con mayor incidencia de tráfico es de 10:00 a 10:59. El tipo de vehículo con mayor registro en el eje vial es la motocicleta (59%).

LEVANTAMIENTO PLANIMÉTRICO DE SEÑALIZACIÓN CALLE LEON RUELES



Denominación: Levantamiento planimétrico de señalización propuesta Calle León Rúales

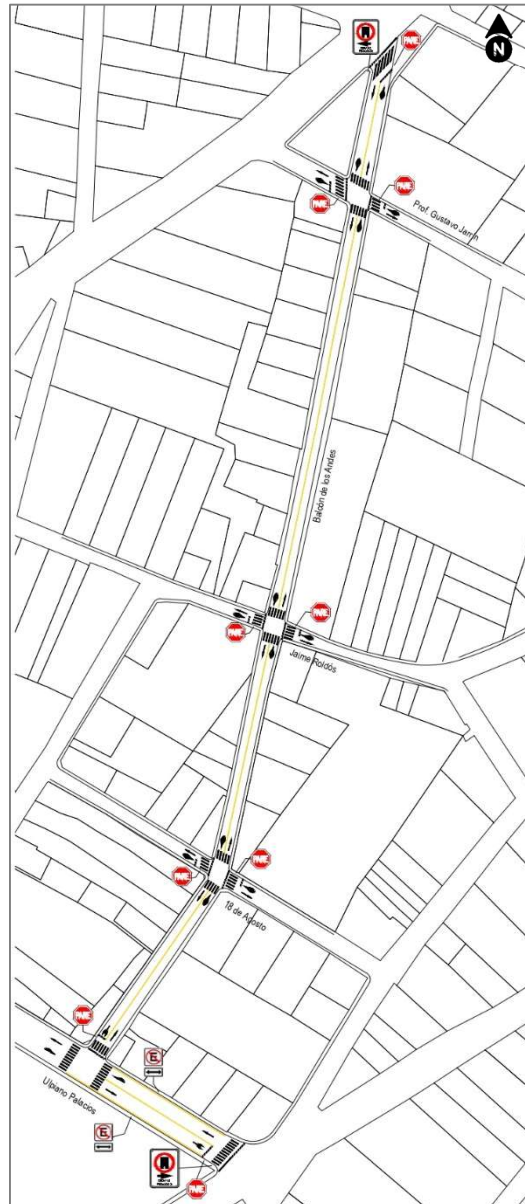
Fuente: Agencia Mira 2024

Elaboración: UPRO 2024

4.3.4. ANÁLISIS DESVÍO PARA CARGA PESADA CALLE BalcÓN DE LOS ANDES

De acuerdo a lo indicado en el INFORME TÉCNICO No. 003-AGMI-2024-EP-I la calle Balcón de los Andes es utilizada para el desvío de transporte pesado por lo que es indispensable contar con la señalización correspondiente.

Observación: Previa la ejecución de la señalización requerida es importante coordinar con el GAD una certificación en la cual se cerciore que la vía antes descrita es una vía apta para soportar el tránsito de transporte pesado, a fin de evitar inconvenientes posteriores en el sector.



Denominación: Levantamiento planimétrico de señalización propuesta Calle Balcón de los Andes

Fuente: Agencia Mira 2024

Elaboración: UPRO 2024

Observación: Por recomendación técnica se sugiere la instalación de dos señalamientos verticales correspondientes a NO ESTACIONAR en el tramo de la calle Ulpiano Palacios como se indica en el plano que antecede, esto con el fin de facilitar el radio de giro de las unidades de transporte público.

4.4. FICHA DE MATERIALES

| CANTIDADES DE MATERIALES PARA REQUERIMIENTO DE PINTURA | | | |
|--|--|--------|----------|
| Código | Descripción | Unidad | Cantidad |
| 1 | Pintura de alto tráfico color blanco | caneca | 20 |
| 2 | Pintura de alto tráfico color amarilla | caneca | 3 |
| 3 | Microesfera saco de 20 kg | Saco | 17 |
| 4 | Thiner (Diluyente) | gl | 14 |
| 5 | Vinil rojo | metros | 18,60 |
| 6 | Vinil negro | metros | 10,40 |
| 7 | Vinil blanco | metros | 24,04 |
| 8 | Vinil amarillo | metros | 2,48 |
| 9 | Tubo 5x5 | unidad | 17 |
| 10 | Remaches tipo mariposa | Unidad | 68 |
| 11 | Clavos blanco 1 ½" | Unidad | 34 |

Denominación: Resumen de cantidades de material Cantón Mira

Fuente: UPRO 2024

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES




- Se pone en conocimiento el informe de factibilidad de ubicación de resaltos de velocidad, cambio de direccionamiento vial, pacificación y peatonización vial con la respectiva señalización de varias vías del cantón Mira, de acuerdo con la información levantada por la Agencia Cantonal en coordinación con el GAD Mira.
- La información detallada se eleva a conocimiento de la Gerencia de Transporte para validación, de ser el caso iniciar con el proceso de despacho de material.

• **Es importante mencionar que el proyecto debe estar acompañado de la respectiva socialización previa implementación de señalización.**

- Las intervenciones de señalización y señalamiento se diseñarán e implementarán una vez realizada la socialización por parte de la Agencia Cantonal, esta se implementará con base a la normativa legal vigente (Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004) definiéndose dicha intervención de acuerdo al cronograma establecido por parte de la Gerencia de Transporte.

Información que remito para fines pertinentes.

Atentamente,

| Elaborado por: | Revisado por: | Autorizado por: |
|---|--|--|
|  <p>Firmado digitalmente por TANIA MARICELA MEJIA ORTIZ Fecha: 2024.04.23 15:54:32 -05'00'</p> |  <p>Firmado electrónicamente por: EDISON ALEJANDRO AREVALO FLORES</p> |  <p>Firmado electrónicamente por: MAURICIO ERNESTO LARREA ANDRADE</p> |
| <p>Mgtr. Tania Mejia Ortiz Unidad de Proyectos</p> | <p>Mgtr. Alejandro Arévalo Flores Departamento Planificación y Proyectos</p> | <p>Ing. Mauricio Larrea Gerencia Transporte y Planificación</p> |

| PLAN DE ACCIÓN DELIBERACIÓN RENDICIÓN DE CUENTAS | | | | |
|--|--|---|----------|--|
| PREGUNTA | OBJETIVO | ACTIVIDADES | DURACIÓN | RESPONSABLE |
| Cuando el proceso de revisión y matriculación es en línea, anteriormente se realizó el proceso online sin embargo el permiso de circulación no fue enviado a través del correo electrónico, es una ayuda para el usuario el que sea realizado en línea. | Gestionar de manera efectiva para que el sistema mejore la eficiencia sobre el envío de la información a los correos electrónicos de los vehículos que realizan el proceso de Renovación de la Matrícula y Revisión. | Una vez que el sistema se parametrize correctamente, se deberá cumplir con la verificación de pago de los valores anuales por concepto de matriculación y la revisión técnica vehicular. Sera obligatoria de acuerdo al Último dígito de la placa de identificación vehicular hasta el mes | 6 meses | Departamento de Matriculación |
| En el proceso de revisión técnica vehicular se debe poner más énfasis en cuanto a las luces led de los vehículos (faros principales, luces adicionales), ya que encandilan a los demás usuarios, sobre todo cuando van atrás de uno como usuario | Dar a conocer el proceso de inspección de luces de acuerdo a normativa legal vigente. | Comunicación de la Empresa Pública MovideInor sobre uso de Luces en la vía y su importancia. | 6 meses | Gerencia Técnica Vehicular / departamento de revisión técnica vehicular / unidad de comunicación social y transparencia. |
| La Empresa Pública de Movilidad del Norte tiene sus CRTV Autorizados, como es de conocimiento varios Centros de RTV no están autorizados pero los de la Empresa Pública de Movilidad si están autorizados pregunta: ¿Qué está haciendo la EPM para garantizar que se cumplan estas condiciones en sus Centros de Revisión? | Solicitar al ente rector se brinde cumplimiento de la normativa en todos los GAD's y Mancomunidades, respecto a los centros autorizados de RTV y su cumplimiento con normas técnicas y legales. | Oficiar a la ANT el requerimiento de que todos CRTV aprobados o autorizados, deben cumplir cabalmente las normas técnicas y legales vigentes. / realizar el seguimiento planteando con las autoridades de la EPM del cumplimiento en territorio mancomunado. | 6 meses | Gerencia Técnica Vehicular / departamento de revisión técnica vehicular. |
| Se ofertan trámites por redes sociales con facilidades solo de pagos y que se entregan sin inconvenientes, que se observarían que son ilegales ¿Qué está haciendo la Empresa Pública de Movilidad sobre estos aspectos? | Es primordial comprender que dentro de la esfera de los procesos de matriculación y revisión técnica vehicular realizados por la EPM se cumple con todas las seguridades y el control dentro de los sistemas informáticos para que se realicen los procesos de manera correcta y se cumpla con lo previsto en el reglamento vigente Resolución 008-DIR-ANT-2017 y su Reforma la Resolución Nro. 018-DIR-2022 que contiene Reglamentos, Procedimientos y Requisitos de Matriculación Vehicular, la cual permite que los trámites realizados de manera ilegal que logren ser identificados con especies presuntamente falsificadas se deberán poner en conocimiento de la autoridad competente para la aplicación de la pena correspondiente al delito tipificado dentro del Código Orgánico Integral Penal. | 1.- Por tanto y considerando lo dispuesto en la Resolución Nro. 008-DIR-2017-ANT y su Reforma la Resolución Nro. 018-DIR-2022 que contiene Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Matriculación Vehicular: "2. Cuando se presuma adulteración de documentos o de números seriales de motor o Número de Identificación Vehicular (VIN o número de Chasis) o las placas de identificación de un vehículo, se deberá poner a órdenes de la autoridad competente al portador de estos documentos de forma inmediata."(.). En consecuencia se pone en conocimiento de la Policía Judicial para que se realice el proceso en detención de la persona en delito flagrante y por consiguiente se pone manos de la Fiscalía General del Estado con el Fiscal que se encuentre de turno recayendo dentro de un proceso investigativo con el fin de detectar quien es la persona que presuntamente está cometiendo dicha actividad ilícita de falsificación y uso de documento falso para su beneficio. 2.- Además se ha realizado una campaña constante de difusión mediante las diferentes páginas y redes sociales oficiales que maneja la EPM sobre cuáles son nuestros Centros de Revisión Técnica Vehicular Autorizados por la ANT brindando además cuáles son nuestros servicios para que la ciudadanía no se confunda y sea engañada por tramitadores con el fin de que acudan a nuestras oficinas a realizar los trámites de manera segura y legal. | 6 meses | Departamento de Matriculación |
| La ciudadanía pone polarizados en sus ventanas, como usuarios como podemos conocer ¿Qué tipo de opacidad es permitida en dichos polarizados para poder colocarlos? | socializar con la ciudadanía la normativa con respecto al reglamento para la emisión de la autorización previa a circulación de vehículos con vidrios polarizados, con películas anti solares oscuras, o láminas de seguridad | Comunicación por parte de la Empresa Pública MovideInor / trámite a seguir en la ANT para el uso de polarizados / afiches y anuncios en el CRTV | 6 meses | Gerencia Técnica Vehicular / departamento de revisión técnica vehicular / unidad de comunicación social y transparencia. |